



Tony Vos

Renault loopt achterstand in

Het is al weer bijna tien jaar geleden dat Renault de compacte Zoe lanceerde. Redelijk concurrentieloos wist de elektrisch vijfdeurs de markt te veroveren. Een verdere uitbreiding van het programma elektrische personenauto's bleef uit, waar andere merken het voortouw namen. De nieuwe elektrische Megane E-Tech moet deze ogenschijnlijke achterstand tot een voorsprong ombuigen.

Samen met alliantiepartner Nissan wist Renault een goede aftrap te geven met elektrische auto's. Vooral bij de bedrijfswagens is er sprake van een compleet programma, terwijl de kleine Twizy nog steeds uniek in zijn soort is.

Samen met Nissan werd een compleet nieuw platform ontwikkeld dat helemaal is toegespitst op een elektrische aandrijflijn. Daar zullen beide merken de nodige modellen op gaan baseren. Deze vijfdeurs hatchback is nog maar het begin.

Intussen staat er een dealerorganisatie gereed die al een lange ervaring heeft met elektrische auto's en dat kan van de meeste andere merken niet worden gezegd. Bovendien werkt Renault hard aan een eigen recyclingfabriek waar niet alleen

Renault Megane E-Tech EV60 Iconic

bruikbare onderdelen worden gedemonteerd aan het einde van de levenscyclus, maar waar bestaande auto's ook upgrades zullen krijgen en worden klaargemaakt voor de verkoop aan een volgende eigenaar.



Hatchback

De nieuwe 4,21 meter lange Renault Megane E-Tech is een volwaardige vijfdeurs hatchback. Toch maakt de auto de indruk een SUV te zijn, net zoals de VW ID.3 hoger lijkt te zijn dan hij in werkelijkheid is. Dat komt omdat de verhoudingen anders zijn dan bij traditionele modellen. De auto is voor een middenklasser behoorlijk compact qua lengte. De wielen staan helemaal op de hoeken van de carrosserie en hebben een kloek formaat. Renault biedt de keuze uit 18 of 20 inch! Verder heeft de Megane een volwassen breedte.

De reden voor deze nieuwe proporties is de uiterst compacte aandrijflijn. Bovendien bouwt Renault deze volledig in het vooronder en hebben we hier te maken met een voorwielaandrijver. Verder ligt zoals gebruikelijk het batterijpakket onder de vloer. De hoogte hiervan is slechts 11 centimeter en dat is beslist een record. Wie de

Renault Megane E-Tech EV60 Iconic

maatvoering gaat vergelijken, die zal merken dat de Megane lager is dan de Zoe, terwijl de auto in eerste aanblik anders doet vermoeden.

De vormgeving is krachtig en zelfs wat stoer. Er is veel werk gemaakt van de inrichting van de verlichtingsunits. De grepen van de voorportieren komen naar buiten als de auto de sleutel detecteert. Bij de achterportieren zijn deze in de ruitomlijsting opgenomen zoals bij de Clio en Captur. Een aantal krachtige lijnen en chromen accenten geven de auto veel cachet.



Google

Waar de laatste Zoe al bekend staat om zijn enorme stilte in het interieur, is Renault met de Megane nog een stap verder gegaan. Dat is onder meer goed nieuws voor de automobilisten die optimaal willen genieten van de geluidsinstallatie, afhankelijk van het uitrustingsniveau geleverd door Arkamis of Harman Kardon.

Het uitrustingsniveau is ook bepalend voor de vormgeving van het dashboard. De basis bestaat uit een liggend 12 inch scherm, dat uiteraard qua indeling op de wensen van de gebruiker kan worden afgestemd. Aan de rechterkant zit een tweede scherm. Bij de

Renault Megane E-Tech EV60 Iconic

basis Equilibre houdt deze dezelfde hoogte als het instrumentarium, terwijl bij de Techno en Iconic een staand 12 inch scherm is geplaatst, zodat er sprake is van een omgekeerde L-vorm. Alle varianten hebben een besturingssysteem van Google en dat betekent dat alle Google apps beschikbaar zijn. Een voorbeeld, het navigatiesysteem is Google Maps. Via Google Assistent kunnen spraakgestuurde opdrachten worden gegeven. Het systeem werkt enorm snel en heeft haast ongekende mogelijkheden. Overigens: wie niet wil dat Google weet waar de bestuurder zich met zijn of haar auto bevindt, die kan kiezen voor een zogenaamde icognito-aanmelding.

Het interieur biedt voldoende ruimte voor vier tot eventueel vijf personen. Daarnaast is er nog een fors bagagevolume van 440 liter plus nog een extra vak van 32 liter onder de vloer. Handig voor het opbergen van laadkabels.



Combinaties

Alhoewel het leveringsprogramma eenvoudig en overzichtelijk is gehouden, leveren de combinaties van motor, batterij en uitrustingsniveaus toch een ruime keuze op. Zoals gezegd zijn er drie uitrustingsvarianten Equilibre, Techno en Iconic. De laatste heeft

Renault Megane E-Tech EV60 Iconic

onder meer fraaie lederen bekleding en een heel bijzondere aankleding met op textiel geplakt kalkhout op het dashboard en de voorportieren.

Motorisch zijn er twee mogelijkheden. De slechts 145 kg wegende synchroonmotor levert naar keuze 130 of 220 pk. Door te kiezen voor een van de vier rijprogramma's (Eco, Comfort, Sport en een zelf te programmeren stand) worden de prestaties en het verbruik beïnvloed. Tijdens de eerste kennismaking stond alleen de krachtigste versie gereed. Die komt het verst in de Eco-stand, maar in bergachtig terrein komt deze regelmatig te kort. De meeste Megane-rijders zullen in het dagelijks gebruik voor de Comfort-stand kiezen.

Prestaties zullen in de nabije toekomst veel meer gaan om acceleratie dan om topsnelheid. Die is bij de Megane E-Tech 220 begrensd op 160 km/u, terwijl de acceleratie naar 100 km/u 7,5 seconden in beslag neemt.

De 130 pk motor komt aan 150 km/u en een acceleratie in 10 seconden. Het maximale koppel verschilt veel minder dan het vermogen doet vermoeden, 250 om 300 Nm.



Volop ADAS

Renault Megane E-Tech EV60 Iconic

De elektronica is volop aanwezig met maar liefst 26 ADAS systemen. Nieuw is dat de adaptieve cruise control samenwerkt met het navigatiesysteem. In een speciale modus remt de auto dan autonoom voor een bocht of rotonde, zodat de bestuurder niet hoeft te remmen of gas geven. Bij achteruitrijden remt de auto automatisch als er onverwacht een verkeersdeelnemer achterlangs rijdt, fietst of loopt. Ook houdt de auto de omgeving in de gaten als passagiers uitstappen en waarschuwt als er sprake is van een obstakel.

De Megane zorgt voor kleur in het leven, letterlijk wel te verstaan. Op het dashboard en de portierpanelen zitten verlichtingstrips. De kleur hiervan kan door de bestuurder zelf worden gekozen. Alleen in de Sport-stand veranderen deze strips in rood. Maar Renault heeft ook een automatische regeling bedacht, waarbij de kleur varieert afhankelijk van het moment op de dag. Overbodig wellicht, maar het geeft wel aan hoe ver de ontwikkelaars bij de totstandkoming van de auto hebben nagedacht.



Rijden

Renault Megane E-Tech EV60 Iconic

Rijdend met de nieuweling in Zuid-Spanje blijkt dat autorijden wel degelijk plezierig blijft, ook als er in het vooronder geen benzine of diesel wordt verbrand. De prestaties zijn uitstekend en aan de rust ben je zeker op lange ritten snel gewend. Het enige nadeel van de voorwielaandrijving is dat de elektromotor zo krachtig is dat bij snel wegrijden de voorwielen doorslippen.

Actieradius is een belangrijke eigenschap van een elektrische auto. Wie gaat voor de 130 pk motor krijgt een 40 kWh batterij die volgens WLTP 300 km kan afleggen. De 220 pk motor is gekoppeld aan een 60 kWh batterij, goed voor 450 kilometer. Daarnaast komt er nog een Evolution ER uitvoering met de combinatie van de 130 pk motor en 60 kWh batterij. Die haalt 470 km. Uiteraard heeft de gekozen batterij invloed op het voertuiggewicht, 1.575 kg voor de 130 pk tot 1.711 kg voor de 220 pk. Belangrijk om toe te voegen is dat Renault toetreedt tot de fabrikanten die samen het netwerk van Ionity opzetten.

De auto zit doordacht in elkaar, zonder dat je als bestuurder het gevoel hebt dat de techniek alle taken wil overnemen. Ook klinkt er geen wirwar aan belletjes en piepjes die om onduidelijke redenen waarschuwen. Het is duidelijk te merken dat Renault de ervaring van 10 jaar elektrische auto's in de ontwikkeling van de Megane heeft meegenomen. De prijsstelling is bovendien ten opzichte van de concurrentie goed. Ook de (private)leasetarieven kunnen prima mee, vooral vanwege de te verwachten hoge restwaarde.

Plus

- + Ruime auto met bescheiden buitenafmetingen
- + Fraaie, doordachte interieurinrichting
- + Fijne en snel werkende elektronica (Google)

Min

- Door voorwielaandrijving verlies van grip bij snel accelereren
- Slechts één uitvoering met laag vermogen en grote actieradius