



Renault Mégane Coupé 1.9 dCi 130 FAP Dynamique

Dreitüriges Coupé der unteren Mittelklasse
(96 kW / 130 PS)

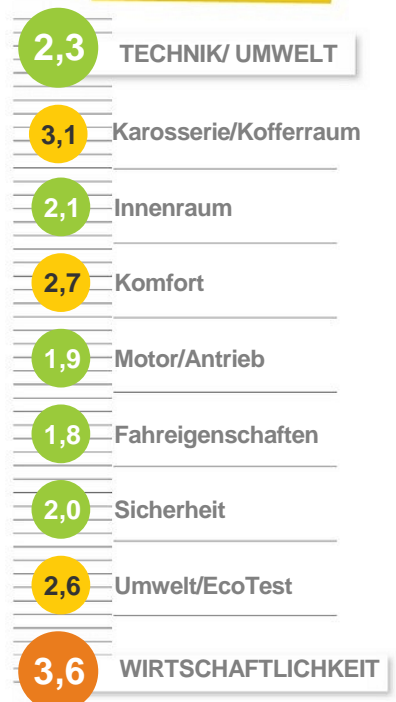
Nach 23 Jahren Pause bietet Renault neben dem Laguna auch den Megane als Coupé an. Mit ansprechendem Design, hoher Sicherheit und sportlicher Straßenlage soll es Kunden anlocken. Das hier getestete Modell ist mit fast allem Wichtigen ausgestattet. Auch hinsichtlich Sicherheit sollte das Coupé gut gerüstet sein, die auf gleicher Plattform basierende Limousine kassierte beim EuroNCAP-Crash immerhin die bis jetzt nur einmal erreichte volle Punktzahl. Der Dieselmotor ist ziemlich kräftig und läuft ruhig, bis fast zur Höchstdrehzahl. Das Sechsgang-Getriebe schaltet sich leicht, eine Automatik ist nicht zu haben. Fazit: hübsches Sportcoupé mit fast nur positiven Eigenschaften. 23.050 € plus die dringend erforderlichen Parksensoren für 500 €. **Karosserievarianten:** Fünftürige Schräghecklimousine **Konkurrenten:** VW Scirocco

+ umfangreiche Serienausstattung, Motor stark und lauf ruhig, niedriger Verbrauch, Rußfilter, sportlich-sichere Straßenlage, hoher Insassenschutz, günstig im Unterhalt, günstigstes Coupé der Klasse

- sehr schlechte Sicht nach hinten, hohe Kofferraum-Bordwand



ADAC-URTEIL



3,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

Ein Reserverad auf Stahlfelge ist für 50 € zu haben.

⊕ Die Verarbeitung ist im allgemeinen gut, das gilt für die Karosserie mit den sauber eingepassten Türen und Klappen, die sehr leicht schließen, sowie das schlicht gehaltene Interieur. Alulook-Applikationen und Chromrähmchen um die Instrumente sorgen für einen sportlichen Touch. Die gute Aerodynamik (auch im Unterbodenbereich) reduziert Luftwirbel und damit den Verbrauch. Mit der intergrierten Tankklappe entfällt das lästige Ab- und Aufschrauben des Tankdeckels.

⊖ Die Seiten haben keine Leisten, die die Karosserie gegen dagegen schlagende Türen daneben parkender Autos schützen, teure Reparaturen sind vorprogrammiert. Die Türschweller sind nicht schmutzgeschützt, beim Ein- und Aussteigen verschmutzt man sich die Hosen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Pannenset zur Verfügung, das sich in der Praxis oft als schwierig handhabbar erweist. Auch fehlt ein Wagenheber.

3,6

Sicht

⊕ Nach vorn ist die Sicht gut, dafür sorgt die abfallende Front, deren Konturen jedoch abgeschätzt werden müssen, weil sie nicht zu sehen sind. Die Kopfstützen der Rückbank lassen sich weit nach unten schieben und stören dann kaum mehr den Blick nach hinten. Die Außenspiegel lassen sich beheizen. Optional sind helle Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht zu haben.

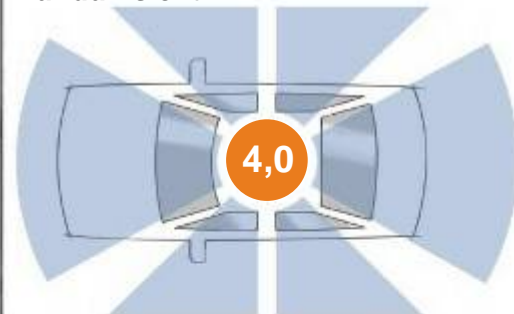
⊖ Test nach dem ADAC-Sichtermittlungs-Verfahren: Insgesamt ist die Rundumsicht schlecht, besonders nach schräg hinten sieht man so gut wie nichts, weil die hinteren Dachpfosten sehr breit sind. Hinzu kommt das recht hohe Heck, dass das Einparken erschwert. Auch im Innenspiegel sieht man wenig. Die akustischen Abstandssensoren sind somit fast schon ein Muss. Das Tachodispla blendet bei Nachtfahrten.

3,2

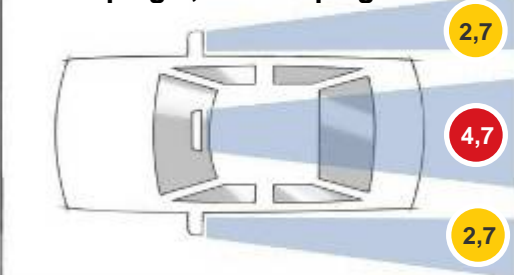
Ein-/Ausstieg

Wie bei Coupés üblich wird auch bei diesem Auto durch die niedrige Karosserie beim Ein- und Aussteigen eine gewisse körperliche Fitness gefordert. Die Türen sind zwar enorm breit, lassen sich aber nur weit öffnen, wenn das daneben parkende Fahrzeug genügend Abstand hat. Der Einstiegsbereich ist beleuchtet. Für leichteres Einsteigen hinten kann mit Vorklappen der Lehne der gesamte Vordersitz nach vorn geschoben werden. Einsteigen ist dann noch halbwegs bequem, zum Aussteigen muss man sich aber aus den Sitzmulden wuchten, ohne sich irgendwo festhalten und hochziehen zu können, weil die vorgeschobenen Vordersitze nicht fixiert sind. An Steigungen wird das noch schwieriger, da die Türen wegen der schwachen Aufhalter nicht geöffnet bleiben und man sie durch Festhalten am Zuklappen hindern muss.

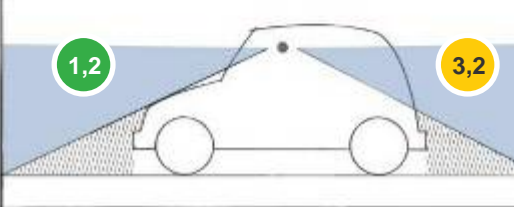
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊕ Eine technische Besonderheit ist die optional erhältliche "Keycard Handsfree". Trägt der Fahrer den "Autoschlüssel" bei sich, entriegeln die Türen bei Annäherung automatisch. Der Motor lässt sich anschließend per Knopfdruck starten. Die Türen verriegeln wieder, wenn man sich ein paar Meter vom Auto entfernt hat. Dabei ertönt ein dezenter akustischer Ton, um das sichere Absperren zu signalisieren.

2,6 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst noch passable 330 l. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne sind es 715 l (bis zur Fensterunterkante).

3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen, sie verriegelt nach kurzer Fahrzeit von selbst. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.

⊖ Das Gepäck muss zum Ein- und Ausladen über eine hohe Bordwand gehievt werden. Die Beleuchtung ist schwach. Der schwarze Nadelfilzteppich lässt sich nur schwer säubern. Um Dinge in der Reserveradmulde erreichen zu können, muss der Kofferraumboden von Hand hoch gehalten werden.



Mit 330 l ist das Gepäckabteil zwar von angemessener Größe, die hohe Ladekante erschwert das Be- und Entladen aber massiv.

3,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt; auch wenn sie vorgeklappt wird, bleibt der Boden ziemlich eben.

⊖ Die Rückbank kann man nur vom schlecht zugänglichen Innenraum aus umklappen. Es fehlen Ablagen für kleines Einkaufsgepäck.

2,1 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Das Megane Coupé ist insgesamt praktisch und mit geringem Kraftaufwand zu bedienen. Vieles funktioniert selbsttätig, wie die Wischer sowie das Außenlicht. Mit der "Keycard Handsfree" muss man nur den "Zündschlüssel" bei sich tragen, dann kann man den Motor per Knopfdruck starten. Dabei hat dieses System auch eine intelligente Absicherung, die weitgehend verhindert, dass man ohne Schlüssel den Motor abstellen und dann nicht mehr neu starten kann. Das Lenkrad besitzt einen großen Einstellbereich und lässt sich optimal anpassen. Die Sitzhebel sind funktionell. Die großen, klar gezeichneten Instrumente liegen gut im Blickfeld. Zahlreiche Kontrollleuchten, ein Bordcomputer und akustische Signale informieren über wichtige Funktionen. Alle Türfenster verfügen über Tippkontakt. Die serienmäßige Audioanlage lässt sich auch von einem in Lenkradnähe befindlichen Satelliten aus bedienen.



Das Interieur wirkt nicht sonderlich sportlich, ist aber ordentlich verarbeitet. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

– Die Lenkradtasten sind unbeleuchtet. Die Druckschalter im Bereich der Heizungsanlage sind zu klein, haben winzige Piktogramme und können leicht verwechselt werden. Die Lenkradtasten sind unbeleuchtet. Der Hebel für die Lordosenstütze ist im Sitzen schlecht zugänglich. Die Fernbedienung für das Radio hat keinen Sendersuchlauf. Das Navigationssystem kostet Aufpreis, die Handhabung ist aber nicht besonders übersichtlich und auch nicht durchwegs logisch. Bei eingeschaltetem Abblendlicht werden mit jedem Aktivieren der Scheibenwaschanlage auch die Scheinwerfer besprüht, dadurch ist der Wasserbehälter schnell leer; Regensensor schlecht abgestimmt. Die Tankanzeige nur grob ablesbar. Es gibt nur wenige Ablagen. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung.

1,5 Raumangebot vorne*

+ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von gut 1,95 m zurückschieben. Die Innenhöhe reicht auch für noch größere Staturen, die seitliche Bewegungsfreiheit ist enorm.

3,8 Raumangebot hinten*

Hinten sitzt man enger, für Coupéverhältnisse aber immer noch geräumig. Sind die Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen zurück geschoben, bleibt hinten nur noch Platz für zwei ca. 1,80 m große Mitfahrer.

2,7 KOMFORT

3,1 Federung

Federung und Dämpfung sind straff abgestimmt, meist kann man mit dem gebotenen Komfort zufrieden sein. Der Wagen federt ohne Schaukelbewegung ein, liegt ruhig auf der Fahrbahn, die Seitenneigung in Kurven ist gering. Nur das Stoßen und Stuckern auf nicht ganz ebenen Straßen ist lästig.

2,3 Sitze

+ Die Vordersitze sind bequem gepolstert und bieten passable Körperunterstützung. Beide Sitze sind höheneinstellbar, in der Fahrerlehne befindet sich eine ausdrehbare Einwege-Lordosenstütze. Damit lässt sich die etwas geringe Unterstützung in diesem Bereich ausgleichen. Der Beifahrer hat keine solche Stütze. Die beiden Rücksitzplätze bieten ordentlichen Halt, sind straff gepolstert und doch ziemlich bequem.

– Mit Einstellen der Höhe verändert sich auch die Neigung der Vordersitze. Ganz nach unten gestellt, sind sie zu schräg.

2,1 Innengeräusch

+ Der Motor läuft meist unauffällig, wobei man über die Arbeitsweise nie im Unklaren gelassen wird. Bei hohem Tempo nehmen Motor- und Windgeräusche gleichermaßen zu.

2,8 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizwirkung ist passabel, nach nicht allzu langer Zeit ist die Luft im Innenraum angenehm erwärmt.

⊕ Die Klimaanlage ist serienmäßig (Automatik kostet Aufpreis), die Temperatur lässt sich links und rechts getrennt regeln, das Handschuhfach wird mit gekühlt. Ein Pollenfilter, der besonders Allergiker freuen dürfte, ist vorhanden.

⊖ Die Seitenfenster hinten sind nicht ausstellbar.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen*

⊕ Der 1,9-Liter-Turbo-Dieselmotor mit Common-Rail-Technik ist durchzugstark und verhilft dem Mégane zu ausgezeichneten Fahrleistungen. Die Reichweite mit einer Tankfüllung ist extrem (über 1000 km).

2,0 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft bis zum mittleren Drehzahlbereich kultiviert, über 3000 Umdrehungen jedoch geringfügig rauh.

2,2 Schaltung

⊕ Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich meist leicht wechseln, obwohl sie manchmal etwas hakeln (sechster Gang).

2,0 Getriebeabstufung

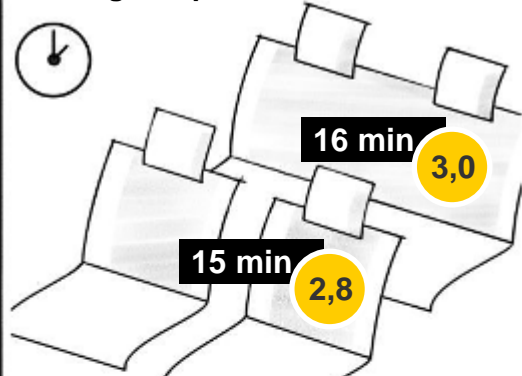
⊕ Die Abstufungen des Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Obwohl die Abstufungen eher sportlich, bzw. auf höhere Drehzahl getrimmt sind, liegen die Motordrehzahlen selbst bei sehr hohem Tempo nicht zu hoch.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabilität ist gut, der Wagen hält seinen Kurs, die

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Lenkung fühlt sich stramm an. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für besseres Weiterkommen, wenn die Straße weniger griffig ist. ADAC-Ausweichtest: Zunächst sehr gute Spurhaltung, beim Zurücklenken leichte Tendenz zum Nachdrängen mit dem Heck. Der ESP-Einsatz könnte hier etwas früher erfolgen.

1,6 Kurvenverhalten

⊕ Das Eigenlenkverhalten ist untersteuernd ausgelegt, die möglichen Kurventempi sind hoch. Zu schnell gefahren, unterstützt das ESP den Fahrer, die kritische Situation zu meistern und nicht vom Kurs abzukommen.

2,0 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht gut an und ist zielgenau. Auch vermittelt sie dem Fahrer gut das Gefühl zur Fahrbahn. Die ziemlich direkte Auslegung und die verhältnismäßige Leichtgängigkeit machen das kleine Coupé handlich.

1,7 Bremse

⊕ Die Bremse spricht besonders spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, selbst wenn das Tempo hoch liegt. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur 36 m erforderlich, bis das Fahrzeug steht - ein sehr gutes Ergebnis (Mittel aus 10 Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

2,0 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug hat folgende Systeme serienmäßig: Schleuderschutz ESP, Bremsassistent mit automatischer Aktivierung der Warnblinkanlage, Licht- und Regensensor. Einparkhilfe und Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht kosten extra.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die Insassen werden durch Front-, Seiten und seitliche Kopf-Airbags bei einem Crash geschützt. Die Kopfstützenhöhe reicht vorn für ca. 1,85 große Personen. Durch den geringen Abstand zu den Köpfen können sie optimal wirken. Gurterinnerung gibt es für alle Sitzplätze. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.

⊖ Im Innenraum fehlt der Halter für Warndreieck und Verbandkasten. Hinten ist die Höhe der etwas schmalen Kopfstützen für ca. 1,60 m große Mitfahrer ausgelegt.

1,9 Kindersicherheit

- + Die langen Gurte sowie die kurzen und fixierten Gurtschlösser der beiden hinteren Plätze sorgen für sichere Befestigung von Kinder-Rückhaltesystemen. Die Fixierung mit dem Isofix-System ist möglich. Der rechte Front-Airbag lässt sich deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch Babyschalen befestigt werden.
- Das Montieren der Kindersitze ist durch die schlechte Zugänglichkeit erschwert. Der Platz hinten in der Mitte ist wegen der höckerartigen Erhebung für Kinderrückhaltesysteme weniger geeignet.

3,2 Fußgängerschutz

Die Karosserie ist weitgehend glattflächig und im Bugbereich nachgiebig, das Gefahrenpotenzial für Fußgänger bei Unfällen sollte gering sein. Harte Motorenteile und Anbauteile liegen genügend weit unter der Motorhaube. Die Scheibenwischerachsen sind von der Motorhaube abgedeckt.

2,6 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO2*

+ Innerorts konsumiert der Motor 5,8 l, außerorts 4,5 l und auf der Autobahn 6,5 l Diesel auf 100 km. Der Durchschnittswert errechnet sich mit 5,4 l Diesel.

2,2 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Das geschlossene Filtersystem sorgt dafür, dass keine Diesel-Rußpartikel in die Umwelt gelangen.

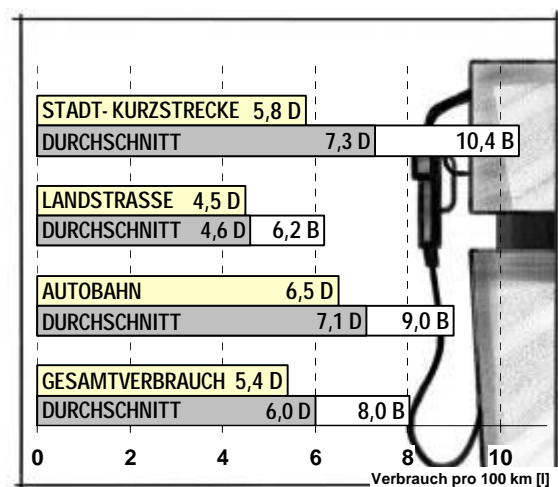
3,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,6 Betriebskosten*

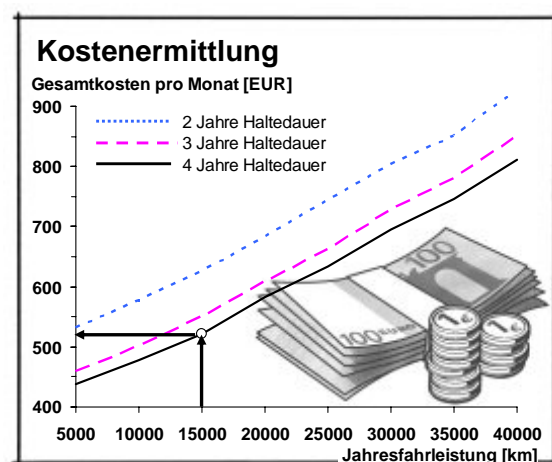
+ Der Megane 1.9 dCi weist, selbst mit anderen Dieseln verglichen, relativ günstige Verbrauchswerte auf. Dies beschert ihm in Verbindung mit den nicht so teuren Kraftstoffpreisen eine sehr gute Note in den Betriebskosten.

5,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf



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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 522 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren)

Erfahrungswerten.

⊕ Renault gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,9 Wertstabilität*

Im Klassenvergleich lässt das Megane Coupé nur einen durchschnittlichen bis mäßigen Restwert erwarten.

3,9 Kosten für Anschaffung*

Auch der Anschaffungspreis ist nicht gerade günstig. Der Käufer muss erst mal tiefer in die Tasche greifen, um anschließend sparen zu können.

5,1 Fixkosten*

⊖ Die fixen Ausgaben für die Versicherung sind aufgrund der durchwegs ungünstig hohen Typklasseneinstufungen sehr hoch.

3,5 Monatliche Gesamtkosten*

Trotz der niedrigen Verbräuche liegt das hübsche Coupé bei den Kosten insgesamt gerade noch im durchschnittlichen Bereich. Schuld daran haben die hohen Werkstattkosten, aber auch die ungünstig hohen Klasseneinstufungen bei der Versicherung.

DIE MOTORVARIANTEN				
in der preisgünstigsten Modellversion				
TYP	1.6 16V 110	2.0 TCe 180	1.5 dCi 110 FAP	1.9 dCi 130 FAP
Aufbau/Türen	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1998	4/1461	4/1870
Leistung [kW(PS)]	81(110)	132(180)	78(106)	96(130)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	151/4250	300/2250	240/1750	300/1750
0-100 km/h[s]	10,5	7,8	10,5	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	230	190	205
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,2	7,8	5,0	5,4
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/18	n.b./n.b./n.b.	16/19/20	17/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	108	135	231	293
Monatliche Gesamtkosten [Euro]				
Preis [Euro]	19350	22050	21750	23050

Aufbau	KT = Kleintransporter	Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	TR = Transporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	GR = Großraumlimousine	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	BU = Bus	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	GE = Geländewagen		D = Diesel
RO = Roadster	PK = Pick-Up		FG = Flüssiggas
KB = Kombi			G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1870 ccm
Leistung	96 kW (130 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17H
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,6 m
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/ 4,5/ 6,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	135g/km/ 140g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4299/1804/1423 mm
Leergewicht/Zuladung	1375 kg/448 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330 l/715 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1110 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht(inkl. Xenonlicht)	1000 Euro°
Parkhilfe, elektronisch(vorn, hinten)	500 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	50 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht(inkl. Kurvenlicht)	1000 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik(Paket)	790 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	1.200 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro°
Schiebe-Hubdach	900 Euro

im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	96 Euro
Monatliche Werkstattkosten	67 Euro
Monatliche Fixkosten	96 Euro
Monatlicher Wertverlust	263 Euro
Monatliche Gesamtkosten	522 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/21
Grundpreis	23.050 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar.



Renault Mégane Coupé 1.9 dCi 130 FAP Dynamique

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Fahreigenschaften	1,8
Verarbeitung	2,2	Fahrstabilität	1,8
Sicht	3,6	Kurvenverhalten	1,6
Ein-/Ausstieg	3,2	Lenkung*	2,0
Kofferraum-Volumen*	2,6	Bremse	1,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,4	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Variabilität	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Innenraum	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Bedienung	1,8	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot vorne*	1,5	Fußgängerschutz	3,2
Raumangebot hinten*	3,8	Umwelt/EcoTest	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,9
Komfort	2,7	Schadstoffe	2,2
Federung	3,1		
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	2,8		
Motor/Antrieb	1,9		
Fahrleistungen*	1,6		
Laufkultur	2,0		
Schaltung	2,2		
Getriebeabstufung	2,0		

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,6

Betriebskosten*	1,6
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,0
Wertstabilität*	2,9
Kosten für Anschaffung*	3,9
Fixkosten*	5,1
Monatliche Gesamtkosten*	3,5

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest