



## Renault Mégane ENERGY TCe 130 Start & Stop Bose

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (97 kW / 132 PS)

**B**ereits seit vielen Jahren läuft die dritte Generation des Renault Mégane nun vom Band; ein Modellwechsel rückt langsam näher. Auch zum Modelljahr 2014 bekam der beliebte Franzose wieder ein sanftes Facelift. Um die Neuerungen zu erkennen, muss man aber schon fast Fachkenntnisse haben. Das Sondermodell BOSE bietet neben dem gleichnamigen Soundsystem eine hervorragende Ausstattung. Selbst Navigationssystem, schlüsselloser Zugang und elektronische Parkbremse sind bereits in der Grundausstattung vorhanden. Bestellt man das Visio-Paket, sind auch Fernlicht- und Spurrassistent an Bord. Mit dem Leder-Paket bringt man mehr Luxus in den Innenraum. Leider sind die Xenonscheinwerfer und das Kurvenlicht komplett aus der Ausstattungsliste verschwunden. Trotz überschaubaren 1,2 Litern Hubraum leistet der Turbo-Benziner 97 kW/132 PS. Die Fahrleistungen sind einwandfrei, beim ADAC EcoTest landet er aber mit einer Drei-Sterne-Bewertung nur im Mittelfeld. Die Laufruhe hingegen ist für einen kleinen Vierzylinder lobenswert. Auch wenn mehrere Facelifts nicht verhindern konnten, dass man dem Mégane sein Alter anmerkt - bis heute kann man den Golf-Konkurrenten getrost empfehlen. Mit einem Grundpreis von 23.000 Euro wird er aber nicht als Schnäppchen angeboten. **Karosserievarianten:** Kombi, Coupé, Cabrio. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C4, Ford Focus, Mazda 3, Opel Astra, Seat Leon, Toyota Auris, VW Golf.

**+** großzügiges Raumangebot vorn, kräftige Bremsanlage, großer Kofferraum

**-** kein Xenon- und Kurvenlicht mehr erhältlich, hohe Betriebskosten, hoher Wertverlust



### ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

3,7 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,6 Familie

2,9 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,2 Langstrecke

2,6 Transport

2,3 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

Stand: August 2014  
Text: Stefan Giuliani

2,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

### Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht insgesamt einen guten Eindruck, wenn auch nicht alle Spaltmaße gleichmäßig verlaufen und einige Schweißnähte nicht vollständig versiegelt sind. Die Türen und Klappen schließen leicht. Der Innenraum wirkt aufgeräumt und hochwertig. Chromapplikationen sorgen für ein angenehmes Ambiente. Auch wurde viel Leder verarbeitet. Der Motorraum ist nach unten komplett verschlossen. Im Bereich der Hinterachse sind Verkleidungen angebracht, die aerodynamisch optimieren. 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, zudem werden die vorderen Schweller mit Stoßleisten vor Zerkratzen geschützt. Vorn wie hinten sind die Stoßfänger mehrteilig ausgeführt und erlauben somit eine kostengünstige Reparatur bei kleinen Beschädigungen.

⊖ Die Karosserieteile haben nur sehr weit unten angebrachte und zudem lackierte Stoßleisten, die vor dagegen schlagenden Autotüren kaum schützen können. Die Scheinwerferlampen können nur sehr mühsam ausgetauscht werden, da die Scheinwerfer rückseitig komplett zugebaut sind.

2,3

### Alltagstauglichkeit

Der Mégane darf maximal 477 kg zuladen. Gebremste Anhänger dürfen bis 1.300 kg angehängt werden, ungebremste dürfen maximal 640 kg wiegen.

⊕ Mit einer Tankfüllung von 60 Litern kann eine Reichweite von rund 1.000 Kilometern realisiert werden (basierend auf Testverbrauch des EcoTest). Im Innenraum finden vier Personen bequem Platz. Der hintere Mittelsitz sollte nur als Notlösung für kurze Strecken verwendet werden. Auf dem Dach sind Lasten bis 80 Kilogramm erlaubt. Gegen 100 Euro Aufpreis kann der Fahrer auf ein vollwertiges Ersatzrad zurückgreifen - serienmäßig ist nur ein Pannenset an Bord. Die zulässige Stützlast auf der Anhängerkupplung beträgt 75 kg. Somit können auch Radträger mit zwei E-Bikes sicher befestigt werden.

2,8

### Sicht

Die Rundumsicht ist weniger gut, besonders die hinteren Dachsäulen verdecken einen großen Sichtbereich. Dadurch besteht die Gefahr, beim Abbiegen andere Verkehrsteilnehmer zu übersehen. Die Rücksicht in den Außenspiegeln ist akzeptabel.

⊕ Nach vorn sieht der Fahrer gut, da die Front stark abfällt. Die Karosserieenden können deswegen aber nur grob abgeschätzt werden. Das Fernlicht wird je nach Verkehrslage automatisch ein- und ausgeschaltet. Beim Einparken unterstützt vorn wie hinten eine optische und akustische Einparkhilfe, zudem ist eine Rückfahrkamera mit Lenkhilfslinien an Bord (Fernlicht- und Parkassistent im Visio-Paket). Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord. Der linke Außenspiegel hat einen asphärischen Bereich, sodass der tote Winkel deutlich kleiner ausfällt. Der Innenspiegel blendet automatisch ab.



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

– Das kleine, hoch sitzende Heckfenster sorgt dafür, dass niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug kaum erkannt werden können. Das Sichtfeld des Innenspiegels wurde viel zu klein bemessen. Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht werden im aktuellen Mégane nicht mehr angeboten.

## 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 die hinteren Türen etwas weiter öffnen dürften. In der Bose-Ausstattungsvariante findet man auch das schlüssellose Zugangssystem "Keycard Handsfree" an Bord, das bei den Renault-Modellen sehr gut funktioniert. Der Fahrer muss nur die Karte bei sich tragen, entriegelt wird per Knopfdruck an den 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, sind Haltegriffe vorhanden, die vor allem beim Aussteigen gute Dienste leisten. 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. Zudem kann man sich am tief gezogenen Dachholm leicht den Kopf stoßen.

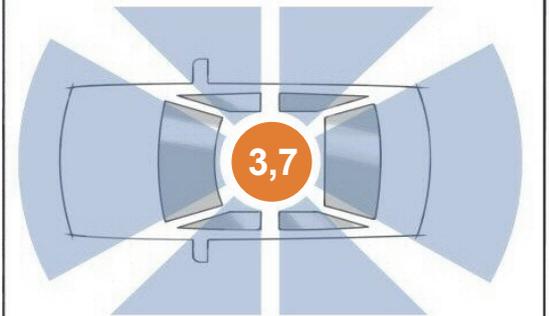
## 1,9 Kofferraum-Volumen\*

+ Der Kofferraum ist mit 405 Liter (unterhalb der Gepäckraumabdeckung) groß. Belädt man bis zum Dach, steht ein Ladevolumen von 535 l zur Verfügung. Bis zu acht handelsübliche Getränkeboxen können hinter den Rücksitzen gestapelt werden. Wenn die Rücksitze vorgeklappt sind, können bis zu 810 l Gepäck verstaut werden (gemessen bis Fensterunterkante). Nutzt man das volle Volumen bis unter das Dach, so stehen 1.220 Liter zur Verfügung.

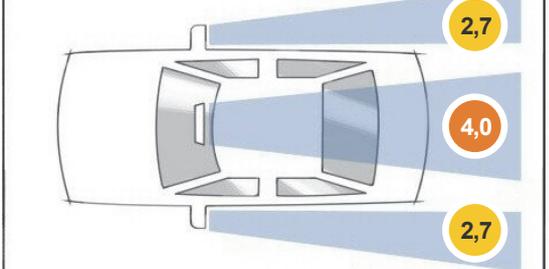
## 2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Sie schwingt weit nach oben. Darunter können auch Personen mit 1,86 m aufrecht stehen. Die Ladeöffnung ist relativ breit und sehr hoch, das Kofferraumformat praktisch. Durch die geringe Tiefe des Gepäckraums lassen sich die Gepäckstücke gut erreichen.

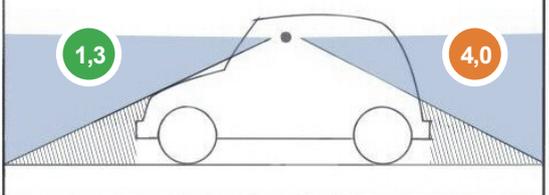
### Rundumsicht



### 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



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

– Die hohe Ladekante stört beim Ein- und Ausladen. Sie liegt 75 cm über der Fahrbahn und 21 cm über dem Kofferraumboden. Die Beleuchtung ist schwach. Sind die Rücksitzlehnen umgeklappt, stört eine Stufe beim Verschieben des Gepäcks.

## 3,5 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. Die Sitzflächen können auch komplett ausgebaut werden.

– Dass die Rücksitzlehnen komplett flachgelegt werden können, müssen entweder die Kopfstützen oder die Sitzflächen ausgebaut werden. Es sind zwar Haltenasen für die Gurte vorhanden. Nutzt man diese aber nicht, besteht große Beschädigungsgefahr für die Gurte beim Aufrichten der Rücksitzlehnen. Eine Durchladeluke für Ski ist nicht erhältlich.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,3 Bedienung

Die Bedienung des Renault Mégane fällt im Allgemeinen leicht, man findet sich nach kurzer Eingewöhnungszeit gut zurecht. Deutlich besser klappt jetzt die Bedienung des Navigation- und Entertainmentsystems. Verbesserungspotential ist aber weiterhin vorhanden. Dass die Bedienelemente der Sitzheizung am Sitzgestell angebracht sind, ist nicht optimal gelöst. Dem Fahrer wird aber signalisiert, wenn eine der Sitzheizungen noch in Betrieb ist. Die mechanische Sitzeinstellung funktioniert weitgehend problemlos. Die Anzahl der vorhandenen Ablagen reicht aus.



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

+ Das Lenkrad lässt sich optimal in Höhe und Weite einstellen, der Schalthebel und die Pedale sind ergonomisch angeordnet. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem schlüssellosen Zugangssystem "Keycard Handsfree" ausgestattet werden, wodurch sich der Motor einfach über einen beleuchteten Starterknopf starten lässt, während die Keycard in der Tasche bleiben kann. Die optional erhältlichen 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 Umluftfunktion wird automatisch gesteuert. Die Fenster lassen sich elektrisch betätigen und besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik. Sie funktionieren aber nach dem Abschalten der Zündung nur solange, bis eine Tür geöffnet wird. Das Handschuhfach ist zwar relativ niedrig, aber sehr tief - das Volumen stellt absolut zufrieden. Die Instrumente, das Zentralsdisplay und der Digitaltacho sind recht übersichtlich gestaltet. Dem Fahrer werden alle wichtigen Informationen angezeigt. Die Außenspiegeleinstellung funktioniert einwandfrei - die Spiegel lassen sich in engen Passagen anklappen. Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird der Fahrer über ein Display informiert. Vorn wie hinten sind Leselampen vorhanden, die vorderen sind aber etwas weit vorn am Dachhimmel positioniert. Der Tempomat ist einfach über Lenkradtasten bedienbar, nur der Vorwahl-Schalter für Tempomat und Geschwindigkeitsbegrenzer ist in der Mittelkonsole ungünstig angeordnet. Dem Fahrer werden die Einstellungen im Display angezeigt. Der Bordcomputer informiert über Fahrstrecke, Verbrauch, Reichweite etc. Leider kann aber nur eine Route berechnet werden - unterschiedliche Speicher für Kurz- und Langstrecke gibt es nicht. Die Informationen werden sowohl im Instrumententräger als auch per Navidisplay zur Verfügung gestellt.

– 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. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten. Die Hebel für die vorderen Lordosenstützen sind nur schwer greifbar.

---

## 2,0 Raumangebot vorne\*

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

---

## 3,6 Raumangebot hinten\*

Hinten geht es deutlich knapper zu. Die Beinfreiheit ist nur für Personen bis ca. 1,70 m ausreichend. (Vordersitze für ca. 1,85 m große Insassen eingestellt). Die Innenbreite stellt absolut zufrieden. Das Dach kommt den Köpfen seitwärts relativ nahe. Die Scheibenlinie ist hoch gezogen, was das Raumgefühl etwas schmälert.



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

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Mégane werden keine Sitzvarianten angeboten.

---

## 2,3 KOMFORT

---

### 2,6 Federung

Das Fahrwerk der Mégane Limousine wurde relativ straff ausgelegt, ist aber keinesfalls unkomfortabel. Auf langen Wellen liegt der Franzose souverän, kurze Wellen werden von den Passagieren deutlicher wahrgenommen. Durch Einzelhindernisse, wie beispielsweise abgesenkte Kanaldeckel, rumpelt der Mégane schon etwas unsensibel. Die Karosserieneigungen um Quer- und Längsachse halten sich in tolerierbaren Grenzen. Nur bei langsamer Fahrt treten stärkere Karosseriebewegungen auf. Die Stuckerneigung ist gering. Belädt man den Renault, wird er tendenziell komfortabler. Auf Kopfsteinpflaster wird das Interieur zum Rappeln angeregt, zudem dröhnt die Karosserie etwas.

---

### 2,3 Sitze

+ Die straff gepolsterten Sitze bieten einen 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 ruhig etwas länger ausfallen dürfte. Da die Vordersitze serienmäßig höhenjustierbar sind, findet man schnell eine angenehme Sitzposition. Der Fahrer sitzt entspannt, für den linken Fuß ist eine bequeme Ablage vorhanden. Serienmäßig ist am Fahrerplatz eine Lordosenstütze vorhanden, die sich aber nicht in der Höhe justieren lässt. Die beiden Außenplätze der Rückbank sind komfortabel und haben eine angenehm geneigte Lehne.

Auch die Oberschenkelunterstützung ist bei kleinen und mittelgroßen Personen ausreichend vorhanden. Auf dem höckerartigen Platz dazwischen sitzt man aber eher unbequem. Die Polsterung fühlt sich etwas durchgessen an.

## 2,2 Innengeräusch

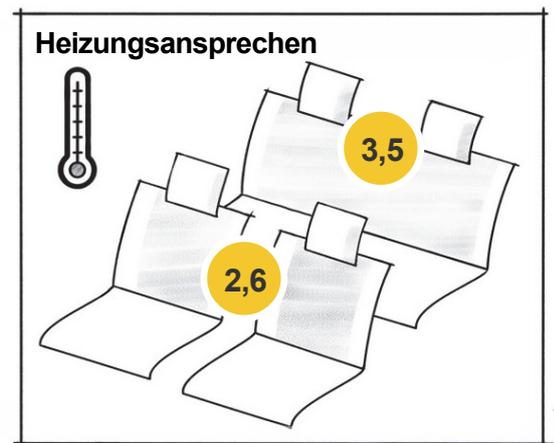
⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum fällt mit 68,4 dB(A) relativ gering aus. Auch subjektiv dringen weder Motor- noch Windgeräusche übermäßig in den Innenraum. Erst bei Geschwindigkeiten jenseits der 130 km/h nehmen die Windgeräusche zu. Speziell im Bereich der Außenspiegel sind diese dann deutlich wahrnehmbar.

## 2,1 Klimatisierung

Beim ADAC Heizungstest liefert der Mégane mit dem 132-PS-Benziner ein durchschnittliches Ergebnis ab. Während der Innenraum auf den vorderen Plätzen noch in angemessener Zeit erwärmt wird, reagiert die Heizung hinten deutlich träger.

⊕ Die serienmäßige 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 temperiert werden soll. Die Umluftfunktion wird automatisch gesteuert.

⊖ Die Luftverteilung lässt sich nur grob einstellen, so können beispielsweise nicht gleichzeitig die Scheiben- und Mitteldüsen aktiviert werden. Sie wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen.



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

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 2,1 Fahrleistungen\*

⊕ Die Fahrleistungen stellen zufrieden. Der 1,2-Liter-Turbobenziner vollendet den simulierten Überholvorgang (volle Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) nach 5,5 Sekunden. Zudem zeigt er sich recht durchzugsstark. Auch die Elastizitätsmessungen im vierten und fünften Gang absolviert er zügig (8,5 bzw. 11,6 Sekunden). Im sechsten Gang wirkt er mit einer Beschleunigungszeit von 15,4 Sekunden etwas verhaltener, aber noch lange nicht träge.

### 2,0 Laufkultur

⊕ An der Laufkultur lässt sich nichts aussetzen. Über den gesamten Drehzahlbereich läuft der Vierzylinder weitgehend vibrationsfrei. Es treten keine erwähnenswerten Dröhn- und Brummfrequenzen auf. Für den kleinen Turbo-Motor ist die Laufkultur beispielhaft.

2,5

## Schaltung

Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich meist leicht wechseln, wenn auch beim Wechsel der Schaltgassen gelegentlich leichtes Haken auftritt. Die Schaltwege sind ausreichend kurz, wodurch auch relativ zügige Gangwechsel realisiert werden können. Bei gefühllosem Einkuppeln oder ruckartigen Lastwechseln tritt deutliches Ruckeln im Antriebsstrang auf.

⊕ 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. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, auch wenn der Gang bereits vor Kupplungsbetätigung eingelegt wurde.

2,5

## Getriebeabstufung

Die Gesamtübersetzung des Schaltgetriebes geht noch in Ordnung, wenn auch ein etwas niedrigeres Drehzahlniveau auf langen Strecken Kraftstoff sparen würde. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit 3.000 1/min.

⊕ Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes überzeugt. Es stellt dem Turbomotor in jedem Betriebszustand die passende Übersetzung zur Verfügung.

2,0

## FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

### Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität ist gut. Nach einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt der Mégane leicht um die Mittellage, stabilisiert sich aber schnell. ESP verhindert kritische Situationen. Auf weniger griffigem Untergrund unterstützt die Traktionskontrolle.

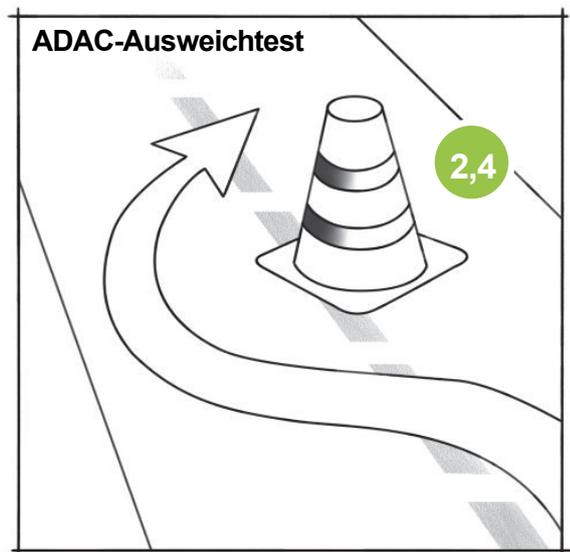
⊕ Der Geradeauslauf des Mégane ist einwandfrei. Beim ADAC Ausweichtest schneidet er zufriedenstellend ab. Wenn auch eine deutliche Tendenz zum Übersteuern vorhanden ist, der Renault bleibt in jeder Phase des Ausweichtests sicher beherrschbar. Durch effektive ESP-Eingriffe wird der Mégane zuverlässig am Schleudern gehindert. Die maximale Durchfahrgeschwindigkeit 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.

2,1

### 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 11,0 m akzeptabel.

### 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.

## 1,5 Bremse

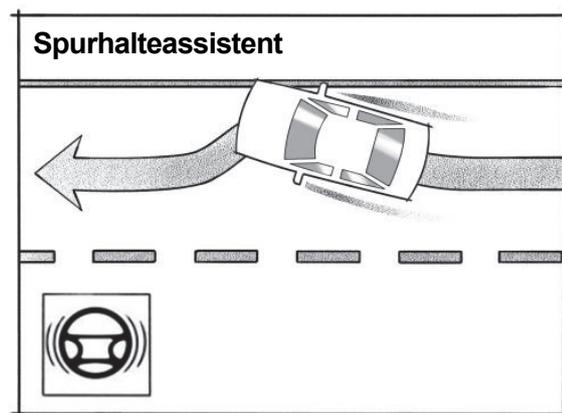
⊕ Die Bremse spricht sehr schnell an und ist ordentlich dosierbar. Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mégane nur 34,8 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Sportmaxx RT der Größe 205/50 R17 93Y). Fading tritt selbst nach mehreren Bremsungen nicht auf. Die Spurtreue ist einwandfrei.

## 2,0 SICHERHEIT

### 2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet, der dem Fahrer dabei hilft, 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 getretenem Kupplungspedal gestartet werden kann. Optional ist 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 begrenzen kann. In gefährlichen Situationen kann per Durchtreten des Gaspedals ("Kickdown") weiterhin die volle Fahrgeschwindigkeit abgerufen werden. Im serienmäßigen Navigationssystem ist eine Verkehrszeichenerkennung enthalten.

⊖ Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht sind aus der Ausstattungsliste verschwunden, es wird nur noch klassisches Halogenlicht angeboten. Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, so kann mit den Blinkern keine Fahrtrichtungsanzeige mehr vorgenommen werden.



**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.**

### 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Mégane besteht aus zweistufigen Frontairbags, Seitenairbags mit Doppelkammern, Vorhang-Airbags und Gurtkraftbegrenzern auf allen Sitzen. Insgesamt werden bei der Insassensicherheit 83% der möglichen Punkte erreicht (Stand 06/2014). Vorn ermahnen Gurtwarner optisch und akustisch daran, den Gurt anzulegen. Die vorderen Kopfstützen lassen sich für Personen bis ca. 1,95 m ausziehen. Dadurch und wegen dem geringen Abstand zum Kopf können diese optimal wirken. An den stabilen Türgriffen lässt sich nach einem Unfall hohe Zugkraft aufbringen.

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur bis 1,60 m große Passagiere, der Abstand zum Kopf ist auch hier gering. Warndreieck und Verbandkasten haben keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug und sind vor allem bei beladenem Gepäckraum nicht sofort greifbar.

## 1,8 Kindersicherheit

**+** Die Kindersicherheit fällt insgesamt gut aus. Beim ADAC Crashtest werden bei der Kindersicherheit 78% der möglichen Punkte erreicht (Stand 06/2014). Zwei Kindersitze haben auf der Rückbank Platz, wahlweise mit den Gurten befestigt oder auch mit Isofix und Ankerhaken. Auf den hinteren Außenplätzen lassen sich alle gängigen Kindersitze befestigen. Die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren, dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze transportiert werden. Hier werden vom Fahrzeughersteller nicht alle Altersklassen erlaubt. Ein Blick in die Bedienungsanleitung ist von Nöten. Auch besonders hohe Kindersitze finden im Mégane ihren Platz, wenn es auch auf den Außenplätzen der Rücksitzbank etwas eng zu geht. Die Kindersicherung der hinteren Türen kann vom Fahrerplatz aus gesteuert werden.

**-** Auf dem hinteren Mittelsitz erlaubt Renault keine Kindersitze. Für ISOFIX-Kindersitze müssen Einsteckhilfen verwendet werden. Die Gurtschlösser der Rücksitzbank können untereinander verwechselt werden.

## 2,6 Fußgängerschutz

Mit dem Facelift hat sich der Fußgängerschutz beim Renault Mégane deutlich verbessert. Er erhält beim ADAC Crashtest nun doppelt so viele Punkte wie zuvor und damit eine 60% Bewertung (Stand 06/2014). Im Bereich der Windschutzscheibe und an der Vorderkante der Motorhaube besteht aber weiterhin Verbesserungspotenzial.

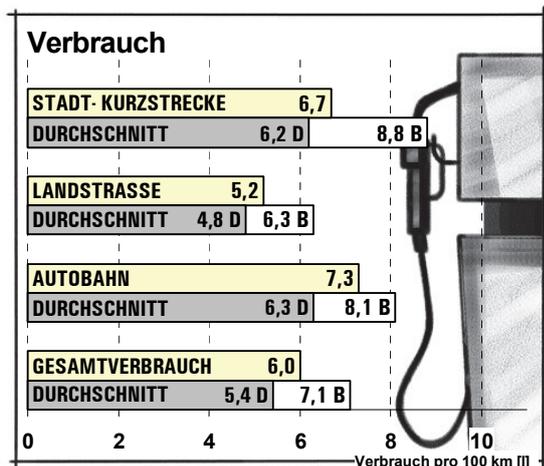
## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 3,2 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der Renault Mégane Grandtour ENERGY TCe 130 liefert beim ADAC EcoTest nur durchschnittliche Verbrauchsergebnisse. Mit einer kalkulatorischen CO<sub>2</sub>-Bilanz von 163 g/km werden 28 Punkte erreicht. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 6,0 l/100 km. In der Stadt sind es 6,7 l, außerorts 5,2 l und auf der Autobahn 7,3 l pro 100 km.

### 2,2 Schadstoffe

**+** Das Schadstoffniveau liegt, typisch für einen modernen Benzinler, auf niedrigem Niveau, wenn auch im Autobahnzyklus etwas erhöhte Kohlenmonoxid-Konzentrationen gemessen werden. Resultat daraus sind 38 Punkte im ADAC EcoTest. Insgesamt addieren sich die Punkte auf 66, was nur zu einer Drei-Sterne-Bewertung reicht.



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

## 3,7 AUTOKOSTEN

### 4,1 Betriebskosten\*

– Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Der nur durchschnittliche Verbrauch von teurem Superkraftstoff führt zu hohen Betriebskosten.

### 4,2 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Renault Mégane muss spätestens nach 30.000 km oder alle zwei Jahre zur Wartung in die Werkstatt. Der 1,2-Liter Turbobenziner 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.

– Durch die nicht gängige Seriengröße entstehen erhöhte Kosten für den Reifenersatz und verhindern eine bessere Benotung.

### 4,3 Wertstabilität\*

– Trotz mehrerer Facelifts kommt der Mégane in die Jahre. Ein Modellwechsel rückt näher. Deswegen wird dem Benziner nur ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert.

### 3,6 Kosten für Anschaffung\*

Ein Schnäppchen ist der Renault Mégane ENERGY TCe 130 in der Bose-Ausstattung nicht. Der Grundpreis beträgt 23.000 €. Erfreulich ist die reichhaltige Grundausstattung. Wählt man das Visio-Paket für 750 Euro, sind auch alle erhältlichen Assistenzsysteme vollständig an Bord.

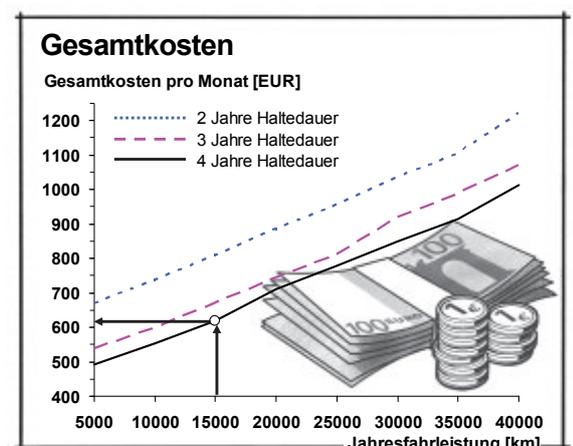
### 3,3 Fixkosten\*

+ Für die Kfz-Steuer werden jährlich 82 Euro fällig.

– Die teure Versicherungseinstufung verhindert eine bessere Benotung der Fixkosten. In allen Klassen ist der Mégane sehr hoch eingestuft (KH: 18/VK: 20/TK: 21).

### 3,5 Monatliche Gesamtkosten\*

Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten liegen im Mittelfeld seiner Klasse. In keiner Einzeldisziplin schneidet der 130-PS-Mégane gut ab.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 619 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 16V 110	ENERGY TCe 115 Start & Stop	TCe 220 Start & Stop	dCi 95	dCi 110	ENERGY dCi 110 Start & Stop	ENERGY dCi 130 Start & Stop	dCi 165
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1197	4/1998	4/1461	4/1461	4/1461	4/1598	4/1995
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	85 (115)	162 (220)	70 (95)	81 (110)	81 (110)	96 (130)	120 (165)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	151/4250	190/2000	340/2400	240/1750	240/1750	260/1750	320/2000	380/2000
0-100 km/h[s]	10,5	10,9	7,6	12,3	10,8	12,1	9,8	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	190	240	190	190	190	200	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,9 S	5,3 S	7,3 S	4,1 D	4,4 D	3,5 D	4,0 D	5,6 D
CO2 [g/km]	159	119	169	106	114	90	104	145
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/19	18/19/19	18/21/23	16/19/20	16/19/20	16/19/20	17/21/21	17/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	160	72	188	164	180	142	170	290
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	564	591	731	560	574	553	600	677
Preis [Euro]	16.400	19.100	25.700	19.250	20.300	20.900	23.450	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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1197 ccm
Leistung	97 kW (132 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	205 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/50R17Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>5,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,8 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,7/5,2/7,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	124 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>163 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,4 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4295/1808/1471 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2040 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1310 kg/477 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>405 l/810 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	640 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>1000 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>127 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>66 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>105 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>321 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>619 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/21
Grundpreis	23.000 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (EDC)	1.700 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Visio-Paket)	400 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera (Visio-Paket)	400 Euro <sup>o</sup>
Spurassistent (Visio-Paket)	400 Euro <sup>o</sup>
Tempomat (inkl. Limiter)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	479 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	570 Euro <sup>o</sup>
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	900 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,3

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

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