



Renault Mégane dCi 160 FAP GT

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

Der Renault Mégane wirkt in der GT-Variante sehr dynamisch und sportlich. Die Dieseldieselvariante zeigt sich dabei als idealer Kompromiss zwischen Fahrspaß und sparsamen Verbrauch. Der drehmomentstarke Diesel sorgt für gute Fahrleistungen, im EcoTest werden trotzdem vier Sterne erreicht - 5,8 l pro 100 km sind noch ein angemessener Verbrauch. Beim Fahrwerk hat es Renault aber etwas übertrieben. Das harte Fahrwerk besitzt kaum Komfort, sorgt aber immerhin für gute und sichere Fahreigenschaften. Die eng geschnittenen GT-Sitze bieten dabei sehr guten Halt. Trotz der sportlichen Eigenschaften bietet das Fahrzeug vorne viel Platz und zudem einen großen Kofferraum. Insgesamt ein gelungenes Fahrzeug für sportlich ambitionierte Fahrer, welches aber recht teuer in der Anschaffung ist (26.650 Euro) und auch sonst keine gute Wirtschaftlichkeit besitzt. **Karosserievarianten:** Coupe, Cabrio, Grandtour **Konkurrenten:** Citroen C4, Ford Focus, Mazda 3, Opel Astra, Peugeot 308, Seat Leon, VW Golf, Toyota Auris

- +** großer Kofferraum, einfache Bedienung, gutes Raumangebot vorne, kräftiger Motor, sichere Fahreigenschaften, sehr gute Crash-Ergebnisse
- geringe Beinfreiheit hinten, sehr straffes Fahrwerk mit wenig Komfort, schlechte Wirtschaftlichkeit



ADAC-URTEIL



2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen insgesamt guten Eindruck, die Spaltabstände sind gering und gleichmäßig, die Türen und Klappen schließen leicht. Der Innenraum wirkt aufgeräumt und hochwertig. Lackierte Kunststoffteile in Titan-Optik und sauber verarbeitete Teilleder-Sportsitze mit GT-Logo sorgen für einen sportlichen Touch. Der Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig, der Motor somit gegen eindringenden Straßenschmutz geschützt, Luftwirbel und damit auch der Verbrauch werden reduziert. Ein sehr praktisches Detail: zum Tanken nur Deckel auf und Zapfpistole rein - es muss kein Tankverschluss aufgeschraubt werden. Auf dem Dach sind bis zu 80 kg Gepäck erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt gute 416 kg.

⊖ Die Karosserieseiten haben nur sehr weit unten angebrachte Stoßleisten, die vor dagegen rempelnde Autotüren kaum schützen können. Die modifizierten Stoßstangen der GT-Version sind kaum gegen kleine Parkrempler geschützt und verkratzen schnell. Beim GT ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, welches sich bereits bei kleinen Beschädigungen als nutzlos erweisen kann. Ein Ersatzrad ist bei dieser Variante nicht lieferbar. Vorbildlich, dass Renault trotzdem einen Wagenheber spendiert hat.

2,7

Sicht

Die Rundumsicht ist weniger gut, besonders die hinteren Pfosten verdecken einen großen Sichtbereich. Dadurch besteht die Gefahr, dass beim Abbiegen andere Verkehrsteilnehmer übersehen werden. Das kleine, hoch sitzende Heckfenster sorgt dafür, dass rückwärts Einparken ebenfalls schwierig ist. Immerhin sind in dieser Ausstattungsvariante hinten serienmäßig Einparksensoren an Bord. Beim GT gibt es die Sensoren leider nicht für die vordere Stoßstange. Während in den Außenspiegeln das Sichtfeld noch akzeptabel ist, sieht man im Innenspiegel sehr wenig.

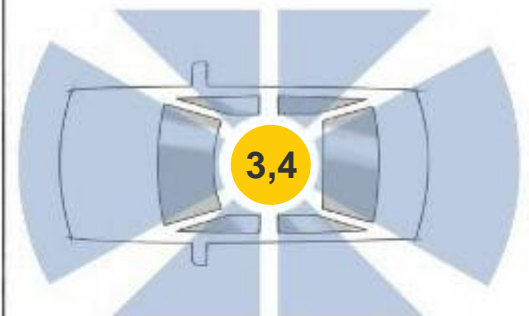
⊕ Nach vorn sieht der Fahrer gut, weil die Front stark abfällt. Die Außenspiegel sind beheizt. Helle Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht gibt es gegen Aufpreis. Sie leuchten die Fahrbahn gut und homogen aus. Besonders das weit reichende Fernlicht fällt positiv auf. Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können.

⊖ Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist beim Mégane GT nicht erhältlich.

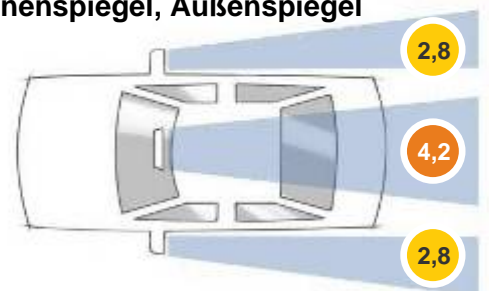


Aufgrund der sehr breiten Dachsäulen ist die Sicht im Mégane erheblich eingeschränkt.

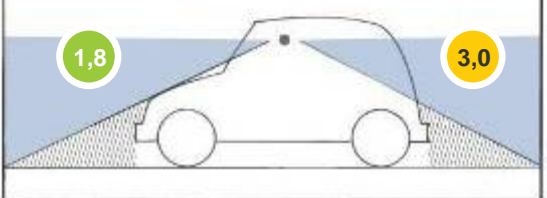
Rundumsicht



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.

2,7 Ein-/Ausstieg

Vorn ist der Zustieg passabel, die großen Türen öffnen weit. Die Gefahr, dass man sich dabei den Kopf stößt, ist geringer als noch beim Vorgängermodell - in erster Linie liegt das daran, dass sich die Sitze tiefer stellen lassen. Obwohl die Sitzwangen der Sportsitze recht hoch sind, stören diese beim Einsteigen kaum, da sie recht weich und nachgiebig sind. Angenehm sind die Einstiegsleuchten an allen Türen. Am Dachhimmel gibt es Haltegriffe für alle außen Sitzenden außer dem Fahrer.

⊕ In dieser Ausstattungsvariante findet man auch das schlüssellose Zugangssystem "Keycard Handsfree", das bei den Renault-Modellen gut funktioniert. Der Fahrer muss nur die Karte bei sich tragen. Zieht er am Türgriff, um einzusteigen, entriegeln alle Türen. Sobald er sich ein paar Meter entfernt hat, verschließen sie sich wieder. Das wird durch einen dezenten Piepton signalisiert. Bei Dunkelheit beleuchten die Scheinwerfer nach dem Aussteigen den Weg.

⊖ Hinten ist der Zustieg beengt. Hauptsächlich wegen der nach unten verlaufenden Dachlinie, aber auch weil für die Beine kaum Platz vorhanden ist, wenn die vorderen Sitze für größere Personen zurückgeschoben sind - da reichen schon 1,85 m Körpergröße.

1,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum ist mit 405 l groß. Wenn die Rücksitze vorgeklappt sind, können bis zu 810 l Gepäck verstaut werden (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 405 l Kofferraumvolumen übertrifft der Mégane seine Konkurrenten, wie z.B. VW Golf, Opel Astra oder Ford Focus, doch ganz erheblich.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Die Ladeöffnung ist groß, das Kofferraumformat praktisch.

⊖ Das Gepäck muss zum Ein- und Ausladen über eine ziemlich hohe Bordwand gehoben werden. Die Beleuchtung ist schwach.

3,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne und die Rückbank lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen.

⊖ Der Klappmechanismus funktioniert nicht ideal. Erst müssen die Sitzflächen geklappt werden, dann lässt sich die Lehne umlegen. Wer nicht die Kopfstützen abziehen will, muss die Vordersitze nach vorn schieben. Beim Zurückklappen können die Gurtbänder eingeklemmt werden, da es keine Gurthalterungen gibt. Eine Durchladeluke für Ski ist nicht erhältlich.

⊕ Die Bedienung des Renault Mégane GT fällt in den meisten Fällen leicht, man findet sich nach kurzer Eingewöhnungszeit gut zurecht. Das Lenkrad lässt sich optimal in Höhe und Weite einstellen, der Schalthebel und die Pedale sind ergonomisch angeordnet. Das Fahrzeug besitzt serienmäßig das schlüssellose Zugangssystem "Keycard Handsfree", wodurch sich der Motor einfach über einen Starterknopf starten lässt, während die Keycard in der Tasche bleiben kann. Die in dieser Ausstattungsvariante enthaltenen Regen- und Lichtsensoren funktionieren einwandfrei und zuverlässig. Das Klimabedienteil liegt in guter Höhe, die um das Display angeordneten Tasten sind aber etwas zu klein geraten, wodurch die Bedienung nicht optimal ist. Das Radio liegt sehr tief, auch hier gestaltet sich die Bedienung nicht optimal, da die Tasten klein sind und das Display sich weit weg oben im Armaturenbrett befindet. Die Lautsprecher vermitteln einen satten Klang. Alle Fenster lassen sich elektrisch betätigen und besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik, sie funktionieren aber nur mit eingeschalteter Zündung. Der Fahrersitz lässt sich gut einstellen, das Drehrad für die Lehneneinstellung ist gut erreichbar. Als Besonderheit besitzt der GT nicht den aus den anderen Versionen bekannten digitalen Tacho, sondern ein klassisches analoges Rundinstrument. Dieses ist zwar nicht optimal, aber deutlich besser ablesbar als der Digitaltacho. Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird der Fahrer über ein Display informiert. Der Tempomat ist einfach über Lenkradtasten bedienbar und besitzt eine Vorwahlfunktion, nur der Ein-/Aus-Schalter ist ungünstig angeordnet.

⊖ Der Lichtschalter befindet sich unpraktisch im Blinkerhebel. Die dort ebenfalls untergebrachten Schalter für die Nebelleuchten lassen sich nur umständlich bedienen. Unverständlich, dass Renault immer noch keinen Antippplinker verbaut, welcher gerade auf der Autobahn sehr praktisch ist. Das Navigationssystem (Aufpreis) lässt sich über den Schalterblock in der Mittelkonsole nur schwierig bedienen. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten.



Weitgehend funktionell und gut verarbeitet präsentiert sich der Mégane im Innenraum.

⊕ Vorne sitzt man geräumig, vor allem wegen großer Innenbreite und Kopffreiheit. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,90 m zurückschieben.

Hinten ist das Sitzen wesentlich beengter, denn bereits 1,70 m große Mitfahrer stoßen mit ihren Knien an die Vordersitzlehnen (Vordersitze für ca. 1,85 m große Insassen eingestellt). Es mangelt aber weder an Innenhöhe noch Innenbreite.



Auf den hinteren Sitzplätzen können nur Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz genießen.

2,5

KOMFORT

2,8

Federung

Das GT Sportfahrwerk ist voll auf Fahrspaß und gute Straßenlage ausgerichtet. Kein Wunder, dass hier der Komfort weitgehend auf der Strecke bleibt. Während das Fahrzeug bei hohen Geschwindigkeiten satt auf der Straße liegt und lange Bodenwellen souverän und ohne nachschwingende Karosserie durchfährt, werden die Insassen bei Unebenheiten kompromisslos durchgeschüttelt. Speziell Einzelhindernisse wie grobe Schlaglöcher dringen ungefiltert in den Innenraum, auch Querfugen auf der Autobahn malträtieren die Insassen. Sehr positiv und zum sportlichen Charakter passend ist die geringe Seitenneigung des Fahrzeugs bei flotter Kurvenfahrt. Immerhin bietet das GT Fahrwerk noch ein Stück mehr Komfort als das im Topmodell erhältliche Cupfahrwerk (siehe ADAC-Autotest Renault Mégane Coupe TCe 250 Renault Sport, März 2010).

2,1

Sitze

⊕ Die straff gepolsterten Sportsitze, die im serienmäßigen GT Line-Paket enthalten sind, bieten einen exzellenten Seitenhalt. Die Sitze sind im Schulterbereich allerdings sehr eng geschnitten, was sich speziell bei Personen mit breiten Schultern unangenehm auswirkt. Es wird auf jeden Fall empfohlen, vor dem Kauf Probe zu sitzen. Ansonsten bieten die Sitze gute Körperunterstützung und eine feste Oberschenkelauflege, welche aber bei langen Oberschenkeln ruhig etwas länger ausfallen dürfte. Da sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz serienmäßig höhenverstellbar sind, findet man schnell eine angenehme Sitzposition. Der Fahrersitz verfügt zudem über eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Die beiden Außenplätze der Rückbank sind komfortabel und haben eine angenehm schräge Lehne. Auch Oberschenkelunterstützung ist einigermaßen vorhanden. Auf dem höckerartigen Platz dazwischen sitzt man aber eher unbequem.

2,1

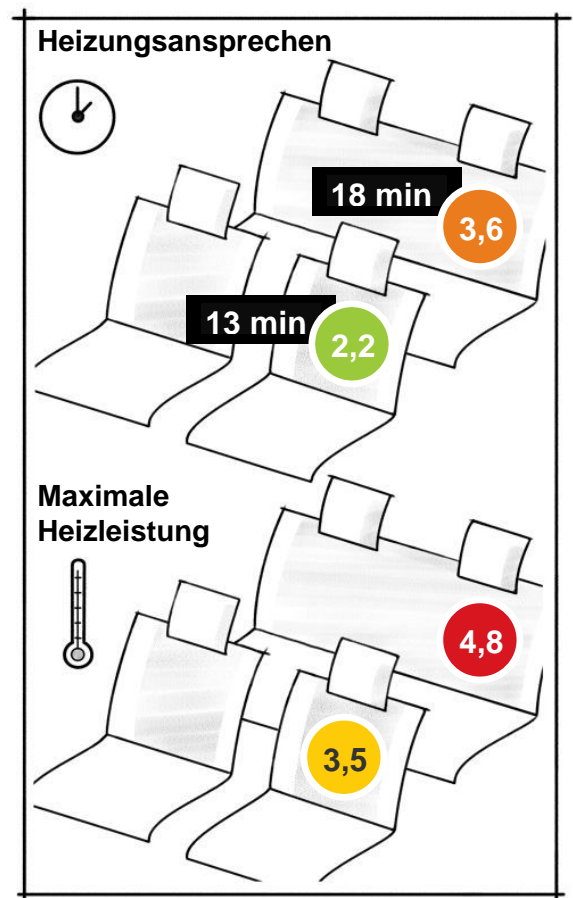
Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum fällt mit 67,7 dB(A) gering aus. Auch subjektiv dringen weder Motor- noch Windgeräusche übermäßig in den Innenraum. Erst bei Geschwindigkeiten jenseits der 130 km/h nehmen die Windgeräusche zu, speziell im Bereich der Außenspiegel sind diese dann deutlich wahrnehmbar.

2,8

Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Es dauert nicht lange, bis die Luft im vorderen Bereich des Innenraums angenehm gleichmäßig warm wird. Hinten ist das Heizungsansprechen deutlich schlechter.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Das liegt auch daran, dass Renault nur in der Ausstattungsvariante Luxe hinten zusätzliche Luftdüsen in der Mittelkonsole verbaut.

+ Die Zweizonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst, die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Im Automatikmodus kann die Intensität der Kühlung in drei Stufen angepasst werden (Soft, Normal oder Fast), dadurch ist wählbar, ob der Innenraum möglichst zugfrei oder schnellstmöglich auf die eingestellte Temperatur gekühlt werden soll.

- Die Luftverteilung lässt sich nur grob einstellen, so können als Beispiel nicht gleichzeitig die Scheiben- und Mitteldüsen aktiviert werden.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen*

+ Der sehr drehmomentstarke Motor mit 380 Nm maximalem Drehmoments (schon ab 2.000 1/min) sorgt für exzellente Elastizitätswerte, egal in welchem Gang man unterwegs ist. Bei hohen Drehzahlen geht dem Motor aber schnell die Kraft aus, weshalb weites Ausdrehen der Gänge kaum etwas bringt. Das merkt man auch bei der Höchstgeschwindigkeit. Durch die recht kurze Übersetzung im sechsten Gang lässt der Vortrieb ab ca. 160 km/h deutlich nach, die Höchstgeschwindigkeit von angegebenen 215 km/g wird nur schleppend erreicht.

2,0 Laufkultur

+ Der Motor läuft bis zum mittleren Drehzahlbereich kultiviert, über 3000 Umdrehungen jedoch geringfügig rau. Erstaunlich gering sind die Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen.

2,2 Schaltung

+ Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich meist leicht wechseln, obwohl sie manchmal etwas hakeln (sechster Gang). Eine Anzeige signalisiert dem Fahrer, wann geschaltet werden soll. Dadurch lässt sich Kraftstoff sparen. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt und lässt sich einfach und geräuschlos einlegen.

2,9 Getriebeabstufung

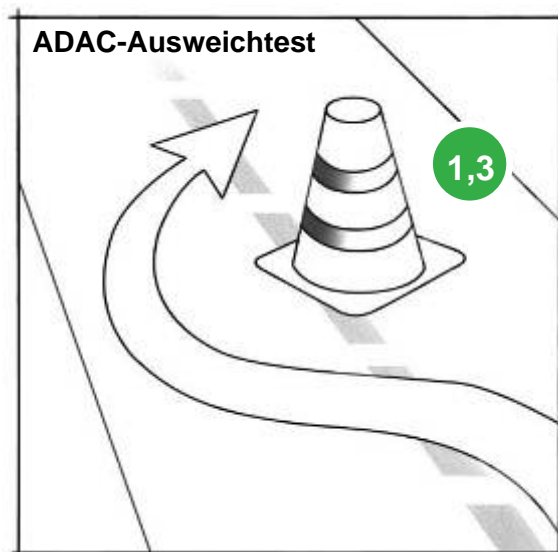
Das eng gestufte Sechsgang-Getriebe passt nicht perfekt zum drehmomentstarken Motor. Die Spreizung könnte ruhig etwas größer sein, das würde den Vorteil haben, dass die Drehzahlen bei hohen Geschwindigkeiten geringer wären und auch der Motor jenseits der 160 km/h besser anschieben würde.

1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,4 Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabilität ist gut, bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug spontan und gutmütig auf den Lenkbefehl. Durch die recht breite Serienbereifung läuft das Fahrzeug aber Spurrillen leicht nach und fühlt sich dabei etwas nervös an. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der GT gut ab. Das Fahrzeug fährt sehr agil durch den Parcours und lenkt spontan ein, beim anschließenden Gegenlenken schiebt es leicht mit dem Heck nach. Durch effektive ESP-Eingriffe wird der Mégane aber zuverlässig am Schleudern gehindert. Die maximale Durchfahrgeschwindigkeit fällt hoch aus. Die Traktion des frontgetriebenen Fahrzeugs fällt trotz des hohen Drehmoments, das an der Vorderachse zerrt, gut aus.

ADAC-Ausweichtest



1,6 Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist untersteuernd sicher, selbst bei hohem Tempo reagiert der Wagen gutmütig mit leichtem Schieben über die Vorderräder. Bei Untersteuern greift das ESP früh und effizient ein und unterstützt den Fahrer beim Stabilisieren des Fahrzeugs. Lastwechselreaktionen sind nur minimal und gut beherrschbar.

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.

1,9 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage sehr gut an und ist präzise, sie vermittelt einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit der Lenkung sorgt für Handlichkeit beim Rangieren, der Wendekreis ist mit knapp 11 m recht klein.

1,7 Bremse

⊕ Die Bremse spricht sehr schnell an und ist sehr feinfühlig dosierbar. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 36 m erforderlich (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Fading tritt selbst nach mehreren Bremsungen nicht auf.

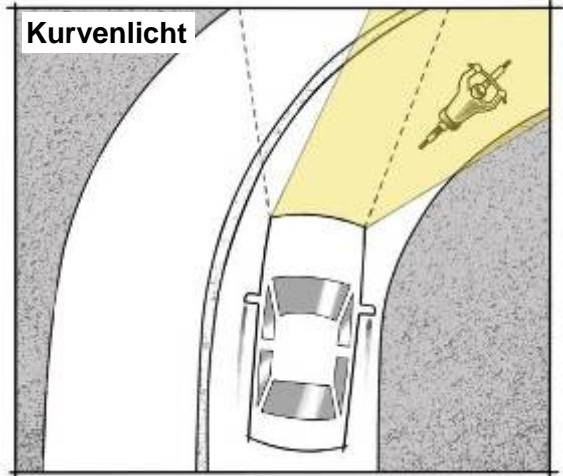
1,9

SICHERHEIT

2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet, der dem Fahrer helfen soll, das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei durchgetretenem Kupplungspedal gestartet werden kann. Gegen Aufpreis sind helle Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht erhältlich.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,3

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die dritte Generation des Renault Mégane erreicht sehr gute Crashtestergebnisse. Die Sicherheitsausstattung besteht aus zweistufigen Frontairbags, Seitenairbags mit Doppelkammern, Vorhang-Airbags und Gurtstrammern inkl. Kraftbegrenzer auf allen Sitzen (vorne beidseitig wirkend). Mit insgesamt 37 Punkten werden die Höchstpunktzahl und somit fünf Sterne für die Insassensicherheit erreicht. Vorne ermahnen Anschnallerinnerer optisch und akustisch daran, den Gurt anzulegen, für die hinten sitzenden wird dem Fahrer der Anschnallstatus in einem Display angezeigt. Die vorderen Kopfstützen lassen sich sehr weit ausziehen (fast bis zum Dach), dadurch und durch den geringen Abstand zum Kopf können diese bei allen in das Fahrzeug passenden Personen optimal wirken. Auch hinten lassen sich die Kopfstützen weit genug ausziehen, der Abstand zum Kopf ist auch hier gering. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

1,6

Kindersicherheit

⊕ Die Kindersicherheit fällt insgesamt gut aus. Beim EuroNCAP-Crashtest werden bei der Kindersicherheit 39 von 49 Punkten erreicht. Zwei Kindersitze haben auf der Rückbank Platz, wahlweise mit der Gurtbefestigung oder auch mit Isofix und Ankerhaken. Die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren, dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze transportiert werden. Die Fensterschließkräfte fallen dank zuverlässig funktionierendem Einklemmschutz sehr gering aus.

⊖ Auf dem mittleren Rücksitz können Kindersitze aufgrund der ungünstigen Form und den nicht ideal angeordneten Gurtanlenkungen nur schlecht befestigt werden. Drei Kindersitze würden ohnehin nicht nebeneinander Platz finden.

3,9 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte trotz der geänderten GT-Stoßstange ähnlich schlecht ausfallen wie beim normalen Mégane. Es sind nur der Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube entschärft. Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube erweisen sich als viel zu aggressiv. Mit elf von max. 36 Punkten wird beim EuroNCAP-Fußgängerschutz nur knapp der zweite Stern erreicht.

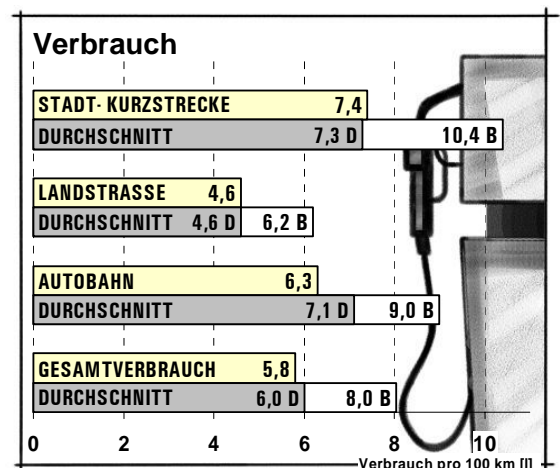
2,5 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2*

Der Renault Mégane dCi 160 GT schneidet beim ADAC-EcoTest akzeptabel ab. Mit einem gemessenen CO₂-Austoß von 154 g/km werden 27 Punkte im CO₂-Kapitel erreicht. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 5,8 l/100 km. In der Stadt sind es 7,4 l, außerorts 4,6 l und auf der Autobahn 6,3 l pro 100 km.

1,7 Schadstoffe

+ Dank Rußpartikelfilter erhält das Fahrzeug 43 von 50 möglichen Punkten bei den Schadstoffen. Keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Insgesamt erreicht der Renault Mégane GT 70 Punkte beim ADAC-EcoTest und erhält damit noch vier Sterne.



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

4,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,0 Betriebskosten*

+ Die Betriebskosten fallen gering aus. Zum guten Ergebnis trägt trotz des nur durchschnittlichen Verbrauchs der geringere Preis für Dieselmotor bei.

5,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Renault Mégane muss spätestens nach 30.000 km oder alle zwei Jahre zur Wartung in die Werkstatt. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Renault spendiert dem Mégane nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Teure Werkstattstundenpreise und relativ hohe Ausgaben für den Reifenersatz sorgen schließlich für die schlechte Benotung.

2,7 Wertstabilität*

⊕ Dem sportlichen Mégane GT mit Dieselmotor kann ein guter bis durchschnittlicher Restwertverlauf vorhergesagt werden.

4,6 Kosten für Anschaffung*

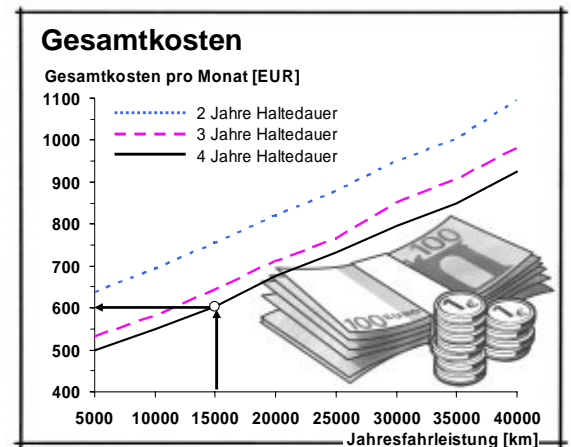
⊖ Die GT-Variante schlägt mit 26.650 Euro zu Buche. Das ist zwar ein hoher Preis für eine Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse, man findet aber eine gute Serienausstattung und ein sportliches Ambiente vor, welches sich durchaus von den normalen Versionen des Mégane abhebt.

5,0 Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten fallen für den Wagen sehr hoch aus. Zu den jährlichen Steuern von 260 Euro gesellen sich durchweg ungünstige Versicherungsklassen.

4,9 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die absoluten monatlichen Kosten fallen aufgrund des hohen Anschaffungspreises, hohen Fixkosten und ebensolchen Werkstatt- und Reifenkosten insgesamt teuer aus. Da helfen auch nicht die geringen Aufwendungen für den Diesel-Kraftstoff.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 604 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	dCi 90 FAP	dCi 110 FAP	dCi 110 FAP	dCi 130 FAP	dCi 160 FAP
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1461	4/1461	4/1461	4/1870	4/1995
Leistung [kW(PS)]	66(90)	78(106)	81(110)	96(130)	118(160)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	200/1750	240/1750	240/1750	300/1750	380/2000
0-100 km/h[s]	12,5	10,5	11,5	9,5	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	190	190	205	215
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	4,5 D	4,5 D	4,5 D	5,1 D	5,8 D
CO2 [g/km]	115	114	114	135	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/20	16/19/20	16/19/20	17/21/21	17/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	142	142	142	210	260
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	459	467	481	513	604
Preis [Euro]	19.450	20.450	21.750	21.550	26.650

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	118 kW (160 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/40R18
Reifengröße (Testwagen)	225/40ZR18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,95 m
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	4,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,4/ 4,6/ 6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	155g/km / 154g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4295/1808/1471 mm
Leergewicht/Zuladung	1465 kg/416 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405 l/810 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	725 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1030 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	109 Euro
Monatliche Werkstattkosten	68 Euro
Monatliche Fixkosten	93 Euro
Monatlicher Wertverlust	334 Euro
Monatliche Gesamtkosten	604 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/21
Grundpreis	26.650 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. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Renault Mégane dCi 160 FAP GT

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.000 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (inkl. Limiter)	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1.000 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	490 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	250 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	ab 433
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro ^o
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach (Panorama)	900 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest