



## Renault Mégane ENERGY dCi 130 Start & Stop Bose-Edition (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Der neue Mégane unterscheidet sich auf den ersten Blick kaum vom bisherigen. Optisch wurde er nur dezent verfeinert und etwas dynamischer gestaltet. Das Prägendste des aktuellen Facelifts ist die neue Motorengeneration. Der getestete 1,6-Liter-Diesel leistet 96 kW/130 PS, ein Start-Stopp- und Energiemanagement-System sollen für moderaten Verbrauch sorgen. Tatsächlich hält sich der Verbrauch auf akzeptablem Niveau. Beim ADAC EcoTest liegt der durchschnittliche Testverbrauch bei 4,6 Litern auf 100 Kilometer. Die Fahrleistungen stellen zufrieden, wenn auch die Durchzugskraft in den hohen Gängen mäßig ausfällt. Negativ fallen die hohen Stickoxid-Emissionen beim ADAC EcoTest auf, wodurch der Mégane nicht mehr als drei Sterne erhält. 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 25.550 Euro.

**Karosserievarianten:** Coupé, Grandtour (Kombi).

**Konkurrenten:** u. a.: Citroen C4, Ford Focus, Mazda 3, Opel Astra, Seat Leon, VW Golf, Toyota Auris.

**+** großzügiges Raumangebot vorn, sehr gutes Crashverhalten (EuroNCAP), großer Kofferraum

**-** mäßiger Fußgängerschutz, relativ hoher Wertverlust



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,6 Familie

2,9 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,0 Langstrecke

2,6 Transport

2,4 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: September 2012  
Text: Stefan Giuliani

2,4

## 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. Auch der Rest des Bodens ist aerodynamisch optimiert. 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. Der Kraftstofftank kann versehentlich mit Ottokraftstoff befüllt werden, was teure Folgekosten verursacht.

2,2

### Alltagstauglichkeit

Der Mégane darf maximal 449 kg laden.

**+** Mit einer Tankfüllung kann eine Reichweite von 1300 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.

2,5

### 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 nicht sehr gut erkannt werden können. Die Rücksicht in den Außenspiegeln ist akzeptabel.

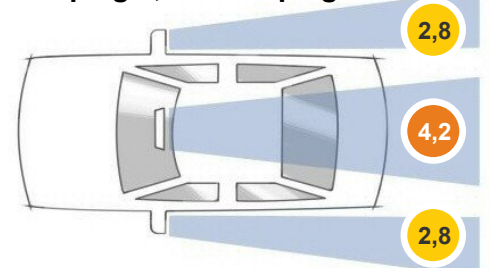


Aufgrund der sehr breiten Dachsäulen ist die Sicht im Mégane erheblich eingeschränkt.

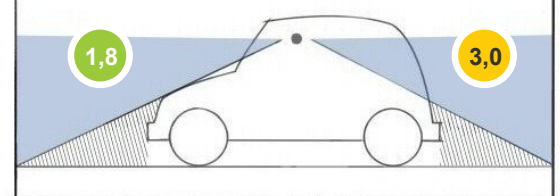
#### Rundumsicht



#### 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.

- ⊕ 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.

## 2,6 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. Der Zustieg zu den hinteren Plätzen gestaltet sich problemlos, auch wenn der Fußraum etwas üppiger ausfallen dürfte. 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. Über jeder Tür, mit Ausnahme der Fahrertür, ist ein Haltegriff vorhanden, der vor allem beim Aussteigen gute Dienste leistet. 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.

## 1,7 Kofferraum-Volumen\*

- ⊕ Der Kofferraum ist mit 405 l groß. Bis zu acht Getränkekisten können im Gepäckraum untergebracht werden. 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. Sie schwingt sehr weit nach oben. Darunter können auch Personen mit 1,86 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 75 cm über der Fahrbahn und 21 cm über dem Kofferraumboden. Die Beleuchtung ist schwach. Sind die Rücksitzlehnen umgeklappt, stört ein Spalt beim Verschieben des Gepäcks.

## 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.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,2 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. Vorn wie hinten sind ausreichend Ablagemöglichkeiten vorhanden. Die Vordersitze lassen sich gut einstellen, der Fahrersitz wird elektrisch bedient. 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 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 gibt es keine Leselampen. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten.



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

## 2,0 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.

---

### 3,7 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 Innenbreite stellt aber absolut zufrieden. Das Dach kommt den Köpfen seitwärts relativ nahe. Die Scheibenlinie ist hoch gezogen, wodurch ein etwas beengtes Gefühl entsteht.



---

### 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Mégane werden keine Sitzvarianten angeboten.

**Auf den hinteren Sitzplätzen finden lediglich Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

---

## 2,5 KOMFORT

---

### 2,6 Federung

Das Fahrwerk der Mégane Bose-Edition ist sportlich straff abgestimmt, bietet aber trotzdem ausreichend Komfort. 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 höheneinstellbar 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.

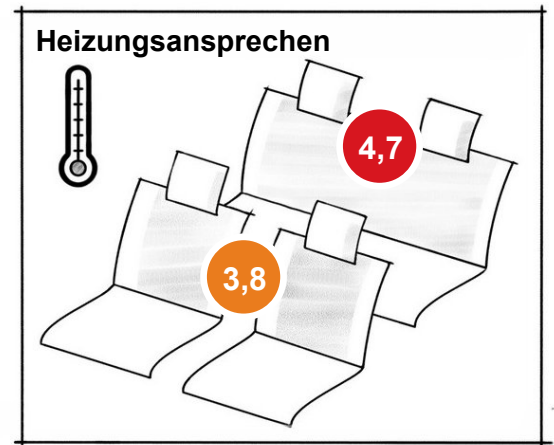
---

### 2,2 Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum fällt mit 67,8 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.

## 2,7 Klimatisierung

- + 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 Heizleistung kann nicht zufrieden stellen. 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.

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 2,5 Fahrleistungen\*

- + Der 1,6-Liter-Diesel mit 96 kW/130 PS sieht gerne Drehzahl. Den Sprint von 60 auf 100 km/h erledigt er in exakt sechs Sekunden. Im vierten Gang gibt er sich auch noch sehr durchzugsstark. Senkt man aber die Drehzahl in den größeren Gängen stark ab, so schwindet der Vortrieb. Der Diesel-Mégane wird träge.

### 2,5 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. Für einen Vierzylinder-Diesel ist der Motorlauf aber vorbildlich.

## 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. Ein sogenannter Hill-Holder unterstützt beim Anfahren am Berg - das Fahrzeug wird automatisch festgehalten.

## 2,0 Getriebeabstufung

- + Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes überzeugt. Es stellt dem Turbodiesel 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 2.500 Umdrehungen pro Minute.

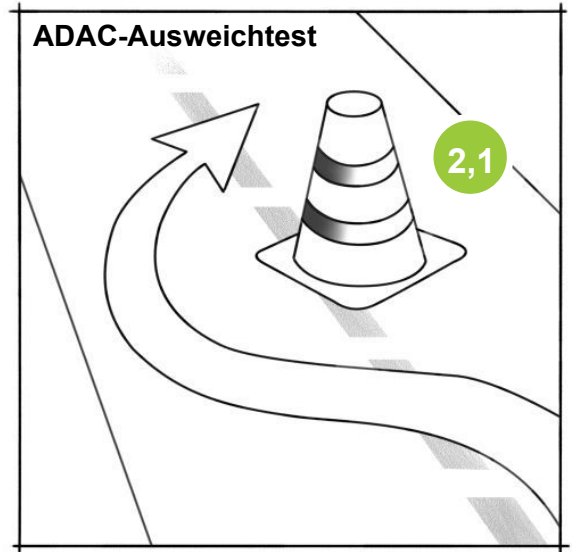
## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 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.

+ Der Geradeauslauf des Mégane ist einwandfrei. Beim ADAC Ausweichtest schneidet er gut ab. Er fährt sehr agil durch den Parcours und lenkt spontan ein, beim anschließenden Gegenlenken schiebt er 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.

### 2,2 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. Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mégane nur 37 m (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.

## 2,1 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.

## 1,5 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 1,94 m ausziehen. Dadurch und wegen dem geringen Abstand zum Kopf können diese optimal wirken. Hinten reichen die Kopfstützen bis 1,57 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.

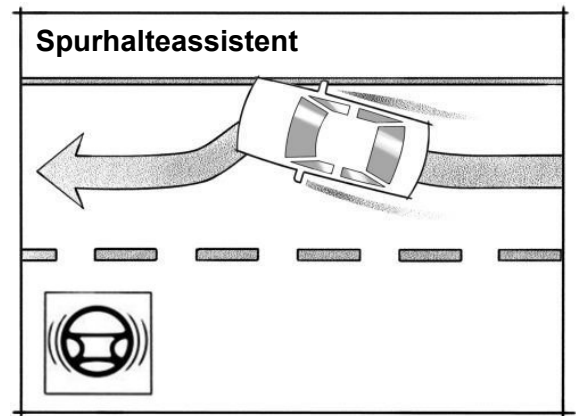
## 2,4 Kindersicherheit

**+** 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.

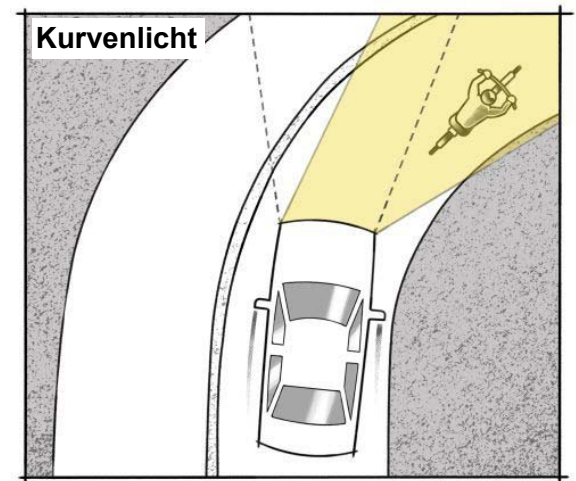
**-** Auf dem mittleren Rücksitz können Kindersitze aufgrund der ungünstigen Form und den nicht ideal angeordneten Gurtanlenkpunkten nur schlecht befestigt werden. Drei Kindersitze würden ohnehin nicht nebeneinander Platz finden.

## 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.



**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.**



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



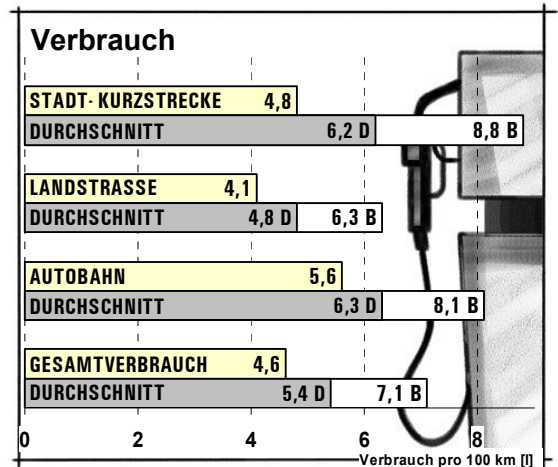
## 2,9 UMWELT/ECOTEST

### 2,7 Verbrauch/CO2\*

Der Renault Mégane ENERGY dCi 130 schneidet beim ADAC EcoTest akzeptabel ab. Mit einem gemessenen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 147 g/km werden 33 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel erreicht. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 4,6 l/100 km. In der Stadt sind es 4,8 l, außerorts 4,1 l und auf der Autobahn 5,6 l pro 100 km.

### 3,0 Schadstoffe

Für ein modernes Auto emittiert der Mégane ENERGY dCi 130 zu viele Schadstoffe. Vor allem der Stickoxid-Ausstoß ist deutlich erhöht. Deswegen erhält er beim ADAC EcoTest nur 30 Punkte, was insgesamt nur zu drei Sternen reicht.



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

## 3,2 AUTOKOSTEN

### 2,1 Betriebskosten\*

+ Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Da sich der Renault mit günstigem Dieselmotor begnügt, sind die Betriebskosten gering.

### 3,4 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre muss der Renault zur Inspektion. Der 1,6-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

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

- Durch die üppige Bereifung ist mit höheren Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.

### 4,4 Wertstabilität\*

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

### 3,5 Kosten für Anschaffung\*

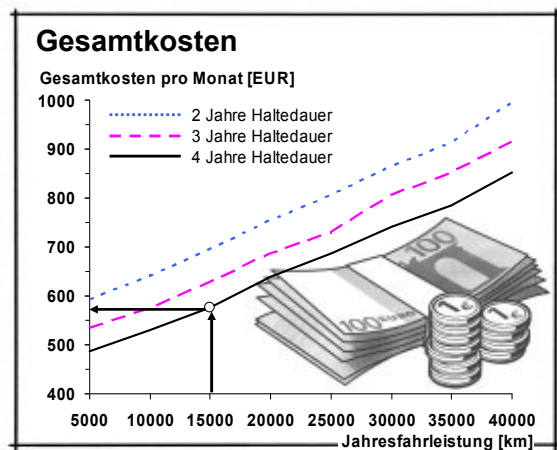
Ein Schnäppchen ist der Renault Mégane ENERGY dCi 130 in der Bose-Edition nicht. Der Grundpreis beträgt 25.550 €. Allerdings zeigt er sich dann bereits recht gut ausgestattet. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen, fehlen in Grundausstattung Optionen im Wert von 900 Euro.

### 3,6 Fixkosten\*

Vor allen die teuren Kasko-Versicherungen verhindern eine bessere Benotung. Die Kfz-Haftpflicht liegt im Mittelfeld. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 152 Euro fällig.

### 3,0 Monatliche Gesamtkosten\*

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 576 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	dCi 90 (DPF)	dCi 110 (DPF)	ENERGY dCi 110 Start & Stop (DPF)	ENERGY dCi 130 Start & Stop (DPF)	dCi 165 GT (DPF)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1461	4/1461	4/1461	4/1598	4/1995
Leistung [kW(PS)]	66(90)	81(110)	81(110)	96(130)	120(165)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	200/1750	240/1750	260/1750	320/2000	380/2000
0-100 km/h[s]	12,5	10,8	12,1	9,8	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	190	190	200	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,0 D	4,2 D	3,5 D	4,0 D	5,6 D
CO2 [g/km]	104	109	90	104	145
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/20	15/19/20	15/19/20	16/21/21	16/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	142	142	142	152	260
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	481	494	487	539	640
Preis [Euro]	19.650	20.850	21.250	23.250	26.750

#### 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-Haftpflicht  
 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	1598 ccm
Leistung	96 kW (130 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/50R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>6,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>4,8/ 4,1/ 5,6 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	104g/km / <b>147g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,8dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4295/1808/1471 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2040 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1410 kg/449 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>405 l/810 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>1300 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>95 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>58 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>87 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>336 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>576 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/21
Grundpreis	25.550 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Visio-System)	400 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht(inkl. Xenon)	1.000 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	nicht erhältlich
Spurassistent (Visio-System)	400 Euro <sup>o</sup>
Tempomat (inkl. Limiter)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1.000 Euro <sup>o</sup>

### 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)	439 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro <sup>o</sup>
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	900 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,4**

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen