



Renault Mégane TCe 140 GPF Bose Edition

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(103 kW / 140 PS)

Am Beispiel des neuen Benzinmotors im Renault Mégane wird sichtbar, wie weit die Kooperationen der Hersteller teilweise reichen, ohne dass die Kunden dies wissen. Der 1,3 Liter große Turbodiesel verrichtet seine Arbeit nicht nur im französischen Kompaktwagen, sondern auch im japanischen Kompakt-SUV Nissan Qashqai oder der A-Klasse von Mercedes. Und der Ottomotor macht seine Sache im Mégane richtig gut. Er läuft nicht nur angenehm kultiviert und liefert mit seinen 140 PS vollkommen ausreichende Fahrleistungen, auch der Verbrauch hält sich mit gemessenen 6,4 l/100 km im Rahmen. Sehr gut schneidet der Vierzylinder bei den Schadstoffen ab. Dank des Partikelfilters gibt sich das Aggregat auch bei den Partikelemissionen - oftmals die Achillesferse von Benzindirekteinspritzern - keine Blöße. Fahrspaß kommt nicht nur antriebs-, sondern auch fahrwerkseitig auf. Die Lenkung ist präzise und gefühlvoll, die Fahreigenschaften sind sicher und agil. Verbesserungswürdig ist hingegen die gewöhnungsbedürftige und teils umständliche Bedienung, die mäßige Rundumsicht sowie die hohe Ladekante. Renault ruft für den Mégane TCe 140 GPF in der gut ausgestatteten Bose Edition 26.090 Euro auf. Der Kunde bekommt für das Geld eine schicke und durchaus überlegenswerte Alternative zum VW Golf. **Konkurrenten:** Ford Focus, Honda Civic, Opel Astra, KIA Ceed, Toyota Corolla, VW Golf.

- +** präzise und gefühlvolle Lenkung, kultivierter und kräftiger Benziner, niedrige Schadstoffemissionen
- Bedienung erfordert hohen Gewöhnungsaufwand, schlechte Rundumsicht, hohe Kofferraum-Ladekante, bescheidenes Platzangebot hinten

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **2,2**

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,3
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest **★★★★☆**

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Sowohl die Verarbeitung der Karosserie als auch die des Interieurs können sich für einen Kompaktwagen sehen lassen. Bis auf wenige Kleinigkeiten gibt es an der Verarbeitungsqualität nichts auszusetzen. Der Materialmix wirkt insgesamt hochwertig und liegt für ein Fahrzeug der Kompaktklasse auf gutem

2,9 Alltagstauglichkeit

Der Fünftürer bietet bis zu fünf Personen Platz, der Fondmittelsitz ist aber nur als Notsitz nutzbar. Mit dem 47 l fassenden Kraftstofftank kommt man mit einer Tankfüllung rund 730 km weit.

Die Zuladung des Testwagens (499 kg) fällt ordentlich aus, auf dem Dach lassen sich trotz fehlender Dachreling hohe Lasten

3,5 Licht und Sicht

An Einparksystemen bietet der Renault so einiges, es muss aber leider Aufpreis dafür gezahlt werden. Lediglich die Einparkhilfe hinten ist Serie. Parksensoren vorn, eine Rückfahrkamera und ein automatischer Einparkassistent sind gebündelt im „Easy-Parking-Paket“ erhältlich.

⊕ In der getesteten Bose-Ausstattung ist der Mégane serienmäßig mit Halogen-Scheinwerfern ausgestattet. Sie bieten nachts lediglich eine durchschnittliche Ausleuchtung der Fahrbahn. Daher ist das optionale LED-Lichtsystem zu empfehlen, das deutlich heller leuchtet und mit seiner tageslichtähnlichen Farbtemperatur dafür sorgt, dass die Augen bei langen Nachtfahrten nicht so schnell ermüden. Ab der Ausstattung Bose Edition ist der Mégane mit einem automatisch auf- und abblendenden Fernlichtassistenten ausgestattet, Kurven- oder zumindest Abbiegelicht sind für den Franzosen nicht zu haben.



Breite Dachsäulen und die nicht versenkbaren äußeren Kopfstützen im Fond behindern die Sicht nach schräg hinten enorm.

Niveau. Das Cockpit ist im oberen Bereich geschäumt, zahlreiche Applikationen in Chromoptik sorgen für ein angenehmes Ambiente. Bemerkenswert: Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern offengehalten - eine Seltenheit in dieser Fahrzeugklasse.

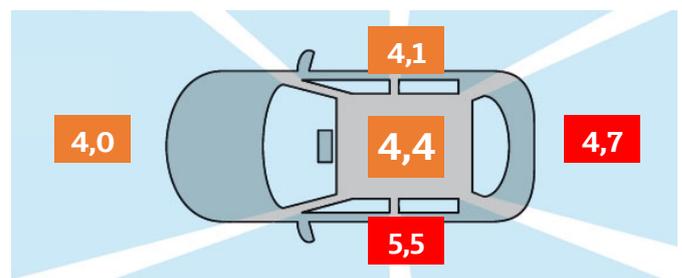
transportieren (80 kg) und auch die zulässige Anhängelast fällt mit 1.650 kg recht hoch aus.

⊖ Serienmäßig ist nur ein Reifenpannenset an Bord. Wer auf Nummer sicher gehen möchte, sollte auf jeden Fall das optionale Ersatzrad ordern.

⊖ Die Übersichtlichkeit der Karosserie hat sich gegenüber dem Vorgänger deutlich verschlechtert. Vor allem die Rundumsicht kann nicht überzeugen. Nicht nur die Dachsäulen fallen nochmals etwas massiver aus, einen großen Anteil haben auch die nun nicht mehr versenkbaren Kopfstützen im Fond, die weit nach oben ragen und die Sicht nach draußen zusätzlich einschränken. Ebenfalls wenig förderlich für eine gute Sicht ist der Mini-Heckwischer, der nur einen kleinen Bereich der Heckscheibe reinigen bzw. von Spritzwasser befreien kann.

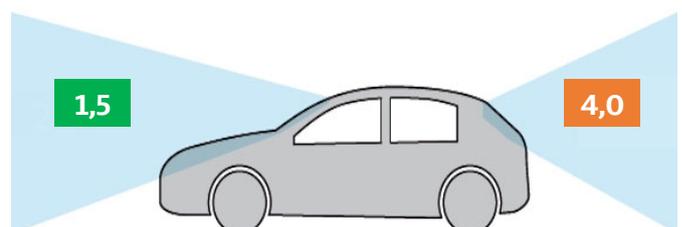
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Mégane prinzipiell zufriedenstellend, auch wenn die Sitze recht niedrig angeordnet sind. Der Schweller ist nicht zu dominant ausgeführt und stört somit kaum. In den Fond gelangt man befriedigend – vor allem der im Fußbereich schmale Türausschnitt sowie der im hinteren Bereich stark hochgezogene Schweller schränken die Zugänglichkeit in den Fond etwas ein. Die Türen öffnen insgesamt weit genug und bleiben auch an Steigungen sicher arretiert. Haltegriffe am Dachhimmel können das Aussteigen erleichtern – der Fahrer muss auf einen solchen Haltegriff jedoch verzichten.

⊕ Gut funktioniert das bei fast allen Varianten des Mégane serienmäßige schlüssellose Zugangssystem. Das Keyless-System des Renault funktioniert einwandfrei – fasst man den Türgriff an, entriegelt sich das Fahrzeug, entfernt man sich mit der Keycard wieder vom Fahrzeug, wird automatisch und ohne Zutun des Fahrers wieder verriegelt. Als Verriegelungsbestätigung ertönt ein kurzer Piepton. Die Scheinwerfer beleuchten beim Verlassen des Fahrzeugs für eine gewisse Zeit das Umfeld. Diese Funktion kann auch mittels separater Taste auf der Fernbedienung aktiviert werden.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist nicht perfekt, da das Fahrzeug über einen simplen

Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Positiv ist jedoch, dass das Keyless-System deaktiviert ist, wenn man das Fahrzeug konventionell über die Entriegelungstaste auf der Fernbedienung verriegelt. Dann muss auch wieder mit der Fernbedienung aufgeschlossen werden.



Mit 330 l Volumen bietet der Mégane einen Kofferraum von klassenüblicher Größe.

3,1 Kofferraum-Volumen

Das Standardvolumen unter der Hutablage geht mit 330 l zwar in Ordnung, gegenüber dem Vorgänger ist der Kofferraum aber deutlich geschrumpft. Mit ausgebauter Hutablage passen bis

zu 395 l oder sieben Getränkeboxen in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehne um, lässt sich das Volumen auf bis zu 1.030 l erhöhen.

3,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist beim Mégane eingeschränkt. Die Abmessungen des Kofferraums entsprechen zwar weitgehend dem Klassendurchschnitt. Vor allem die Kofferraumlänge ist aber nicht besonders großzügig bemessen. Hierfür lässt sich zwar die Rücksitzlehne umklappen, doch stört dann eine Stufe am Kofferraumboden, wodurch kein ebener Ladeboden entsteht.

⊖ Die Heckklappe lässt sich zufriedenstellend öffnen und schließen. Die Ladekante liegt sehr hoch – ganze 75 cm muss man das Ladegut anheben, um es über die Kante zu wuchten. Der tief liegende Kofferraumboden stört dagegen dann beim Ausladen (23 cm niedriger als Ladekante). Ein variabler Ladeboden ist für den Mégane nicht erhältlich. Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe nicht sonderlich gut ausgeleuchtet. An dem abstehenden Heckklappenschloss können sich große Personen leicht den Kopf stoßen.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Der Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus an sich funktioniert leichtgängig, sind die Vordersitze jedoch nach ganz hinten gestellt, müssen vorher die Kopfstützen abgezogen werden. Im Kofferraum findet

man lediglich links und rechts je einen Taschenhaken, praktische Staufächer sucht man leider vergebens.

2,7 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das Bedienkonzept des neuen Renault Mégane erfordert insgesamt eine lange Eingewöhnung. Auf den ersten Blick wirkt der Innenraum durch die reduzierte Tastenanzahl zwar übersichtlich, doch fehlen Schnellwahltasten für die einzelnen Hauptmenüs (z.B. Radio, Navigation oder Einstellungen) und Favoritentasten zum Speichern von Radiosender, was den täglichen Gebrauch ebenso erschwert wie die ungenügende Trennung einzelner Funktionsebenen. Es dauert lange, bis man sich an die teils komplizierte Menüstruktur gewöhnt hat. Auch dann bleiben viele Bedienschritte unnötig umständlich. Im Mégane Bose Edition hat man die Wahl zwischen einem sieben Zoll großen Touchscreen der horizontal angeordnet ist (Serie) und einem großen vertikal angeordneten 8,7-Zoll-Touchscreen. Auch wenn die optionale 8,7-Zoll-Variante ein größeres Bild liefert, was beispielsweise beim Betrachten der Navigationskarte vorteilhaft ist, ist man mit der 7-Zoll-Variante besser bedient. Die rund um den Bildschirm angeordneten Tasten sind deutlich besser erreichbar und sorgen für eine geringere Ablenkung während der Fahrt. Auch die Klimabedienung ist einfacher gestaltet, wenn der 7-Zoll-Bildschirm verbaut ist, da es dann für alle wichtigen Funktionen Tasten gibt und Einstellungen nicht im Bildschirmmenü vorgenommen werden müssen. In den höheren Ausstattungen ist anstatt eines analogen Tachoinstruments serienmäßig ein Digitaltacho verbaut. Damit können je nach gewähltem Fahrprofil unterschiedliche Designs dargestellt werden. Einen echten Vorteil gegenüber den

analogen Instrumenten hat man zwar nicht, optisch wirkt der Digitaltacho aber moderner.

⊕ In der getesteten Ausstattung findet man viele Komfortfunktionen serienmäßig an Bord, die den Fahrer entlasten (z.B. Licht- und Regensensor, schlüsselloser Motorstart über Startknopf). Auch nachts findet man sich im Fahrzeug gut zurecht. Alle wichtigen Schalter sind beleuchtet, es gibt eine helle Innenraumbeleuchtung samt Leseleuchten und die serienmäßige Ambientebeleuchtung mit einstellbaren Farben sorgt für eine angenehme Atmosphäre.



Die ordentliche Verarbeitungsqualität des Innenraums kann nicht über die teils umständliche und gewöhnungsbedürftige Funktionalität hinwegtrösten.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Mégane Bose-Edition ist mit einer gleichnamigen Soundanlage ausgestattet, die mit elf Lautsprechern, digitalem Radioempfang (DAB) sowie einem CD-Laufwerk (im Handschuhfach) aufwarten kann. Inzwischen ist für den Renault auch eine Smartphone-Anbindung via Apple Car-Play oder Android-Auto erhältlich - beim Bose-Edition sogar serienmäßig. Um auch unterwegs elektronische Geräte laden zu können, gibt es je eine 12-Volt-Steckdose vorn und im Fond sowie zwei USB-Anschlüsse.

Spendabel: Auch ein Navigationssystem mit Echtzeit-

Verkehrsinformationen ist beim Mégane Bose-Edition serienmäßig dabei. In der getesteten Variante Bose Edition gibt es serienmäßig das Multimediasystem R-Link 2. Dieses beinhaltet eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Sprachsteuerung sowie ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformation. Die Echtzeit-Verkehrsinformation kostet wie auch im R-Link enthaltenen Online-Dienste nach einer 12-monatigen Testphase je nach Vertragslaufzeit bis zu 69 Euro pro Jahr.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz ist in einem weiten Bereich längs verstellbar. Ganz zurück geschoben reicht die Beinfreiheit für knapp 1,95 m große Personen. Die Kopffreiheit ist nochmals deutlich großzügiger bemessen. Auch dank der guten

Innenbreite findet man im Mégane ein angenehmes Raumgefühl vor.

3,6 Raumangebot hinten

Für zwei Personen ist die Innenbreite im Fond mehr als ausreichend, bei drei Personen nebeneinander ist man aber stark eingeeengt – das ist allenfalls für Kurzstrecken zumutbar.

⊖ Weniger überzeugend ist die Beinfreiheit im Fond, die allenfalls für 1,75 m große Personen ausreicht, wenn die Vordersitze auf eine 1,85 m große Person eingestellt sind. Genügend Kopffreiheit wäre immerhin für knapp 1,90 m große Mitfahrer vorhanden.

3,4 Innenraum-Variabilität

Der Mégane bietet keine besondere Innenraum-Variabilität, was in diesem Segment aber auch nicht üblich ist. Das Angebot an Ablagen fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Vorn wie hinten gibt es Türfächer samt Flaschenhalter. Im Fond findet man Lehnentaschen und Becherhalter in der Mittelarmlehne vor. Das Handschuhfach ist wegen des bei der Bose-Soundanlage verbauten CD-Laufwerks nicht sonderlich groß und zudem weder klimatisiert noch abschließbar.



Im Fond reicht die Beinfreiheit nur für 1,75 m große Mitfahrer.

⊖ Im Mitteltunnel sind zwar zwei Becherhalter verbaut, doch sind diese weitgehend nutzlos, da weder Becher noch Dosen zuverlässig darin halten. Hier sollte Renault umgehend nachbessern, da dies ein tägliches Ärgernis darstellen kann.

2,6 KOMFORT

2,7 Federung

Den Mégane gibt es lediglich mit Standardfahrwerk. Fahrwerksoptionen, wie sie bei vielen Konkurrenten in dieser Fahrzeugklasse angeboten werden, sind beim französischen Kompaktmodell nicht erhältlich. Trotz der recht straffen Fahrwerkscharakteristik bietet der Mégane stets genügend Restkomfort.

Man fühlt sich sowohl im Stadtverkehr als auch bei hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn wohl. Der Abrollkomfort ist gut und das Fahrwerk neigt kaum zum Stuckern. Bei grobem Kopfsteinpflaster ist die Karosserie gut entkoppelt. Die Insassen werden weder durch übertriebenes Dröhnen noch durch störendes Lenkradschütteln malträtirt.

2,8 Sitze

Auf den Rücksitzen findet man eine befriedigende Sitzposition vor, hier ist die Polsterung eher straff. Auf den äußeren Sitzplätzen sind auch längere Strecken zumutbar, der Mittelsitz ist dagegen hart und unbequem.

⊕ Beide Vordersitze lassen sich beim Testwagen in der Höhe einstellen – der Beifahrersitz ist jedoch nicht bei allen Ausstattungsvarianten höhenstellbar. Wer öfter Mitfahrer dabei hat, sollte hierauf unbedingt achten. Eine einstellbare Lordosenstütze gibt es nur für den Fahrersitz - gegen Aufpreis

ist diese per Knopfdruck zu bedienen, dann hat der Fahrersitz auch gleich eine Massagefunktion. Ein angenehmes Extra. Die vorderen Sitze sind angenehm konturiert, auch ist die Polsterung weder zu weich noch zu straff.

⊖ Eine elektrische Sitzeinstellung sowie eine Memory-Funktion für die Vordersitze sind beim Mégane nicht erhältlich. Eine Verstellmöglichkeit der Sitzneigung sucht man ebenfalls vergebens.

2,6 Innengeräusch

67,0 dB(A) beträgt das gemessene Geräuschniveau bei 130 km/h. Damit liegt der Mégane im Mittelfeld. Weder Windgeräusche noch sonstige Fahrgeräusche sind besonders ausgeprägt. Hier greift die gute Akustikdämmung des Renault. Spezi-

elle Schalen in den Radhäusern mindern beispielsweise die Fahrgeräusche, wenn man über Kies fährt. Auch der Benzinmotor hält sich akustisch weitgehend zurück und wird erst im oberen Drehzahlbereich übermäßig laut.

2,2 Klimatisierung

⊕ Eine manuelle Klimaanlage findet man bei allen Varianten serienmäßig an Bord. Der Bose Edition hat sogar eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut. Hier lässt sich auch die Intensität des Automatikmodus in drei Stufen regulieren. Die Klimaautomatik beinhaltet auch einen Luftgütesensor, der die Umluftsteuerung je nach Schadstoffgehalt in der Außenluft automatisch steuert. Als besonderes Gimmick kann die

gemessene Schadstoffkonzentration in der Luft über den Zeitverlauf im Zentralbildschirm aufgerufen werden. Durch Aktivierung eines „Desodierungszyklus“ lässt sich die Innenraumluft durch Ionisierung reinigen. Serienmäßig getönte Heck- und Seitenscheiben dienen als Wärmeschutz bei direkter Sonneneinstrahlung.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

Der 140 PS starke Vierzylinder-Benziner sorgt im Mégane für vollkommen ausreichende Fahrleistungen. Angesichts des geringen Hubraums von nur 1,3 Litern fällt das maximale Drehmoment mit 240 Nm recht hoch aus, der Turboaufladung sei Dank. Überholvorgänge auf der Landstraße gehen flott von der

Hand - von 60 auf 100 km/h benötigt man 5,4 s. Auch die Elastizitätswerte können sich sehen lassen, selbst im sechsten Gang beschleunigt der Mégane noch wacker. Die Höchstgeschwindigkeit liegt laut Hersteller bei 205 km/h, der Sprint aus dem Stand auf 100 km/h ist in 9,5 s erledigt.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner legt gute Manieren an den Tag. Im Innenraum, etwa an Lenkrad und Pedalerie, sind nur leichte Vibrationen zu spüren.

Bei der Leistungsentfaltung merkt man, dass der Ottomotor seine Leistung mit wenig Hubraum generieren muss und dementsprechend stark aufgeladen ist. Die Folge ist ein

merklich verzögertes Ansprechen, insbesondere bei niedrigen Touren. Hat der Turbomotor erst einmal Ladedruck aufgebaut, gibt er seine Leistung allerdings recht homogen ab. Störendes Brummen bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich der Vierzylinder, bei hohen Drehzahlen neigt er allerdings zum Dröhnen.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Getriebe lässt sich insgesamt recht präzise und mit geringem Kraftaufwand schalten – nur bei schnellen Gangwechseln kann es auch mal haken. Der Rückwärtsgang kann einfach und geräuscharm eingelegt werden. Eine Ganganzeige unterstützt eine ökonomische Fahrweise. Das Anfahren an einer Steigung klappt dank gut ertastbarem

Druckpunkt der Kupplung weitgehend problemlos. Eine Berganfahrhilfe erleichtert das Anfahren ebenso wie die leichte Drehzulanhebung, die ein Abwürgen des Motors verhindert. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos. Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zum Fahrzeug. Bei 130 km/h dreht der Motor mit 2.750 1/min.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ An den Fahreigenschaften des Mégane gibt es kaum etwas auszusetzen. Die Stabilität auf der Autobahn ist gut, die Lenkung stellt nach einem Lenkimpuls spontan in die Mittellage zurück und erlaubt stressfreies Fahren. Der Geradeauslauf ist zufriedenstellend, die Spurrinnenempfindlichkeit nicht störend ausgeprägt. Bei einem plötzlichen Ausweichmanöver, wie es im ADAC Ausweichtest nachgestellt wird, zeigt der Renault ein sicher beherrschbares Fahrverhalten. Die leichte Übersteuerneigung beim Gegenlenken wird durch effektive Eingriffe des

Stabilitätsprogramms gemildert. Durch die geringen Aufbaubewegungen und das agile Heck vermittelt der Mégane auf kurvigen Landstraßen durchaus Fahrspaß, erfordert im Grenzbereich aber eine kundige Hand. Die ausgeprägten Lastwechselreaktionen können schnell für einen Schreckmoment sorgen. Das auskeilende Heck wird aber rechtzeitig durch das ESP stabilisiert.

Die Traktion des Frontrieblers geht in Ordnung, es gibt aber kein elektronisches Sperrdifferential, das die Traktion beim Beschleunigen aus Kurven verbessern würde.

2,1 Lenkung

⊕ Die elektrisch unterstützte Lenkung kann im Mégane durchweg überzeugen. Die Lenkung spricht schon bei kleinen Lenkwinkeln präzise an, besitzt eine angenehme Mittenzentrierung und vermittelt dem Fahrer stets ein angenehmes Lenkgefühl. Dank der guten Rückmeldung und der recht direkten Auslegung lässt sich das Kompaktmodell agil und präzise lenken, ohne jedoch im Alltag nervös zu wirken. Je nach Wunsch lassen sich die Lenkkräfte entsprechend der Fahrsituation über den Fahrmodus-Schalter (Multi Sense) in drei Stufen einstellen. Ein Novum in dieser Klasse ist die erstmals verfügbare Allradlenkung, die allerdings dem Top-Modell Mégane GT vorbehalten ist.

2,6 Bremse

⊕ Die Bremsanlage des Mégane kann überzeugen. Im Mittel über zehn Messungen liegt der Bremsweg aus 100 km/h bei 35,3 m.

Zudem lässt sich die Bremse gut dosieren.

2,8 SICHERHEIT

2,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Im neuen Mégane findet man eine Reihe an Assistenzsystemen, die nicht nur die Fahrsicherheit steigern, sondern auch für eine Entlastung des Fahrers auf längeren Strecken sorgen. Die Frontkamera hinter der Windschutzscheibe ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig an Bord. Damit lassen sich bereits einige Funktionen realisieren. Neben Verkehrszeichenerkennung und Fernlichtassistent gibt es über die Kamera auch einen Spurverlassenswarner. Der Nutzen des Spurwarners ist jedoch begrenzt, da er nur ein akustisches Brumm-Signal ausgibt, das auf Dauer nerven und somit zur Abschaltung des Systems führen kann. Das empfehlenswerte optionale Safe-Cruising-Paket enthält einen Notbremsassistenten (30 - 140 km/h), einen Abstandswarner, ein Kollisionswarnsystem und eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (50 - 150 km/h). Wer den Totwinkelassistenten an Bord haben möchte, muss das teure Easy-Parking-Paket ordern. Das System erkennt nur im toten Winkel fahrende und keine sich schnell nähernden Fahrzeuge und funktioniert auch nur in einem recht geringen Geschwindigkeitsbereich (30-140 km/h).

Der Luftdruck der Reifen lässt sich im Kombiinstrument anzeigen, ein - wenn auch leider nur per Scheibe ausfahrbares - Head-Up-Display ist gegen Aufpreis zu haben.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremsassistent	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-Up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

Im ADAC Crashtest überzeugt das Kompaktmodell mit 88 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Insgesamt erreicht das Fahrzeug die vollen fünf Sterne (Stand: 12/2016). Die Sicherheitsausstattung entspricht dem Klassendurchschnitt. Sechs Airbags, Gurtstraffer und – kraftbegrenzer vorn und hinten auf den Außensitzen sowie höheninstellbare Frontgurte gehören zum Serienumfang. Gurtwarner vorn und

hinten zeigen an, wenn ein Insasse nicht angeschnallt ist. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für rund 1,95 m große Personen. Weniger überzeugend sind die Kopfstützen im Fond. Sie reichen nur für ca. 1,70 m große Mitfahrer. Warn-dreieck und Verbandkasten haben keine Halterung und sind im Notfall eventuell nicht schnell genug erreichbar.

2,9 Kindersicherheit

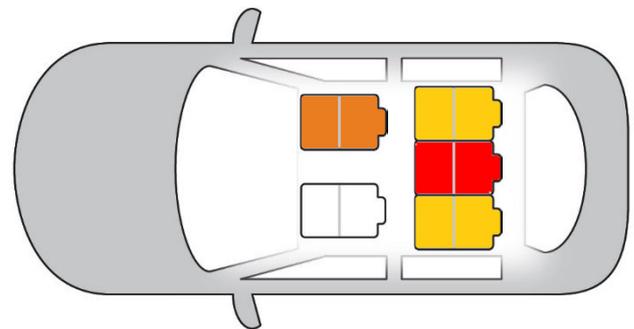
Das Crashtestergebnis für die Kindersicherheit fällt mit 87 Prozent der Punkte gut aus. Bis zu drei Kindersitze lassen sich gleichzeitig in der Schräghecklimousine montieren (Außensitze und Beifahrersitz), die Zugänglichkeit zu den Fondsitzen ist gut. Eine iSize-Freigabe gibt es nur für die beiden äußeren Rücksitze. Der Beifahrersitz ist dank abschaltbarem Airbag für Kindersitze geeignet. Es fehlen aber Isofix-Haken. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze gut befestigen – auf Wunsch auch mittels Isofix und Ankerhaken. Achtgeben sollte man bei Babyschalen mit Base. Der erhöhte Platzbedarf führt dazu, dass sich der entsprechende Vordersitz im Falle des Mégane nicht mehr ganz zurück schieben lässt. Bei Verwendung einer Base unbedingt vorher prüfen, ob die vorderen Insassen dann noch genügend Platz haben.

⊖ Der Fond-Mittelsitz ist laut Betriebsanleitung zwar für die meisten Kindersitze freigegeben, in der Praxis ist er aber

aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie weitgehend ungeeignet.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊖ Besondere Fußgängerschutzsysteme wie ein Fußgänger-Notbremssystem sind für das Fahrzeug nicht erhältlich.

3,3 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des neuen Mégane ist zufriedenstellend. Es werden bei den ADAC Crashtests 71 Prozent der möglichen Punkte erreicht.

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂

Der Mégane TCe 140 kann mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 176 g/km ein gutes Ergebnis einfahren. Im CO₂-Kapitel des Eco-Test erreicht das Fahrzeug 25 Punkte. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,4 l/100 km. Innerorts verbraucht das Kompaktmodell 6,3 l, außerorts sind es 5,7 l und auf der Autobahn 7,6 l pro 100 km.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel des ADAC Ecotest schneidet der Mégane TCe 140, der die Abgasnorm Euro 6d-TEMP erfüllt und mit einem Partikelfilter (OPF) ausgestattet ist, sehr gut ab. Sämtliche Schadstoffe liegen auf einem erfreulich geringen

Niveau. Somit erhält der Franzose die maximale Punktzahl von 50 Zählern. Zusammen mit den 25 Punkten für den Verbrauch kommt der Mégane damit auf 75 Punkte - vier Sterne im anspruchsvollen ADAC Ecotest sind der Lohn dafür.

2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Renault ruft für den Mégane TCe 140 in der gut ausgestatteten Bose Edition 26.090 Euro auf. Damit liegt der Franzose auf dem Preisniveau der deutschen Konkurrenz. Die Komfortausstattung ist mit Navigationssystem, Bose-Soundanlage, Zweizonen-Klimaautomatik beheizten Vordersitzen schon recht, bei der Sicherheitsausstattung gibt es aber noch einige Lücken, die der Käufer schließen sollte. Notbremsassistent samt Kollisionswarner sowie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (Safe-Cruising-Paket) sowie die LED-Scheinwerfer sind eine lohnende Investition in die eigene Sicherheit. Renault bietet für den Mégane insgesamt fünf Jahre

Garantie (zwei Jahre Neuwagentgarantie, danach drei Jahre Anschlussgarantie). Die Anschlussgarantie ist begrenzt auf 100.000 km.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	TCe 115 GPF Life	TCe 140 GPF Limited	TCe 160 GPF Limited	BLUE dCi 115 Limited	R.S. TCe 280 GPF
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1332	4/1461	4/1798
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	103 (140)	117 (160)	85 (115)	205 (280)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1500	240/1600	260/1750	260/2000	390/2400
0-100 km/h [s]	10,7	9,5	9,0	11,1	5,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	205	205	190	255
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/23/24	18/23/24	18/23/23	18/23/23	17/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Preis [Euro]	18.890	21.590	22.690	22.990	34.290

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.332 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	5,5/6,3l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	125/144 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,19 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.359/1.814/1.438 mm
Leergewicht/Zuladung	1.306/508 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	402/1.247 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650/1.650 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	47 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre plus 3 Jahre Anschlussgarantie /12 Jahre
Produktion	Spanien, Palencia

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,3/9,8/13,5 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	205/50 R17 93V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,6/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,3/5,7/7,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	149 g/km (WTW* 176 g/km)
Reichweite	730 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeubreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.315/499 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/640/1.030 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	121 Euro	Werkstattkosten	81 Euro
Fixkosten	156 Euro	Wertverlust	314 Euro
Monatliche Gesamtkosten	672 Euro		
Steuer pro Jahr	126 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/24		
Basispreis Mégane TCe 140 GPF Bose Edition	26.090 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.11.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	28.920 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.050 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.190 Euro/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/790 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	890 Euro°/Serie
Parklenkassistent (Paket)	890 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	890 Euro°/-
Head-Up-Display	1.190 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	790 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	890 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 449 Euro
Metalllackierung	650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	790 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Motor/Antrieb	2,3
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	2,4
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	3,5	Schaltung/Getriebe	2,2
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,3
Kofferraum-Volumen	3,1	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,8	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	2,6
Innenraum	2,7	Sicherheit	2,8
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,9
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot hinten	3,6	Fußgängerschutz	3,3
Innenraum-Variabilität	3,4	Umwelt/EcoTest	2,3
Komfort	2,6	Verbrauch/CO ₂	3,5
Federung	2,7	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,8		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	2,2		

Stand: Februar 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl