ADAC

Autotest

Renault Mégane CC ENERGY TCe 130 Start & Stop Luxe

EcoTest ★★★☆☆

Zweitüriges Cabriolet der unteren Mittelklasse (97 kW / 132 PS)

Bereits seit sechs 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. In der höchsten Ausstattungsvariante "Luxe" ist serienmäßig viel Technik und Komfort an Bord: Navigationssystem, schlüsselloser Zugang, Regen- und Lichtsensor, aber auch Klimaautomatik und Ledersitze gehören zur Grundausstattung. Leider sind Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht komplett aus der Ausstattungsliste verschwunden. Fernlichtassistent und Spurverlassenswarner, die bei anderen Mégane-Modellen als Optionen verfügbar sind, sucht man beim Coupé-Cabrio vergebens. 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. Der Mégane ist in die Jahre gekommen. Das merkt man vor allem beim Cabrio. Die Karosse ist nicht so verwindungssteif wie die der meisten Konkurrenten, Assistenzsysteme gibt es kaum, der Verbrauch dürfte geringer ausfallen. Das schicke Auftreten entschuldigt viel. Ob es einen Grundpreis von 31.100 Euro rechtfertigt, muss der potenzielle Käufer selbst entscheiden.
Karosserievarianten: Kombi (Grandtour), Coupé, Schräckhecklimousine.
Konkurrenten: u. a. Audi A3 Cabrio, BMW 2er Cabrio, Peugeot 308 CC, VW Eos.

⊕ großzügiges Raumangebot vorn, kräftige Bremsanlage, kultivierter Motor

⊖ kein Xenon- und Kurvenlicht mehr erhältlich, hohe Unterhaltskosten, keine Durchlademöglichkeit, großer Wertverlust, hinten beengte Platzverhältnisse, hoher Anschaffungspreis

ADAC-URTEIL

2,7	AUTOTEST
4,6	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,4	Familie
3,3	Stadtverkehr
3,2	Senioren
2,3	Langstrecke
4,0	Transport
2,5	Fahrspaß
3,7	Preis/Leistung

Stand: Oktober 2014
Text: Stefan Giuliani

3,3 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht insgesamt einen ordentlichen Eindruck, wenn auch nicht alle Spaltmaße gleichmäßig verlaufen und einige Schweißnähte nicht vollständig versiegelt sind - an einigen Stellen besteht Verbesserungspotenzial. Die Türen und Klappen schließen leicht. Der Innenraum wirkt aufgeräumt und hochwertig. Chrom- und Klavierlackapplikationen sorgen für ein angenehmes Ambiente. Auch wurde viel Leder verarbeitet. 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 schützen Chromleisten die Schweller vor Kratzern. Vorn wie hinten sind die Stoßfänger mehrteilig ausgeführt und erlauben somit eine kostengünstige Reparatur bei kleinen Beschädigungen. Das als Hardtop ausgeführte Verdeck ist solide geschaffen und gefällt durch das große Glasmittelteil, das auch bei geschlossenem Dach für einen hellen Innenraum sorgt. Es dürfte aber besser gegen Geräusche isolieren. Das Dach öffnet elektrisch in 22 Sekunden und schließt in 23 Sekunden (26 Sekunden inkl. Fenster). Leider lässt es sich nur im Stand oder bei minimaler Rangiergeschwindigkeit betätigen. Das serienmäßige Windschott sorgt für einen zugfreien Innenraum.

⊖ Der Motorraum ist nach unten vollständig offen und somit komplett ungeschützt vor Straßenschmutz. Auch am restlichen Unterboden gibt es keinerlei aerodynamische Optimierungen. An den Seiten sind keine Schutzleisten angebracht - somit gibt es keinen Schutz vor anschlagenden Türen. Die Scheinwerferlampen können nur sehr mühsam ausgetauscht werden, da die Scheinwerfer rückseitig komplett zugebaut sind. Im Vergleich zu anderen modernen Cabrios ist die Karosserie des Mégane etwas weich. Auf schlechten Straßen neigt er häufig zum Zittern und Rappeln.

3,2 Alltagstauglichkeit

⊕ Mit einer Tankfüllung von 60 Litern kann eine Reichweite von rund 895 Kilometern realisiert werden (basierend auf Testverbrauch des EcoTest). Im Innenraum finden vier Personen Platz. 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.

⊖ Die Zuladung fällt beim Mégane Cabrio überschaubar aus - bereits bei 390 Kilogramm ist das zulässige Gesamtgewicht erreicht. Auch die Anhängelast ist mager: Ob gebremst oder ungebremst, mehr als 750 kg dürfen nicht angehängt werden. Eine Dachlast ist bauartbedingt nicht möglich.

3,2 Sicht

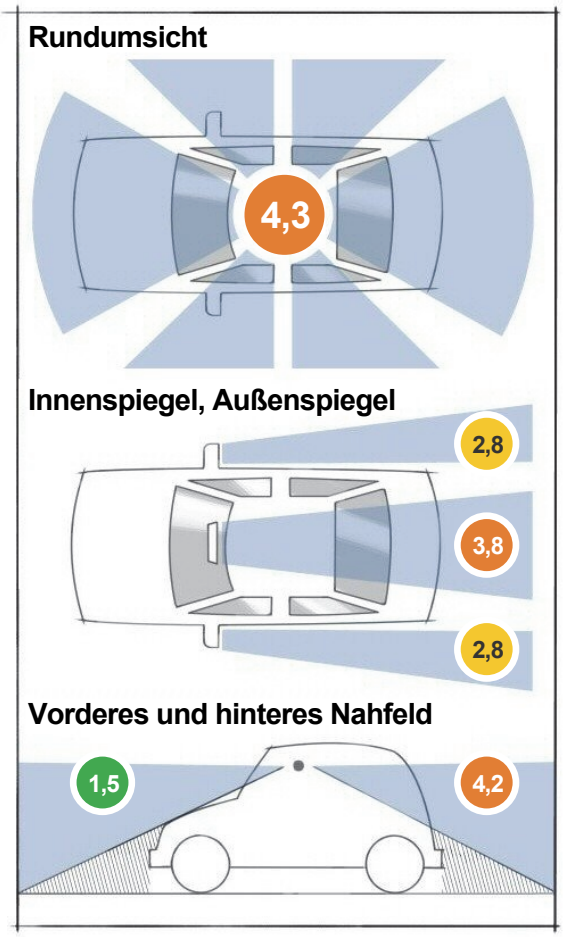
Das Sichtfeld des Innenspiegels wurde knapp bemessen. Die Rücksicht in den Außenspiegeln ist akzeptabel. Beim Einparken unterstützt hinten serienmäßig eine optische und akustische Einparkhilfe, weitere Parkassistenzsysteme gibt es beim Cabrio nicht. Das Öffnen des Daches verändert die Sichtverhältnisse nicht - nur die breiten C-Säulen sind dann versenkt.

Nach schräg hinten ist die Sicht im Renault Coupé-Cabriolet zufriedenstellend.

© ADAC e.V.

⊕ Hindernisse vor dem Fahrzeug sieht der Fahrer gut, da die Front stark abfällt. Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord. Der linke Außenspiegel hat einen asphärischen Bereich, sodass der tote Winkel deutlich kleiner ausfällt. Der Innenspiegel blendet automatisch ab.

⊖ Die Fahrzeugenden können kaum abgeschätzt werden - an der Front entzieht sich die nach vorn abfallende Motorhaube dem Blick des Fahrers, hinten sieht man nur bis zur hoch eingesetzten Heckscheibe. Das Heck und auch Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind komplett unsichtbar. Auch die ADAC Rundumsichtmessung liefert nur ein schwaches Ergebnis. Die massiven C-Säulen, die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond und die hohe Scheibenkante verschmelzen zu einer undurchsichtigen Barriere.
Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht werden im aktuellen Mégane nicht mehr angeboten. Ein Fernlichtassistent wird beim Cabrio nicht angeboten.



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

3,2 Ein-/Ausstieg

Vorn ist der Zustieg passabel, die großen Türen öffnen weit. Die Rastung der Türfeststeller dürfte aber etwas kräftiger ausgeführt sein. Der Zustieg zu den hinteren Plätzen gestaltet sich etwas mühsamer. Zwar haben die Vordersitze eine Easy-Entry-Funktion und fahren beim Vorklappen automatisch mit vor. Dort rasten sie aber nicht ein und können während des Einsteigens leicht wieder zurück rutschen.

⊕ Die tiefen Schweller behindern beim Einsteigen kaum. In der Luxe-Ausstattungsvariante findet man auch das schlüssellose Zugangssystem "Keycard Handsfree" an Bord, das bei Renault sehr gut funktioniert. Der Fahrer muss nur die Karte bei sich tragen, entriegelt wird per Knopfdruck an den Türen. Sobald man 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. Zudem kann man sich am tief gezogenen Dachholm leicht den Kopf stoßen. Öffnet man das Dach, reicht der Scheibenrahmen trotzdem relativ weit in den Innenraum. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es nicht.

Bei geschlossenem Dach stehen ordentliche 370 l Kofferraumvolumen zur Verfügung. Bei geöffnetem Dach sind es nur noch 150 l.

3,6 Kofferraum-Volumen*

Bei geschlossenem Dach fasst der Kofferraum ein Volumen von 370 Liter. Öffnet man das Dach, dann bleiben davon nur noch 150 Liter übrig. Die Rücksitzlehnen sind nicht klappbar.

© ADAC e.V.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Sie kann auch per Fernbedienung entriegelt werden. Beim Schließen wird die schwere Klappe elektrisch ins Schloss gezogen. Die Ladekante liegt erfreulich niedrig. Sie befindet sich 59 cm über der Fahrbahn und 8 cm über dem Kofferraumboden. Durch die geringe Tiefe des Gepäckraums lassen sich die Gepäckstücke gut erreichen.

⊖ Die Heckklappe dürfte etwas weiter aufschwingen. Wobei das zerklüftete Format des Kofferraums den Transport von sperrigen Gegenständen sowieso nicht erlaubt. Ist das Dach geöffnet, blockiert es fast die komplette Ladeöffnung - es können nur noch sehr schmale Gegenstände zugeladen werden. Die Beleuchtung des Gepäckraums ist schwach.

5,0 Kofferraum-Variabilität

⊖ Die Rücksitzlehnen des Cabrios lassen sich nicht umklappen. Es gibt auch keine Ladeluke für lange Gegenstände. Kleine Gegenstände können nur in begrenztem Maß unter dem Kofferraumboden verstaut werden.

2,8 INNENRAUM

2,6 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 vorn aus, hinten muss man sich mit einem kleinen Staufach und Lehnentaschen zufrieden geben.

Der Innenraum ist ordentlich verarbeitet und die Bedienung ist weitgehend funktionell.

⊕ 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. Der serienmäßige Regen- und Lichtsensoren funktioniert einwandfrei und zuverlässig. Das Klimabedienteil liegt in guter Höhe, die um das Display angeordneten Tasten sind aber etwas zu klein geraten, wodurch die Bedienung nicht optimal ist. Die Umluftfunktion wird automatisch gesteuert. Die Fenster lassen sich elektrisch betätigen (hinten keine Bedienmöglichkeit) und besitzen vorn eine Auf- und Abwärtsautomatik. Hinten werden sie nur automatisch versenkt. Am Fahrerplatz können alle Fenster mit nur einer Taste bedient werden. Sie funktionieren 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 Zentraldisplay 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 per Display informiert. Vorn sind Leselampen vorhanden. 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 wird aber nur eine Route berechnet - 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. Beim Cabrio gibt es keinen Fernlichtassistenten und keinen Tippblinker, der beim Spurwechsel den Blinker mehrfach aufleuchten lässt. Im Fond gibt es keine Innenbeleuchtung. Zudem haben die hinteren Scheibenheber keinen Einklemmschutz.

1,8 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. 1,95 m zurückschieben.

5,4 Raumangebot hinten*

⊖ Die hinteren Plätze kann man nur als Notsitze betrachten. Sind die Vordersitze auf Personen mit 1,85 m Körpergröße eingestellt, finden hinten noch Passagiere bis 1.65 m ausreichend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit ginge in Ordnung, die Innenbreite ist aber knapp bemessen. Man fühlt sich eingeengt.

Die hinteren Sitzplätze sind begrenzt nutzbar: Personen bis 1,65 m Körpergröße finden gerade noch ausreichend Platz.

4,5 Innenraum-Variabilität

⊖ Für den Mégane werden keine Sitzvarianten angeboten. Zudem lässt sich die Rücksitzlehne nicht umklappen.

2,3 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Das Fahrwerk des Mégane Coupé-Cabriolet ist recht komfortabel ausgelegt. Auf langen Wellen liegt der Franzose souverän, kurze Wellen werden von den Passagieren deutlicher wahrgenommen - bei regelmäßiger Anregung beginnt die Karosse zu zittern. Einzelhindernisse, wie beispielsweise abgesenkte Kanaldeckel, federt der Mégane sauber ab. Die Karosserieneigungen um Quer- und Längsachse halten sich in tolerierbaren Grenzen. Die Stuckerneigung ist gering. Belädt man den Renault, ändert sich am Federungsverhalten kaum etwas - die Zuladung fällt im Vergleich zur Fahrzeugmasse auch sehr gering aus. Auf Kopfsteinpflaster wird das Interieur etwas zum Rappeln angeregt.

© ADAC e.V.

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 höheneinstellbar 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 hohe Lehne der Rücksitzbank ist schön in Einzelsitzcharakteristik ausgeformt, sorgt aber für eine etwas gebeugte Sitzhaltung. Die bequem gepolsterte Sitzfläche wäre einwandfrei konturiert. Für Ausgewachsene ist sie aber viel zu tief, wodurch die Oberschenkel nicht aufliegen können.

2,5 Innengeräusch

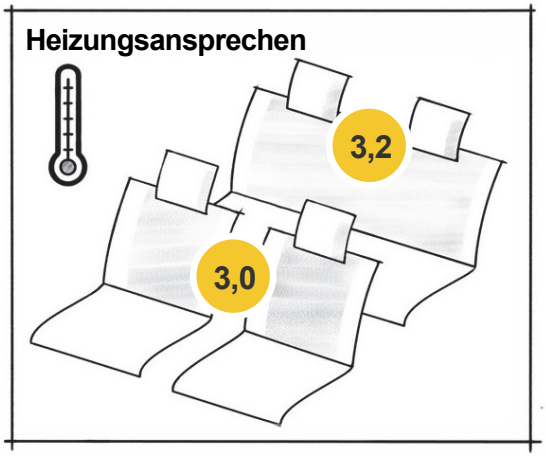
⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum fällt mit 69,0 dB(A) relativ gering aus. Der Motor läuft ruhig und wird im Teillastbereich kaum wahrgenommen. Das Fahrzeug wirkt aber allgemein schlecht schallisoliert. Man vermutet manchmal sogar nicht komplett geschlossene Fenster, da die Umgebungsgeräusche sehr klar im Innenraum gehört werden.

2,2 Klimatisierung

Beim ADAC Heizungstest liefert der Mégane mit dem 132-PS-Benziner vorn wie hinten ein durchschnittliches Ergebnis ab.

⊕ 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.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen stellen zufrieden. Der 1,2-Liter-Turbobenziner vollendet den simulierten Überholvorgang (volle Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) nach 6,5 Sekunden (gemessen im 2. und 3. Gang). Zudem zeigt er sich recht durchzugsstark. Auch die Elastizitätsmessungen im vierten, fünften und sechsten Gang absolviert er zügig (8,7/11,4/13,8 Sekunden). Hier spielt das im Gegensatz zu den geschlossenen Mégane-Varianten kürzer übersetzte Schaltgetriebe seine Vorteile aus.

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.

2,6 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 schlagartigen 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. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, auch wenn der Gang bereits vor Kupplungsbetätigung eingelegt wurde.

⊖ Eine Berganfahrhilfe gibt es für das Coupé-Cabriolet nicht.

2,8 Getriebeabstufung

Die Gesamtübersetzung des Schaltgetriebes geht noch in Ordnung, wenn auch ein etwas niedrigeres Drehzahlniveau auf langen Strecken Kraftstoff sparen würde. Das Cabrio ist kürzer übersetzt als die geschlossenen Mégane. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit 3.450 1/min.

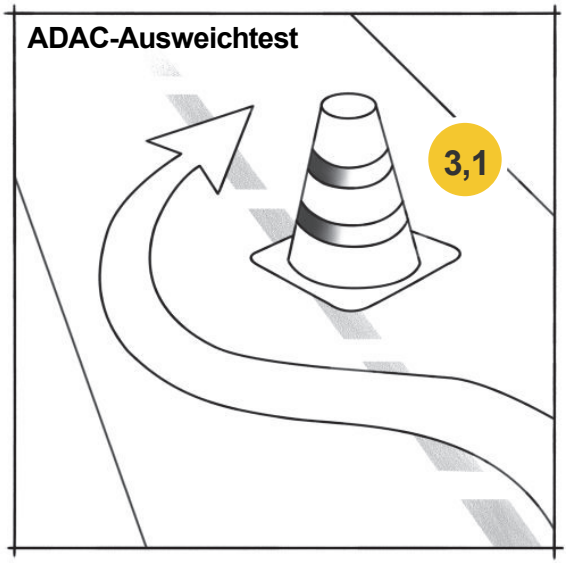
⊕ Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes überzeugt. Es stellt dem Turbomotor in jedem Betriebszustand die passende Übersetzung zur Verfügung.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität ist gut. Nach einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt der Mégane leicht um die Mittellage, stabilisiert sich aber schnell wieder. ESP verhindert kritische Situationen. Auf weniger griffigem Untergrund unterstützt die Traktionskontrolle. Beim ADAC Ausweichtest schneidet er zufriedenstellend ab. Wenn auch eine deutliche Tendenz zum Übersteuern vorhanden ist, bleibt der Renault in jeder Phase des Ausweichtests beherrschbar, auch wenn der Fahrer teils beherzt gegensteuern muss. Durch effektive ESP-Eingriffe wird der Mégane zuverlässig am Schleudern gehindert. Die maximale Durchfahrgeschwindigkeit fällt hoch aus.

⊕ Der Geradeauslauf des Mégane ist einwandfrei. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Renault gut kontrollierbar über die Vorderräder weg. Lastwechselreaktionen treten auf, können aber gut kontrolliert werden - ESP unterstützt dabei.



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 11,0 m akzeptabel.

1,6 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und ist ordentlich dosierbar. Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mégane nur 34,9 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Sport BluResponse der Größe 205/50 R17 93W). Fading tritt selbst nach mehreren Bremsungen nicht auf. Die Spurtreue ist einwandfrei.

2,2 SICHERHEIT

2,4 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, da der Motor nur bei getretenem Kupplungspedal gestartet werden kann. 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") trotzdem die volle Fahrgeschwindigkeit abgerufen werden. Im serienmäßigen Navigationssystem ist eine Verkehrszeichenerkennung enthalten. Rückstrahler in den Türverkleidungen warnen den nachfolgenden Verkehr vor geöffneten Türen.

⊖ Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht sind aus der Ausstattungsliste verschwunden, es wird nur noch klassisches Halogenlicht angeboten. Der sonst beim Mégane optional erhältliche Spurverlassenswarner kann für das Cabrio nicht geordert werden. Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, kann mit den Blinkern keine Fahrtrichtungsanzeige mehr vorgenommen werden.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Mégane besteht aus zweistufigen Frontairbags, Seitenairbags mit Doppelkammern, Anti-Submarining-Airbags und Gurtkraftbegrenzern auf allen Sitzen. Insgesamt wurden beim ADAC Crashtest bei der Insassensicherheit 83% der möglichen Punkte erreicht. Der Test wurde zwar mit einer Schrägheck-Limousine durchgeführt, die Ergebnisse sollten aber ähnlich ausfallen (Stand 06/2014). Vorn ermahnen Gurtwarner optisch und akustisch daran, den Gurt anzulegen. Die vorderen Kopfstützen lassen sich für Personen bis ca. 1,90 m ausziehen. Durch den geringen Abstand zum Kopf können diese optimal wirken. Hinten reichen die Kopfstützen nur bis ca. 1,65 m große Passagiere. Viel größere Personen können hier aufgrund der beengten Platzverhältnisse auch nicht sitzen. An den stabilen Türgriffen lässt sich nach einem Unfall hohe Zugkraft aufbringen. Im Falle eines drohenden Überschlags werden blitzschnell Überrollbügel ausgefahren.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug und sind vor allem bei beladenem Gepäckraum nicht sofort greifbar. Im Kofferraum fehlen Zurrösen, mit denen Gepäckstücke sicher fixiert werden könnten.

© ADAC e.V.

2,4 Kindersicherheit

⊕ Die Kindersicherheit fällt insgesamt gut aus. Beim ADAC Crashtest werden bei der Kindersicherheit 78% der möglichen Punkte erreicht. Der Test wurde zwar mit einer Schrägheclimousine durchgeführt. Es sollten sich daraus aber trotzdem Schlüsse auf das Cabrio ziehen lassen (Stand 06/2014). Zwei Kindersitze haben auf der Rückbank Platz, wahlweise mit den Gurten befestigt oder auch mit Isofix. Auf den hinteren Plätzen 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, allerdings nur auf dem Beifahrersitz.

⊖ Die Fensterschließkräfte sind hinten viel zu hoch und stellen für Kinder ein erhebliches Verletzungsrisiko dar. Auf der Rücksitzbank finden hohe Kindersitze keinen Platz. Aufgrund der ungünstigen Sitzkontur können dort auch nicht alle Sitze lagestabil befestigt werden. Die Gurtschlösser der Rücksitzbank können untereinander verwechselt werden.

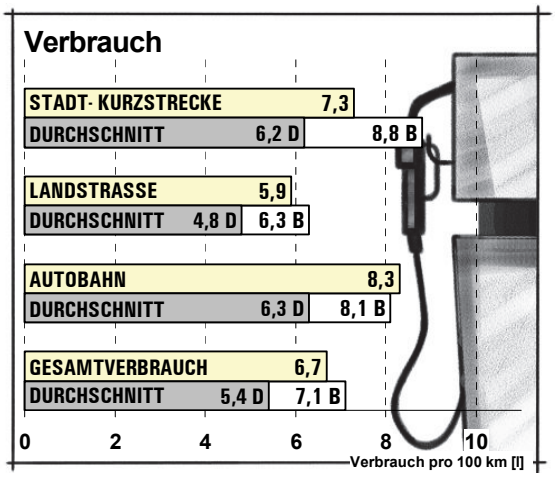
2,6 Fußgängerschutz

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, Schrägheclimousine). Im Bereich der Windschutzscheibe und an der Vorderkante der Motorhaube besteht aber weiterhin Verbesserungspotenzial.

3,3 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2*

Das Renault Mégane Coupé-Cabrio ENERGY TCe 130 liefert beim ADAC EcoTest nur durchschnittliche Verbrauchsergebnisse. Mit einer kalkulatorischen CO2-Bilanz von 182 g/km werden 21 Punkte erreicht. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 6,7 l/100 km. In der Stadt sind es 7,3 l, außerorts 5,9 l und auf der Autobahn 8,3 l pro 100 km.



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

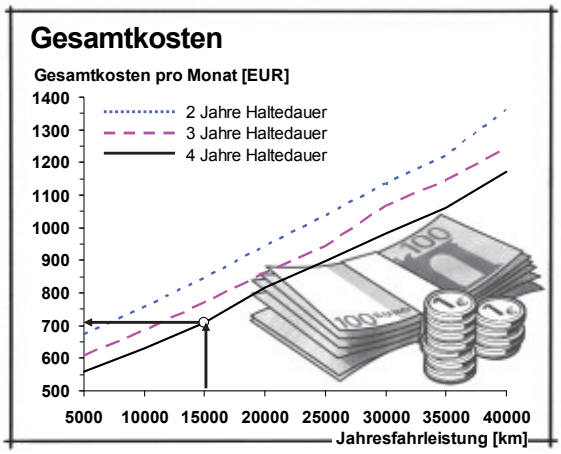
2,7 Schadstoffe

Ein erhöhter Kohlenmonoxidausstoß im Autobahnzyklus verhindert ein besseres Ergebnis beim ADAC EcoTest. Resultat daraus sind 33 Punkte. Insgesamt addieren sich die Punkte auf 54, was nur zu einer Drei-Sterne-Bewertung reicht.

4,6 AUTOKOSTEN

5,2 Betriebskosten*

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 709 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

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 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.

4,1 Wertstabilität*

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

4,9 Kosten für Anschaffung*

⊖ Erschreckend hoch fällt der Anschaffungspreis des französischen Cabrios aus. Der Grundpreis beträgt 31.100 €. Erfreulich ist die reichhaltige Grundausstattung. Viele Assistenzsysteme sucht man aber vergeblich.

3,0 Fixkosten*

Die teure Versicherungseinstufung verhindert eine bessere Benotung der Fixkosten. In allen Klassen ist der Mégane sehr hoch eingestuft (KH: 18/VK: 20/TK: 21). Für die Kfz-Steuer werden jährlich 124 Euro fällig.

5,0 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die monatlichen Unterhaltskosten fallen sehr hoch aus. In keiner Einzeldisziplin schneidet das Cabrio gut ab. Vor allen die hohen Betriebskosten und der immense Wertverlust heben das Preisniveau.

© ADAC e.V.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	ENERGY TCe 130 Start & Stop	2.0 16V 140 CVT	dCi 110 EDC	ENERGY dCi 130 Start & Stop
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1997	4/1461	4/1598
Leistung [kW (PS)]	97 (132)	103 (140)	81 (110)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	205/2000	195/3750	240/1750	320/2000
0-100 km/h[s]	11,2	11,7	13,2	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	195	190	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,4 S	8,0 S	4,8 D	4,4 D
CO2 [g/km]	145	184	124	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/21	17/19/21	18/20/23	18/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	124	218	200	192
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	689	762	687	677
Preis [Euro]	28.100	31.600	33.900	33.600

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

© ADAC e.V.

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)	**205/50R17W**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**10,95/10,85 m**
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	**6,5 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**34,9 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	**6,7 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**7,3/5,9/8,3 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	145 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**182 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**69,0 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4485/1810/1425 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2085 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1570 kg/390 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**370 l/370 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/750 kg
Dachlast	-
Tankinhalt	60 l
Reichweite	**895 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**146 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**66 Euro**
Monatliche Fixkosten	**102 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**395 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**709 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/21
Grundpreis	31.100 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 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 CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
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/nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	619 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	570 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **2,7**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**3,3**
Verarbeitung	2,8
Alltagstauglichkeit	3,2
Sicht	3,2
Ein-/Ausstieg	3,2
Kofferraum-Volumen*	3,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6
Kofferraum-Variabilität	5,0
Innenraum	**2,8**
Bedienung	2,6
Raumangebot vorne*	1,8
Raumangebot hinten*	5,4
Innenraum-Variabilität	4,5
Komfort	**2,3**
Federung	2,3
Sitze	2,3
Innengeräusch	2,5
Klimatisierung	2,2
Motor/Antrieb	**2,5**
Fahrleistungen*	2,5
Laufkultur	2,0
Schaltung	2,6
Getriebeabstufung	2,8

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,2**
Fahrstabilität	2,6
Lenkung*	2,3
Bremse	1,6
Sicherheit	**2,2**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Kindersicherheit	2,4
Fußgängerschutz	2,6
Umwelt/EcoTest	**3,3**
Verbrauch/CO2*	3,9
Schadstoffe	2,7

AUTOKOSTEN **4,6**

Betriebskosten*	5,2
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,2
Wertstabilität*	4,1
Kosten für Anschaffung*	4,9
Fixkosten*	3,0
Monatliche Gesamtkosten*	5,0

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.