



Renault Mégane Coupé ENERGY TCe 115 Bose Edition

Dreitüriges Coupé der unteren Mittelklasse
(85 kW / 115 PS)

Das neue Mégane Coupé unterscheidet sich auf den ersten Blick kaum vom bisherigen. Optisch wurde es nur dezent verfeinert und etwas dynamischer gestaltet. Das Prägendste des aktuellen Facelifts ist die neue Motorengeneration. Der getestete 1,2-Liter-Turbobenziner stellt die Basis-Benzinmotorisierung dar. Er leistet 85 kW/115 PS und soll durch Downsizing, Start-Stop-System und Energiemanagement-System für moderaten Verbrauch sorgen. Beim ADAC EcoTest liegt der durchschnittliche Testverbrauch bei 5,9 Litern auf 100 Kilometer. Zu mehr als drei Sternen reicht das nicht. Optional sind nun ein Spurverlassenswarner, der allerdings etwas zurückhaltend alarmiert, und ein Fernlichtassistent erhältlich. In der Bose-Edition ist der Mégane reichhaltig und edel ausgestattet. Der Grundpreis beträgt 22.990 Euro. **Karosserievarianten:** Limousine, Grandtour (Kombi). **Konkurrenten:** u. a.: BMW 1er, Hyundai Veloster, Lotus Evora, VW Scirocco.

+ großzügiges Raumangebot vorn, sehr gutes Crashverhalten (EuroNCAP), geringe Fixkosten

- beengte Platzverhältnisse hinten, mäßiger Fußgängerschutz



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,1 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,1 Langstrecke

2,9 Transport

2,6 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

Die Verarbeitung des Mégane stellt rundum zufrieden.

⊕ 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. Klavierlackapplikationen und gebürstetes Aluminium sorgen für angenehmes Ambiente. Ebenso wurde viel Leder verarbeitet. Der Motorraum ist nach unten komplett verschlossen. Zudem sind an der Hinterachse Abdeckungen angebracht. Nur im mittleren Bereich könnte der Unterboden weiter aerodynamisch optimiert werden. Ein sehr praktisches Detail: zum Tanken nur Deckel auf und Zapfpistole rein - es muss kein Tankverschluss aufgeschraubt werden. Die Türausschnitte werden durch großzügige Abdichtung vor Verschmutzung geschützt. An den Schwellern schützen Stoßleisten den Lack. Vorn wie hinten sind die Stoßfänger mehrteilig ausgeführt und erlauben somit eine kostengünstige Reparatur bei kleinen Beschädigungen.

⊖ Die Karosserieseiten haben nur sehr weit unten angebrachte und zudem lackierte Stoßleisten, die vor dagegen rempelnden Autotüren kaum schützen können.

2,2

Alltagstauglichkeit

Das Mégane Coupé darf maximal 464 kg laden.

⊕ Mit einer Tankfüllung kann eine Reichweite von über 1000 Kilometern realisiert werden. Im Innenraum finden vier Personen bequem Platz. Der hintere Mittelsitz sollte nur als Notlösung für kurze Strecken betrachtet werden. Auf dem Dach sind Lasten bis 80 Kilogramm erlaubt. Im Falle einer Reifenpanne kann der Fahrer auf ein vollwertiges Ersatzrad zurückgreifen.

2,7

Sicht

Die Rundumsicht ist weniger gut, besonders die hinteren Säulen verdecken einen großen Sichtbereich. Dadurch besteht die Gefahr, beim Abbiegen andere Verkehrsteilnehmer zu übersehen. Das kleine, hoch sitzende Heckfenster sorgt dafür, dass flache Hindernisse hinter dem Fahrzeug kaum erkannt werden können. Die Rücksicht in den Außenspiegeln ist akzeptabel.

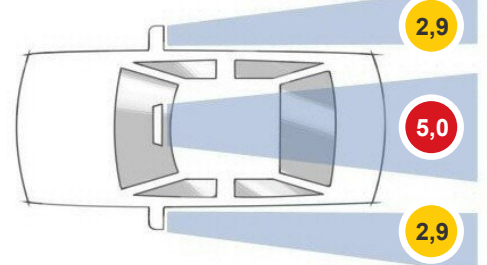


Nach schräg hinten ist die Sicht extrem stark eingeschränkt.

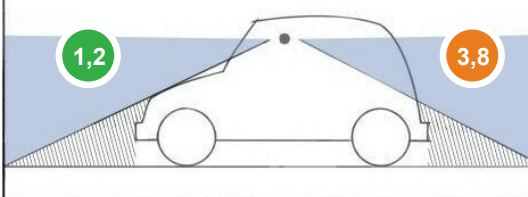
Rundumsicht



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.

- + 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. Es wird je nach Verkehrslage automatisch ein- und ausgeschaltet. Beim Einparken unterstützen eine akustische Einparkhilfe und eine Rückfahrkamera. Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord. Der linke Außenspiegel wurde asphärisch gestaltet, so dass sich Objekte im toten Winkel besser erkennen lassen.
- Das Sichtfeld des Innenspiegels wurde viel zu klein bemessen.

3,0 Ein-/Ausstieg

Vorn ist der Zustieg passabel, die großen Türen öffnen weit. Die Rastung der Türfangbänder dürfte aber etwas kräftiger ausgeführt sein.

- + Die tiefen Schweller behindern beim Einsteigen kaum. Bei der getesteten 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.
- Um auf die vorderen Sitze zu gelangen, muss man mit einem weiten Schritt ins Fahrzeug steigen - die Schweller sind breit, die Sitze weit zur Fahrzeugmitte gesetzt. 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. Der nach vorn geschobene Sitz rastet beim Ein- und Aussteigen nicht in der vorderen Position ein. Nur für den Beifahrer ist am Dachhimmel ein Haltegriff montiert.

2,7 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum ist mit 330 l groß. Wenn die Rücksitze vorgeklappt sind, können bis zu 715 l Gepäck verstaut werden (gemessen bis Fensterunterkante).

3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Sie schwingt sehr weit nach oben. Darunter können auch Personen mit über 1,80 m aufrecht stehen. Die Ladeöffnung ist groß, das Kofferraumformat praktisch. Durch die geringe Tiefe des Gepäckraums lassen sich die Gepäckstücke gut erreichen.
- Das Gepäck muss zum Ein- und Ausladen über eine sehr hohe Ladekante gehoben werden. Sie liegt 80 cm über der Fahrbahn und 30 cm über dem Kofferraumboden. Die Beleuchtung ist schwach. Sind die Rücksitzlehnen umgeklappt, stört ein Spalt beim Verschieben des Gepäcks.



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

3,2 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. Für kleine Gegenstände fehlen sinnvolle Befestigungsmöglichkeiten.

2,5 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Die Bedienung des Renault Mégane fällt im Allgemeinen 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 beleuchteten Starterknopf starten lässt, während die Keycard in der Tasche bleiben kann. Die in dieser Ausstattungsvariante enthaltenen Regen- und Lichtsensoren funktionieren einwandfrei und zuverlässig. Außerdem wird das Fernlicht automatisch angesteuert. Das Klimabedienteil liegt in guter Höhe, die um das Display angeordneten Tasten sind aber etwas zu klein geraten, wodurch die Bedienung nicht optimal ist. Die Lautsprecher des Bose-Soundsystems vermitteln einen satten Klang, dürften aber noch etwas kräftiger sein. Die 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. Die Außenspiegeleinstellung funktioniert einwandfrei - die Spiegel lassen sich in engen Passagen anklappen. 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 Vorwahl-Schalter für Tempomat/Geschwindigkeitsbegrenzer ist in der Mittelkonsole ungünstig angeordnet.



Der Innenraum des Renault Mégane Coupé ist ordentlich verarbeitet. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

– Der Lichtschalter befindet sich am Blinkerhebel und ist nicht gut greifbar. Der dort ebenfalls angebrachte Drehring für die Nebelleuchten lässt sich nur umständlich bedienen. 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. Das Navigationssystem (Aufpreis) lässt sich über den Schalterblock in der Mittelkonsole nur schwierig bedienen. Hinten fehlt es an sinnvoll nutzbaren Ablagen. Ebenso gibt es dort keine Leselampen. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten.

1,8 Raumangebot vorne*

+ Vorn 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.

4,5 Raumangebot hinten*

– 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). Die hinteren Plätze sind schmal geschnitten. Durch das tief gezogene Dach und die kleinen Seitenscheiben wird den Fond-Passagieren ein sehr beengtes Gefühl vermittelt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m nur beengt Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Mégane werden keine Sitzvarianten angeboten.

2,5 KOMFORT

2,6 Federung

Das Fahrwerk der Mégane Coupé Bose Edition ist sportlich straff abgestimmt, bietet aber trotzdem ausreichend Restkomfort. Während das Fahrzeug bei hohen Geschwindigkeiten satt auf der Straße liegt und lange Bodenwellen souverän und ohne nachschwingende Karosserie überfährt, dringen auf kurzen Wellen deutlichere Stöße an die Insassen durch. Speziell Einzelhindernisse, wie grobe Schlaglöcher, werden im Innenraum deutlich wahrgenommen. Positiv und zum sportlichen Charakter passend ist die geringe Seitenneigung des Fahrzeugs bei flotter Kurvenfahrt. Auf Kopfsteinpflaster tritt im Innenraum deutliches Rappeln auf, zudem neigt die Karosserie etwas zum Dröhnen.

2,4 Sitze

+ Die straff gepolsterten Sportsitze bieten einen sehr guten Seitenhalt. Die Lehnen sind im Schulterbereich allerdings sehr eng geschnitten, was sich speziell bei Personen mit breiten Schultern unangenehm auswirkt. Ansonsten bieten die Sitze gute Körperunterstützung und eine feste Oberschenkelauflage, welche aber bei langen Oberschenkeln ruhig etwas länger ausfallen dürfte. Da sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz serienmäßig höhenjustierbar sind, findet man schnell eine angenehme Sitzposition. Die beiden Außenplätze der Rückbank sind komfortabel und haben eine angenehm schräge Lehne. Auch Oberschenkelunterstützung ist bei kleinen und mittelgroßen Personen ausreichend vorhanden. Auf dem höckerartigen Platz dazwischen sitzt man aber eher unbequem. Die Polsterung fühlt sich etwas durchgesessen an.

2,2 Innengeräusch

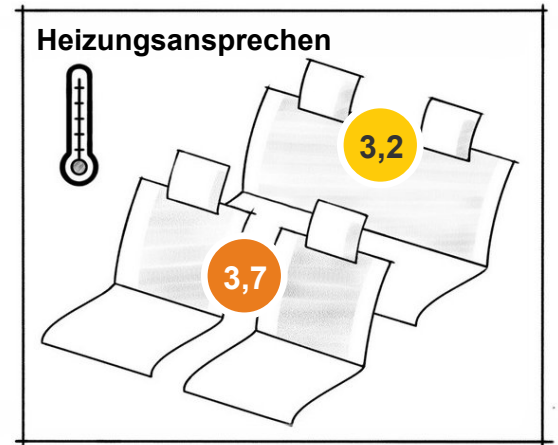
+ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum fällt mit 68,2 dB(A) gering aus. Auch subjektiv dringen weder Motor- noch Windgeräusche übermäßig in den Innenraum. Erst bei Geschwindigkeiten jenseits der 130 km/h nehmen die Windgeräusche zu, Speziell im Bereich der Außenspiegel sind diese dann deutlich wahrnehmbar.

2,4 Klimatisierung

Die Heizleistung kann vorn und hinten nur als durchschnittlich beurteilt werden.

⊕ 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 Umluftfunktion wird automatisch gesteuert.

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



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Beschleunigungsrekorde stellt der Mégane mit der kleinen Benzinmotorisierung erwartungsgemäß nicht auf. Trotzdem zeigt sich der 1,2-Liter-Turbobenziner ausreichend spritzig, um das Coupé mit seinen 85 kW/115 PS gut im Verkehr mithalten zu lassen. Im vierten und im fünften Gang reicht auch die Durchzugskraft aus. Nur im sechsten Gang wirkt er dann etwas schlapp. Den Sprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Renault in 6,8 Sekunden.

2,0 Laufkultur

⊕ An der Laufkultur lässt sich nichts aussetzen. Über den gesamten Drehzahlbereich läuft der Vierzylinder weitgehend vibrationsfrei. Einziger Kritikpunkt: Nutzt man tatsächlich Drehzahlen jenseits der 5.000 Touren, so tritt deutliches Dröhnen auf.

2,0 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 per Zugring gegen unabsichtliches Betätigen gesichert. Er lässt sich einfach und geräuschlos einlegen.

2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes überzeugt. Es stellt dem Turbomotor in jedem Betriebszustand die passende Übersetzung zur Verfügung. Auch die Gesamtübersetzung ist lang genug und deswegen bleiben auch die Drehzahlen bei schneller Fahrt auf erträglichem Niveau. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit 2.750 Umdrehungen pro Minute.

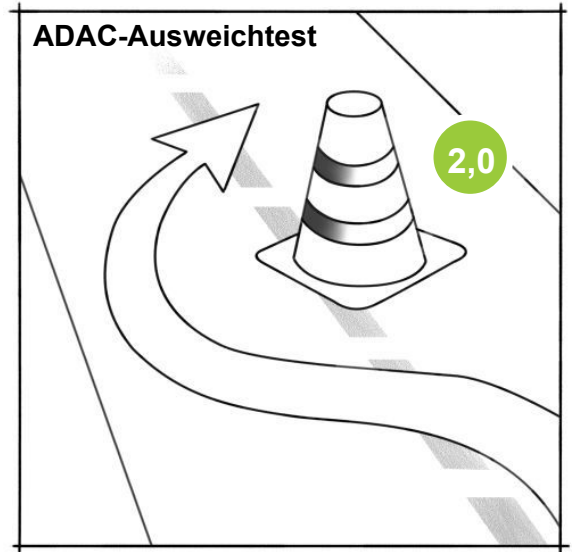
2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität ist gut, bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug spontan und gutmütig auf den Lenkbefehl, wenn auch die Karosserie etwas zum Nachpendeln neigt. Auf weniger griffigem Untergrund unterstützt die Traktionskontrolle den Vortrieb.

+ Der Geradeauslauf des Mégane ist einwandfrei. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet das Coupé gut ab. Es 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 Durchfahrtschwindigkeit fällt hoch aus. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Renault gut kontrollierbar über die Vorderräder weg. Lastwechselreaktionen treten auf, können aber gut kontrolliert werden - ESP unterstützt dabei.

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.

2,3 Lenkung*

+ Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an und ist sehr zielgenau, sie vermittelt einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Beide Achsen bauen fleißig Seitenführung auf. Andererseits wirkt das Auto bei hohem Tempo aber auch etwas nervös auf der Vorderachse. Die Leichtgängigkeit der Lenkung sorgt für Handlichkeit beim Rangieren, der Wendekreis ist mit gut 11 m nicht zu groß.

2,2 Bremse

+ Die Bremse spricht sehr schnell an und ist ordentlich dosierbar. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 36,8 m erforderlich (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental Sport Contact 5 der Größe 205/50 R17 89V). Fading tritt selbst nach mehreren Bremsungen nicht auf. Die Spurtreue ist einwandfrei.

2,2 SICHERHEIT

2,3 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. Rückleuchten warnen vor geöffneten Türen. Seit dem Facelift ist optional auch ein Spurhalteassistent erhältlich, dessen Warnsignal aber etwas zu defensiv ausfällt.

Serienmäßig ist ein Speedlimiter an Bord, mit dem man die maximale Fahrgeschwindigkeit des Renault beschränken kann. In gefährlichen Situationen kann per Durchtreten des Gaspedals ("Kickdown") weiterhin die volle Leistung abgerufen werden.

1,6

Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Renault Mégane erreicht sehr gute Crashergebnisse. Die Sicherheitsausstattung besteht aus zweistufigen Frontairbags, Seitenairbags mit Doppelkammern, Vorhang-Airbags und Gurtstraffern inkl. Kraftbegrenzern auf allen Sitzen (vorn beidseitig wirkend). Mit insgesamt 37 Punkten werden fünf Sterne für die Insassensicherheit erreicht. Vorne ermahnen Gurtwarner 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 für Personen bis 1,85 m ausziehen. Dadurch und wegen dem geringen Abstand zum Kopf können diese optimal wirken. Hinten reichen die Kopfstützen bis 1,56 m, der Abstand zum Kopf ist auch hier gering. An den stabilen Türgriffen lässt sich nach einem Unfall hohe Zugkraft aufbringen.

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

2,6

Kindersicherheit

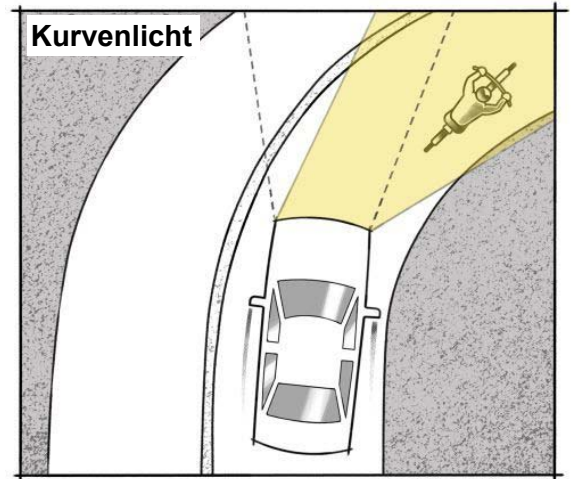
+ Die Kindersicherheit fällt insgesamt gut aus. Beim EuroNCAP-Crashtest werden bei der Kindersicherheit 39 von 49 Punkten erreicht. Zwei Kindersitze haben auf der Rückbank Platz, wahlweise mit der Gurtbefestigung oder auch mit Isofix und Ankerhaken. Die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schlüsselschalter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

- Auf dem mittleren Rücksitz können Kindersitze aufgrund der ungünstigen Form und den nicht ideal angeordneten Gurtanlenkpunkten nur schlecht befestigt werden. Drei Kindersitze würden ohnehin nicht nebeneinander Platz finden. Aufgrund der fehlenden Türen hinten gestaltet sich das Befestigen von Kinderrückhaltesystemen sehr beschwerlich.

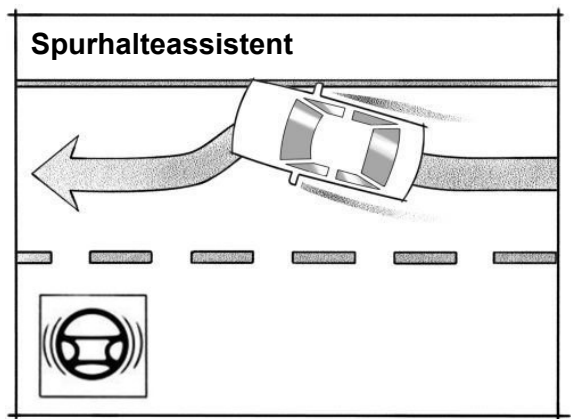
3,9

Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte trotz des Facelifts ähnlich schlecht ausfallen wie beim bisherigen 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.



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



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

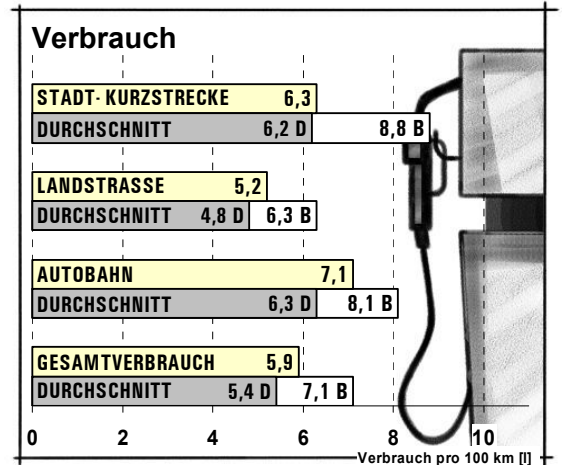
2,6 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO₂*

Der Renault Mégane TCe 115 schneidet beim ADAC-EcoTest akzeptabel ab. Mit einem gemessenen CO₂-Ausstoß von 162 g/km werden 28 Punkte im CO₂-Kapitel erreicht. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 5,9 l/100 km. In der Stadt sind es 6,3 l, außerorts 5,2 l und auf der Autobahn 7,1 l pro 100 km.

2,0 Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß des Renault hält sich in überschaubaren Grenzen. Er wird beim ADAC EcoTest dafür mit 40 Punkten belohnt. Trotzdem reicht es insgesamt nur zu drei Sternen (68 Punkte).



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

3,0 AUTOKOSTEN

3,9 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Da der Mégane mit teurem Super-Kraftstoff betankt werden will, erhält er nur eine durchschnittliche Bewertung der Betriebskosten.

3,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Renault Mégane muss spätestens nach 30.000 km oder alle zwei Jahre zur Wartung in die Werkstatt. Der 1,2-Liter Ottomotor 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 verhindern eine bessere Benotung.

4,7 Wertstabilität*

- Trotz der neuen Motoren-Generation kann dem Mégane im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur mäßiger Restwertverlauf prognostiziert werden.

2,9 Kosten für Anschaffung*

Ein Schnäppchen ist der Renault Mégane Coupé ENERGY TCe 115 in der BOSE Edition nicht. Der Grundpreis beträgt 22.990 €. Allerdings zeigt er sich dann bereits sehr gut ausgestattet. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen, muss nur die Metallic-Lackierung im Wert von 550 € zusätzlich bestellt werden.

1,4 Fixkosten*

⊕ Bei den Fixkosten hält sich der Franzose vornehm zurück. Die Kfz-Steuer beträgt 42 Euro pro Jahr. Bis auf die Teilkasko-Versicherung zeigen sich die Versicherungsklassen erschwinglich.

2,7 Monatliche Gesamtkosten*

Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten liegen im Mittelfeld seiner Klasse. Der relativ hohe Wertverlust wird von den niedrigen Fixkosten kompensiert. Werkstatt-, Reifen- und Betriebskosten sind durchschnittlich.

DIE MOTORVARIANTEN							
in der preisgünstigsten Modellversion							
TYP	ENERGY TCe 115	TCe 130	TCe 180	ENERGY dCi 110 FAP	ENERGY dCi 130 FAP	dCi 160 FAP	TCe 265 Renault Sport
Aufbau/Türen	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1198	4/1397	4/1998	4/1461	4/1598	4/1995	4/1998
Leistung [kW(PS)]	85(115)	96(131)	132(180)	81(110)	96(130)	118(160)	195(265)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	190/2000	190/2250	300/2250	260/1750	320/2000	380/2000	360/3000
0-100 km/h[s]	10,9	9,6	7,8	12,1	9,8	8,5	6,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	205	230	190	200	220	254
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,3 S	6,3 S	7,7 S	3,5 D	4,0 D	5,6 D	8,2 S
CO2 [g/km]	119	145	178	90	104	145	190
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/21	15/18/21	15/20/21	17/20/23	17/20/23	17/20/23	17/26/26
Steuer pro Jahr [Euro]	42	98	176	142	152	260	200
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	555	577	664	540	564	640	781
Preis [Euro]	22.690	22.690	24.990	24.490	25.590	27.090	27.990

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder B	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1198 ccm
Leistung	85 kW (115 PS)
bei	4500 U/min
Maximales Drehmoment	190 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,3/11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,3/ 5,2/ 7,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km / 162g/km
Innengeräusch 130km/h	68,2dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4299/1804/1423 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2040 mm
Leergewicht/Zuladung	1310 kg/464 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330 l/715 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	635 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1015 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	128 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	69 Euro
Monatlicher Wertverlust	303 Euro
Monatliche Gesamtkosten	559 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/21
Grundpreis	22.990 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent(Visio-System)	400 Euro ^o
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.000 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera (Easy Parking Plus)	690 Euro ^o
Spurassistent (Visio-System)	400 Euro ^o
Tempomat (inkl. Limiter)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
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	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	639 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro ^o
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen