



Renault Mégane dCi 130 GT Line

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

Mit der vierten Generation des Mégane beweist Renault Mut und lässt den französischen Kompaktwagen so sportlich wirken wie noch nie. Weiter geschärft wird das Design mit der getesteten Ausstattungsvariante GT Line. Renault zielt mit dem Mégane auf Kunden ab, denen Design wichtiger ist als die Funktionalität eines Fahrzeugs. Das merkt man sofort, wenn man im Fahrzeug Platz nimmt. Die Sportsitze der GT Line sind äußerst auffällig, der Sitzkomfort ist aber nicht perfekt. Auch das riesige optionale Zentraldisplay imponiert, man muss aber mit einem hohen Gewöhnungsaufwand und mäßiger Ergonomie leben. Dank R-Link 2 Multimediasystem ist es um die Konnektivität des Fahrzeugs gut bestellt – nur auf eine zeitgemäße Smartphone-Anbindung via Apple Car Play oder Android Auto verzichtet Renault nach wie vor. Die Fahreigenschaften sind sportlich. Der Fahrkomfort geht in Ordnung. Das Fahrwerk wirkt auf groben Unebenheiten aber poltrig. An der Sicherheit gibt es nichts auszusetzen. Das umfangreiche Angebot an Assistenzsystemen erleichtert nicht nur den Alltag, sondern verringert auch die Unfallgefahr. Mit dem 130 PS starken Dieselmotor ist man stets ausreichend motorisiert und mit einem geringen Verbrauch unterwegs (Testverbrauch 4,8 l/100 km). Überzeugen kann der Motor aber dennoch nicht. Im Schadstoffkapitel versagt der dCi 130 – die Stickoxide steigen extrem an, sobald der Zulassungszyklus verlassen wird. Insgesamt ist der neue Mégane ein durchaus gelungenes Fahrzeug, in Sachen Funktionalität muss man jedoch Abstriche hinnehmen. Der Dieselmotor ist aktuell keine Kaufempfehlung und verhängt dem Kompaktmodell die Gesamtnote. Der Preis von 26.790 Euro ist angesichts der guten Ausstattung durchaus gerechtfertigt. **Konkurrenten:** Ford Focus, Honda Civic, Opel Astra, KIA cee'd

- +** präzise Lenkung, hohe Anhängelast, helle LED-Scheinwerfer
- mangelhafte Abgasreinigung (NO_x), Bedienung erfordert hohen Gewöhnungsaufwand, schlechte Rundumsicht, hohe Kofferraum-Ladekante

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **1,8**

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,3
	Fahrspaß	3,1
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest ★★☆☆☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Sowohl die Verarbeitung der Karosserie als auch die des Interieurs kann sich für einen Kompaktwagen sehen lassen. Bis auf wenige Kleinigkeiten gibt es an der Verarbeitungsqualität nichts auszusetzen. Der Materialmix wirkt insgesamt hochwertig und liegt für ein Fahrzeug der Kompaktwagenklasse auf gutem Niveau. Der Mégane wirkt mit seiner dynamischen Formensprache, den sichelförmigen

2,8 Alltagstauglichkeit

Der Fünftürer bietet bis zu fünf Personen Platz (Fondmittelsitz nur als Notsitz nutzbar) und eignet sich somit in Verbindung mit dem Dieselmotor auch für längere Reisen. Praktisch ist dabei der recht große Kraftstofftank (47 Liter), der in Verbindung mit dem geringen Verbrauch für hohe Reichweiten von bis zu 975 km sorgt. Für die Stadt ist der Mégane zwar nicht ungeeignet, der nicht besonders kleine Wendekreis (11,6 m) und die üppige Fahrzeugbreite (2,20 m inkl. Spiegel) schränken die Wendigkeit in engen Gassen oder bei der Parkplatzsuche aber ein.

⊕ Im Vergleich zu anderen Fahrzeugen in dieser Klasse punktet der Mégane mit überdurchschnittlich guten Transporteigenschaften. Die Zuladung ist gut (509 kg), auf dem Dach lassen sich trotz fehlender Dachreling hohe Lasten transportieren (80 kg) und die zulässige Anhängelast ist in diesem Segment einzigartig. Sagenhafte 1.800 kg

3,4 Licht und Sicht

⊕ In der getesteten GT Line-Ausstattung ist der Mégane serienmäßig mit hellen Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet. Das Lichtsystem sorgt mit seiner tageslichtähnlichen Farbtemperatur für eine gute Fahrbahnausleuchtung und ist gegenüber den deutlich schwächeren Halogenscheinwerfern eine echte Kaufempfehlung (ab Intens gegen Aufpreis erhältlich). Ergänzt wird das System mit einem automatisch auf- und abblendenden Fernlichtassistenten, der wie auch ein automatisch abblendender Innenspiegel beim GT Line serienmäßig verbaut ist.

An Einparksystemen bietet der Renault so einiges, es muss aber selbst in der teuren Ausstattungsvariante GT Line extra dafür gezahlt werden.

Gerademal die Einparkhilfe hinten ist Serie. Parksensoren vorn, eine Rückfahrkamera und ein automatischer Einparkassistent sind gebündelt im „Easy-Parking-Paket“ erhältlich.

Scheinwerfern und den weit in die Heckklappe gezogenen Rückleuchten schon in der Basisversion äußerst dynamisch. Wählt man dann noch die GT-Line Ausstattung des Testwagens sorgen u.a. spezifische Stoßfänger an Front und Heck sowie blaue Zierleisten und auffällige Sportsitze im Innenraum für eine extra Portion Sportlichkeit.

dürfen laut Hersteller gezogen werden – das schafft kein anderes Kompaktmodell in dieser Leistungsklasse. Aufpassen muss man aber dennoch: Renault bedient sich eines zulässigen, aber für den Fahrzeughalter schwierig zu durchschauenden Tricks, um diese Anhängelast zu realisieren. Die 1.800 kg sind nur dann möglich, wenn die zulässige Gesamtmasse der Zugkombination nicht überschritten wird (in diesem Fall sind das 3.509 kg). Einfach ausgedrückt: Wer die volle Anhängelast nutzen möchte, muss Abstriche bei der Zuladung hinnehmen. Benötigt man die gesamte Zuladung, bleiben im Falle des Testwagens noch 1.600 kg Anhängelast übrig.

⊖ Serienmäßig ist nur ein Reifenpannenset an Bord. Wer auf Nummer sicher gehen möchte, im Falle einer Reifenpanne nicht liegenzubleiben, sollte auf jeden Fall das optionale Ersatzrad ordern.



Breite Dachsäulen und die nicht versenkbaren äußeren Kopfstützen im Fond behindern die Sicht nach schräg hinten enorm.

⊖ Die Übersichtlichkeit der Karosserie hat sich gegenüber dem Vorgänger deutlich verschlechtert. Vor allem die Rundumsicht kann nicht überzeugen. Nicht nur die Dachsäulen fallen nochmals etwas massiver aus, einen großen Anteil haben auch die nun nicht mehr versenkbaren Kopfstützen im Fond, die weit nach oben ragen und die Sicht nach draußen zusätzlich einschränken. Ebenfalls wenig förderlich für eine gute Sicht ist der Mini-Heckwischer, der nur einen kleinen Bereich der Heckscheibe reinigen bzw. von Spritzwasser befreien kann.

2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Mégane prinzipiell zufriedenstellend, auch wenn die Sitze recht niedrig angeordnet sind. Der Schweller ist nicht zu dominant ausgeführt und stört somit kaum. Hinderlich sind die ausgeprägten Seitenwangen der in der GT Line verbauten Sportsitze. Wer Wert auf einen komfortablen Ausstieg legt, sollte daher auf jeden Fall diese Ausstattungslinie meiden.

In den Fond gelangt man befriedigend – vor allem der im Fußbereich schmale Türausschnitt sowie der im hinteren Bereich stark hochgezogene Schweller schränken die Zugänglichkeit in den Fond etwas ein.

Die Türen öffnen insgesamt weit genug und bleiben auch an Steigungen sicher arretiert. Haltegriffe am Dachhimmel können das Aussteigen erleichtern – der Fahrer muss auf einen solchen Haltegriff jedoch verzichten.

⊕ Gut funktioniert das bei fast allen Varianten des Mégane serienmäßige schlüssellose Zugangssystem. Der Schlüssel im Scheckkartenformat wirkt zwar sehr klobig und dadurch unhandlich, doch meistens kann dieser auch einfach in der Tasche bleiben. Das Keyless-System des Renault funktioniert einwandfrei – fast man den Türgriff an, entriegelt sich das Fahrzeug, entfernt man sich mit der Keycard wieder vom Fahrzeug, wird automatisch und ohne Zutun des Fahrers wieder verriegelt. Als Verriegelungsbestätigung ertönt ein kurzer, unaufdringlicher

3,2 Kofferraum-Volumen

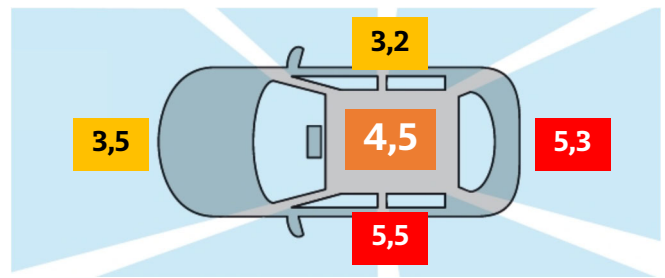
Das Standardvolumen unter der Hutablage fällt mit 330 l zwar in Ordnung aus, gegenüber dem Vorgänger ist der Kofferraum aber deutlich geschrumpft. Mit ausgebauter

4,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist beim Mégane eingeschränkt. Die Abmessungen des Kofferraums entsprechen zwar weitgehend dem Klassendurchschnitt. Vor allem die Kofferraumlänge ist aber nicht besonders großzügig be-

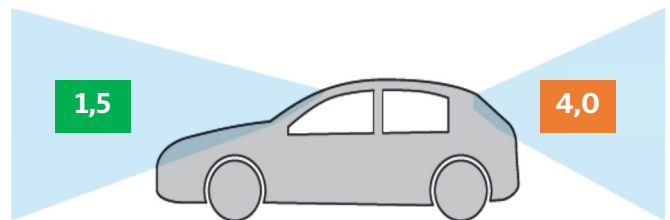
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen.



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Piepton.

Die Scheinwerfer beleuchten beim Verlassen des Fahrzeugs für eine gewisse Zeit das Umfeld. Diese Funktion kann auch mittels separater Taste auf der Fernbedienung aktiviert werden.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist noch nicht perfekt, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Positiv ist jedoch, dass das Keyless-System deaktiviert ist, wenn man konventionell über die Entriegelungstaste auf der Fernbedienung das Fahrzeug verriegelt. Dann muss auch wieder mit der Fernbedienung aufgeschlossen werden.

Hutablage passen bis zu sieben Getränkeboxen in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehne um, lässt sich das Volumen auf bis zu 1.030 l erhöhen.

messen. Hierfür lässt sich zwar die Rücksitzlehne umklappen, doch stört dann eine Stufe am Kofferraumboden, wodurch kein ebener Ladeboden entsteht.

⊖ Die Heckklappe lässt sich zufriedenstellend öffnen und schließen. Störend ist jedoch, dass die Heckklappe nicht besonders weit öffnet, bereits knapp 1,80 m große Personen können sich bei Unachtsamkeit schmerzhaft den Kopf am abstehenden Kofferraumschloss stoßen. Die Ladekante liegt sehr hoch – stolze 75 cm muss man das Ladegut anheben, um es über die Kante zu wuchten. Der tief liegende Kofferraumboden stört dagegen dann beim Ausladen (23 cm niedriger als Ladekante). Ein variabler Ladeboden ist für den Mégane nicht erhältlich.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Der Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus an sich funktioniert leichtgängig, sind die Vordersitze jedoch nach ganz hinten gestellt, müssen vorher die Kopfstützen abgezogen werden.

⊖ Die Anzahl an Ablagen fällt im Kofferraum über-



Mit 330 l Volumen bietet der neue Mégane um 75 l weniger Platz für das Gepäck als noch der Vorgänger.

schaubar aus. Lediglich unter dem Kofferraumboden gibt es größeres Fach – das ist aber nicht verkleidet und somit schlecht nutzbar. Ein Trennnetz zur Ladungssicherung ist nicht erhältlich

2,7 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das Bedienkonzept des neuen Renault Mégane erfordert insgesamt eine lange Eingewöhnung. Auf den ersten Blick wirkt der Innenraum durch die reduzierte Tastenanzahl zwar übersichtlich, doch fehlenden Schnellwahltasten für die einzelnen Hauptmenüs (z.B. Radio, Navigation oder Einstellungen) und Favoritentasten zum Speichern von Radiosender erschweren den täglichen Gebrauch ebenso wie die ungenügende Trennung einzelner Funktionsebenen. Es dauert lange, bis man sich an die teils komplizierte Menüstruktur gewöhnt hat. Auch dann bleiben viele Bedienschritte unnötig umständlich.

In der GT Line hat man die Wahl zwischen einem 7-Zoll großen Touchscreen der horizontal angeordnet ist (Serie) und einem großen vertikal angeordneten 8,7-Zoll-Touchscreen. Auch wenn die optionale 8,7-Zoll-Variante ein größeres Bild liefert, was beispielsweise beim Betrachten der Navigationskarte vorteilhaft ist, ist man mit der 7-Zoll-Variante besser bedient.

Die rund um den Bildschirm angeordneten Tasten sind deutlich besser erreichbar und sorgen für eine geringere Ablenkung während der Fahrt. Auch die Klimabedienung ist einfacher gestaltet, wenn der 7-Zoll-Bildschirm verbaut ist, da es dann für alle wichtigen Funktionen Tasten gibt und Einstellungen nicht im Bildschirmmenü vorgenommen werden müssen.

In den höheren Ausstattungen ist anstatt eines analogen Tachoinstruments serienmäßig ein Digitaltacho verbaut.



Die ordentliche Verarbeitungsqualität des Innenraums kann nicht über die z.T. umständliche und gewöhnungsbedürftige Funktionalität hinwegtrösten.

Damit können je nach gewähltem Fahrprofil unterschiedliche Designs dargestellt werden. Einen echten Vorteil gegenüber den analogen Instrumenten hat man zwar nicht, optisch wirkt der Digitaltacho aber moderner.

⊕ In der getesteten Ausstattung findet man viele Komfortfunktionen serienmäßig an Bord, die den Fahrer entlasten (z.B. Licht- und Regensensor, schlüsselloser Motorstart über Startknopf). Auch nachts findet man sich im Fahrzeug gut zurecht.

Alle wichtigen Schalter sind beleuchtet, es gibt eine helle Innenraumbeleuchtung samt Leseleuchten und die se-

rienmäßige Ambientebeleuchtung mit einstellbaren Farben sorgt für eine angenehme Atmosphäre.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimediaangebot im neuen Mégane ist umfangreich. Ein Radio mit USB-Anschluss und Bluetooth-Schnittstelle ist sogar in der Basisversion Serie. Eine Ausstattungsvariante höher (Experience) findet man bereits DAB-Radio an Bord.

In der getesteten Variante GT Line gibt es serienmäßig das Multimediasystem R-Link 2. Dieses beinhaltet eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Sprachsteuerung und ein kräftiges Arkamys-Soundsystem mit acht Lautsprechern. Ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformation ist optional erhältlich.

Die Echtzeit-Verkehrsinformation kostet wie auch im R-Link enthaltenen Online-Dienste nach einer 12-monatigen Testphase je nach Vertragslaufzeit bis zu 69 Euro pro Jahr.

⊖ Ein CD-Laufwerk findet man nur bei Wahl des BOSE-Soundsystems an Bord – dieses Soundsystem gibt es wiederum nur in der BOSE-Edition oder beim Sportmodell GT. Eine Smartphone-Anbindung via Apple Car-Play oder Android-Auto ist bei Renault nicht möglich. Ein deutlicher Nachteil gegenüber vielen direkten Konkurrenten, die in puncto Smartphone-Anbindung schon deutlich fortschrittlicher sind. Auch einen WLAN-Hotspot gibt es bei Renault nicht.

Um auch unterwegs elektronische Geräte laden zu können, gibt je eine 12V-Steckdose vorn und im Fond sowie einen USB-Anschluss. Ein 230V-Anschluss oder auch Lademöglichkeiten im Kofferraum sucht man vergebens.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz ist in einem weiten Bereich längs verstellbar. Ganz zurück geschoben reicht die Beinfreiheit selbst für 1,95 m-Hünen problemlos. Die Kopffreiheit ist

sogar nochmals deutlich großzügiger bemessen (2,05 m). Auch dank der guten Innenbreite findet man im Mégane ein angenehmes Raumgefühl vor.

3,8 Raumangebot hinten

Für zwei Personen ist die Innenbreite im Fond mehr als ausreichend, bei drei Personen nebeneinander ist man aber stark eingeeengt – das ist allenfalls für Kurzstrecken zumutbar.

⊖ Weniger überzeugend ist die Beinfreiheit im Fond, die allenfalls für 1,75 m große Personen ausreicht. Genügend Kopffreiheit wäre immerhin für knapp 1,90 m große Mitfahrer vorhanden.

2,9 Innenraum-Variabilität

Der Mégane bietet keine besondere Innenraum-Variabilität, was in diesem Segment aber auch nicht üblich ist. Das Angebot an Ablagen fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Vorn wie hinten gibt es Türfächer samt Flaschenhalter. Im Fond findet man Lehnentaschen und Becherhalter in der Mittelarmlehne vor. Das Handschuhfach ist zwar groß, aber weder klimatisiert noch abschließbar.

⊖ Im Mitteltunnel sind zwar zwei Becherhalter verbaut,



Im Fond reicht die Beinfreiheit nur für 1,75 m große Mitfahrer.

doch sind diese weitgehend nutzlos, da weder Becher noch Dosen zuverlässig darin halten. Hier sollte Renault umgehend nachbessern, da dies ein tägliches Ärgernis darstellen kann.

2,7 KOMFORT

2,9 Federung

Den Mégane gibt es lediglich mit Standardfahrwerk. Fahrwerksoptionen wie sie bei vielen Konkurrenten in dieser Fahrzeugklasse angeboten werden, sind beim französischen Kompaktmodell nicht erhältlich.

Trotz der recht straffen Fahrwerks-Charakteristik bietet der Mégane stets genügend Restkomfort. Man fühlt sich sowohl im Stadtverkehr als auch bei hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn wohl. Der Abrollkomfort ist gut und das Fahrwerk neigt kaum zum Stuckern. Gut entkoppelt ist die Karosserie bei grobem Kopfsteinpflaster. Weder

durch übertriebenes Dröhnen noch durch störendes Lenkradschütteln werden die Insassen malträtirt. Nicht ganz so angenehm federt der Mégane auf holprigen Landstraßen. Hier fühlt sich der Kompaktwagen sportlich direkt an, was Komforteinbußen zur Folge hat. Auch tiefe Schlaglöcher oder abgesenkte Kanaldeckel gehören nicht zur Paradedisziplin des Renaults – harte Schläge werden mit deutlichem Achspoltern quittiert.

2,9 Sitze

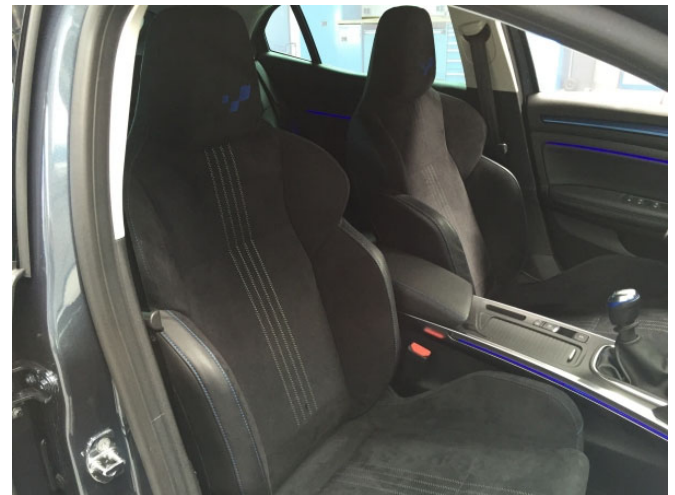
Die beim GT Line verbauten Sportsitze sorgen für festen Halt, was vor allem bei forciertem Landstraßenfahrgang angenehm ist. Im Alltag haben die Sportsitze aber dennoch mehr Nach- als Vorteile. Die straffe Polsterung kann auf langen Strecken unbequem werden und die hohen Seitenwangen stören im täglichen Betrieb, da sie im Lendenbereich drücken können und man oft während der Fahrt mit dem Ellenbogen an der ausgeprägten Wange anstößt.

Die Vordersitze lassen sich beide in der Höhe einstellen – der Beifahrersitz ist jedoch nicht bei allen Ausstattungsvarianten höhenverstellbar. Wer öfters Mitfahrer dabei hat, sollte hierauf unbedingt achten. Eine einstellbare Lordosenstütze gibt es nur für den Fahrersitz. Der Fahrer findet leicht eine angenehme Sitzposition, die integrierten Kopfstützen der Sportsitze können aber ebenso unbequem sein wie die nicht in der Höhe einstellbare Mittelarmlehne.

Auf den Rücksitzen findet man eine befriedigende Sitzposition vor. Auch hier ist die Polsterung straff gewählt. Auf den äußeren Sitzplätzen sind auch längere Strecken zumutbar, der Mittelsitz ist dagegen hart und äußerst unbequem.

3,0 Innengeräusch

68,4 dB(A) beträgt das gemessene Geräuschniveau bei 130 km/h. Damit liegt der Mégane im Mittelfeld. Weder Windgeräusche noch sonstige Fahrgeräusche sind besonders ausgeprägt. Hier greift die gute Akustikdämmung des Renault. Spezielle Schalen in den Radhäusern mindern



Die Sportsitze der GT Line bieten guten Halt, der Komfort wird durch die ausgeprägten Seitenwangen aber eingeschränkt.

⊖ Eine elektrische Sitzeinstellung sowie eine Memory-Funktion für die Vordersitze sind beim Mégane nicht erhältlich. Eine Sitzneigungseinstellung sucht man ebenfalls vergebens.

beispielsweise die Fahrgeräusche, wenn man über Kies fährt.

⊖ Der kleine Dieselmotor kann dagegen akustisch nicht ganz überzeugen. Im Leerlauf ist das Aggregat im Innenraum hörbar und bei höherer Last klingt er angestrengt.

2,2 Klimatisierung

⊕ Eine manuelle Klimaanlage findet man bei allen Varianten serienmäßig an Bord. Der GT-Line hat sogar eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut. Hier lässt sich auch die Intensität des Automatikmodus in drei Stufen regulieren.

Die Klimaautomatik beinhaltet auch einen Luftgütesensor, der die Umluftsteuerung je nach Schadstoffgehalt in der Außenluft automatisch steuert. Als besonderes

Gimmick kann die gemessene Schadstoffkonzentration in der Luft über den Zeitverlauf im Zentralbildschirm aufgerufen werden. Durch Aktivierung eines „Desodierungszyklus“ lässt sich die Innenraumluft durch Ionisierung reinigen. Beim GT Line serienmäßig getönte Heck- und Seitenscheiben dienen als Wärmeschutz bei direkter Sonneneinstrahlung.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen

Der 130 PS starke Vierzylinder-Dieselmotor sorgt im Mégane für gute Fahrleistungen. Angesichts des geringen Hubraums von 1,6 Liter fällt das maximale Drehmoment von 320 Nm erstaunlich hoch aus. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 199 km/h. Den Prestigewert für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gibt Renault mit zehn Sekunden an.

Überholvorgänge lassen sich in kurzer Zeit absolvieren.

Der Sprint von 60 auf 100 km/h ist in rund sechs Sekunden erledigt. Aber auch die Elastizität des Motors ist gut. In jedem Gang steht genügend Kraft zur Verfügung, was einer schaltfaulen Fahrweise entgegenkommt. Das Anfahrverhalten geht in Ordnung, wenn man bei leicht rollendem Fahrzeug aber schnell noch in den fließenden Verkehr einfädeln möchte, dauert es immer kurz, bis Leistung zur Verfügung steht.

3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Manieren des kleinen Vierzylinders sind insgesamt zufriedenstellenden. Leben muss man mit stets leichten Vibrationen an Lenkrad und Pedalen, die im Alltag aber wenig störend sind. Penetrantes Dröhnen unter Last verknüpft sich der Diesel selbst wenn man bei sehr niedrigen Drehzahlen die volle Leistung abrufen.

Die Leistungsentfaltung ist dagegen nicht besonders harmonisch. Hier merkt man den Singleturbo und den

geringen Hubraum. Unter herum wirkt der Motor erst schlapp, dann wird schlagartig Ladedruck aufgebaut und der Diesel reißt kräftig an, bevor er bei ca. 3.500 1/min zäh ausdreht. Wer eine harmonischere Leistungsentfaltung wünscht, sollte auf den dCi 165 warten, der dank zwei unterschiedlich großer Turbolader (Twin-Turbo) eine homogenere Leistungsentwicklung verspricht.

2,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Getriebe lässt sich insgesamt recht präzise und mit geringem Kraftaufwand schalten – nur bei schnellen Gangwechseln kann es auch mal deutlicher Haken. Der Rückwärtsgang kann einfach und geräuscharm eingelegt werden. Eine Ganganzeige unterstützt eine ökonomische Fahrweise. Das Anfahren an einer Steigung klappt dank gut ertastbarem Druckpunkt der Kupplung weitgehend problemlos. Eine Berganfahrhilfe erleichtert das Anfahren ebenso wie die leichte Drehzahlanhebung, die ein Abwür-

gen des Motors verhindert. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos. Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zum Fahrzeug. Bei 130 km/h dreht der Motor mit rund 2.500 1/min.

⊖ Der dCi 130 kann nicht mit einem Automatikgetriebe kombiniert werden. Hierfür muss man entweder auf den schwächeren dCi 110 ausweichen oder auf den dCi 165 warten, der bereits mit Doppelkupplungsgetriebe angekündigt ist.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

An den Fahreigenschaften des Mégane gibt kaum etwas auszusetzen. Die Stabilität auf der Autobahn ist gut, die Lenkung stellt bei einem Lenkimpuls spontan in die Mittellage zurück und erlaubt stressfreies Fahren. Der Geradeauslauf ist zufriedenstellend, die Spurrinnenempfindlich nicht störend ausgeprägt.

Bei einem plötzlichen Ausweichmanöver, wie es im ADAC Ausweichtest nachgestellt wird, zeigt der Renault zwar ein etwas anspruchsvolles, aber stets sicher beherrschbares Fahrverhalten. Die leichte Übersteuerneigung beim Gegenlenken wird durch effektive Eingriffe des Stabilitäts-

programms gemildert. Durch die geringen Aufbau-bewegungen und das agile Heck vermittelt der Mégane auf kurvigen Landstraßen durchaus Fahrspaß, erfordert im Grenzbereich aber eine kundige Hand. Die ausgeprägten Lastwechselreaktionen können schnell für einen Schreckmoment sorgen. Das auskeilende Heck wird aber noch rechtzeitig durch das ESP stabilisiert.

Die Traktion des Fronttrieblers geht in Ordnung, es gibt aber kein elektronisches Sperrdifferential, das die Traktion beim Beschleunigen aus Kurven erhöhen könnte.

2,0 Lenkung

⊕ Die elektrisch unterstützte Lenkung kann im Mégane fast durchweg überzeugen. Die Lenkung spricht schon bei kleinen Lenkwinkeln präzise an, besitzt eine angenehme Mittenzentrierung und vermittelt dem Fahrer stets ein angenehmes Lenkgefühl. Dank der guten Rückmeldung und der recht direkten Auslegung lässt sich das Kompaktdmodell agil und präzise lenken, ohne jedoch im Alltag nervös

zu wirken.

Je nach Wunsch lassen sich die Lenkkräfte entsprechend der Fahrsituation über den Fahrmodus-Schalter (Multi Sense) in drei Stufen einstellen.

Ein Novum in dieser Klasse ist die erstmals verfügbare Allradlenkung, die allerdings dem Top-Modell Mégane GT vorbehalten ist.

3,3 Bremse

Nicht ganz überzeugen kann die Bremsanlage des Mégane. Selbst in Verbindung mit den großen 18-Zoll-Rädern des Testwagens fällt der Bremsweg recht lang aus. Im Mittel

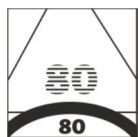
über zehn Messungen liegt der Bremsweg aus 100 km/h bei 37,3 m. Dabei sind Bremswege von unter 35 m in der Kompaktklasse keine Seltenheit.

2,7 SICHERHEIT

2,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

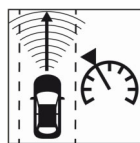
Im neuen Mégane findet man eine Reihe an Assistenzsystemen, die nicht nur die Fahrsicherheit steigern, sondern auch für eine Entlastung des Fahrers auf längeren Strecken sorgen. Beim ADAC Crashtest erhält der Mégane gute 71 Prozent der möglichen Punkte für die aktive Sicherheit.

Die Frontkamera hinter der Windschutzscheibe ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig an Bord. Damit lassen sich bereits einige Funktionen realisieren.



Head-Up-Display

Wichtige Fahrinformationen wie Geschwindigkeit, Tempolimits und auch Navigationsanweisungen werden auf eine ausfahrbare Scheibe auf dem Armaturenbrett im Sichtfeld des Fahrers projiziert.



Abstandsregeltempomat

Das optionale Assistenz-System kann den Fahrer bei langen Autofahrten deutlich entlasten. Im Mégane funktioniert es aber nur in einem stark eingeschränkten Geschwindigkeitsbereich (50 – 140 km/h).

Nebst Verkehrszeichenerkennung und Fernlichtassistent ist über die Kamera auch ein Spurverlassenswarner realisiert.

Der Nutzen des Spurwarners ist jedoch begrenzt, da er nur ein akustisches Brumm-Signal ausgibt, das auf Dauer nerven und somit zur Abschaltung des Systems führen kann. Das empfehlenswerte optionale Safe-Cruising-Paket enthält einen Abstandswarner, ein Kollisionswarnsystem und eine adaptive Geschwindigkeitsregelung.

Wer den Totwinkelassistenten an Bord haben möchte, muss das teure Easy-Parking-Paket ordern. Das System erkennt nur im toten Winkel fahrende und keine sich schnell nähernden Fahrzeuge und funktioniert auch nur in einem recht geringen Geschwindigkeitsbereich (30-140 km/h).

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

Im ADAC Crashtest überzeugt das Kompaktmodell mit 88 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Insgesamt erreicht das Fahrzeug die vollen fünf Sterne (Stand: 12/2015).

Die Sicherheitsausstattung entspricht dem Klassendurchschnitt. Sechs Airbags, Gurtstraffer und – kraftbegrenzer vorn und hinten auf den Außensitzen sowie höhen-einstellbare Frontgurte gehören zum Serienumfang. Anschnallerinnerer vorn und hinten zeigen an, wenn ein Insasse nicht angeschnallt ist. Die integrierten Kopfstützen der Sportsitze vorn reichen in der Höhe für rund 1,85 m große Personen. Weniger überzeugend sind die Kopfstützen im Fond. Sie reichen nur für ca. 1,75 m große Mitfahrer.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keine Halterung und sind im Notfall eventuell nicht schnell genug erreichbar.

2,6 Kindersicherheit

Das Crashtestergebnis für die Kindersicherheit fällt mit 87 Prozent der Punkte gut aus. Bis zu drei Kindersitze lassen sich gleichzeitig in der Schräghecklimousine montieren (Außensitze und Beifahrersitz), die Zugänglichkeit zu den Fondsitzen ist gut. Eine iSize-Freigabe gibt es nur für die beiden äußeren Rücksitze.

Der Beifahrersitz ist dank abschaltbarem Airbag gut zum Transport von Kindersitzen geeignet. Es fehlen aber Isofix-Haken.

Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze gut befestigen – auf Wunsch auch mittels Isofix und Ankerhaken. Achtgeben sollte man bei Babyschalen mit Base. Hier ist ein erhöhter Platzbedarf notwendig, der entsprechende Vordersitz lässt sich im Falle des Mégane nicht mehr ganz zurück schieben.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	optional
	Kollisionswarnung	optional
	City-Notbremsssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremsssystem	optional
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	optional
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Bei Verwendung einer Base unbedingt vorher prüfen, ob die vorderen Insassen dann noch genügend Platz haben.

⊖ Der Fond-Mittelsitz ist laut Betriebsanleitung zwar zum Transport von Kindersitzen freigegeben, in der Praxis ist er aber aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie weitgehend ungeeignet.

3,3 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des neuen Mégane ist zufriedenstellend. Es werden bei den ADAC Crashtests 71 Prozent der möglichen Punkte erreicht.

⊖ Besondere Fußgängerschutzsysteme wie ein vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem sind für das Fahrzeug nicht erhältlich.

4,1 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂

Der Mégane dCi 130 kann mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 151 g/km ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Im CO₂-Kapitel des EcoTest erreicht das Fahrzeug 33 Punkte.

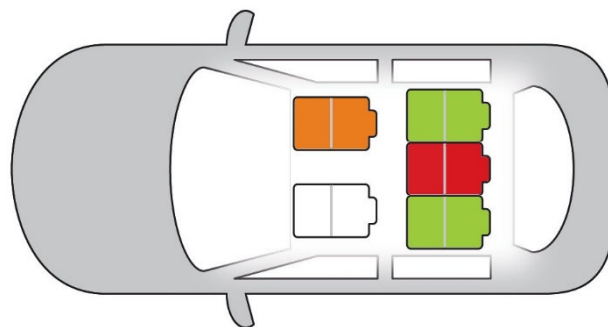
Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 4,8 l/100 km. Innerorts verbraucht das Kompaktmodell 4,7 l, außerorts sind es 4,2 l und auf der Autobahn 5,8 l pro 100 km.

5,5 Schadstoffe

⊖ Im Schadstoffkapitel versagt der Mégane dCi 130 und erhält null Punkte. Renault nennt das Abgasnachbehandlungssystem für den Dieselmotor „NO_x-Falle“. Dahinter verbirgt sich ein einfacher NO_x-Speicherkat, der für die Einhaltung der Euro6 Grenzwerte im Zulassungszyklus sorgt. Führt man aber wie im EcoTest außerhalb des Zyklus, kann das System die schädlichen Stickoxide nicht mehr zurückhalten - die NO_x-Werte steigen extrem an. Renault sollte dringend nachbessern um das Stickoxidproblem in den Griff zu bekommen, da für diese Fahrzeuge

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,7		
Durchschnitt	6,0 D		7,7 B
Landstraße	4,2		
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B	
Autobahn	5,8		
Durchschnitt	6,6 D		7,6 B
Gesamtverbrauch	4,8		
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B	

in Zukunft sogar ein Fahrverbot in Innenstädten drohen kann. Das EcoTest-Ergebnis fällt mit einer Gesamtpunktzahl von 33 und nur zwei von fünf Sternen schlecht aus.

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten des Renault Mégane dCi 130 fallen absolut gesehen niedrig aus und auch den direkten Vergleich mit den Konkurrenten muss das französische Kompaktmodell nicht scheuen. Die aktuelle Modellgeneration ist ganz neu auf dem Markt erhältlich, entsprechend fällt auch der zu erwartende Wertverlust nicht ganz so hoch aus. Der Anschaffungspreis liegt für den GT Line bei 26.790 Euro – die Serienausstattung kann sich dann bereits sehen lassen. LED-Scheinwerfer und das Konnektivitätssystem R-Link 2 sind dann bereits an Bord. Ordern sollte man das Safe-Plus Paket für überschaubare 300 Euro. Damit wird nicht nur die Unfallgefahr verringert, das Extra an Sicherheit sollte sich auch positiv auf den Wiederverkaufswert auswirken.

Renault bietet für den Mégane insgesamt fünf Jahre Garantie (zwei Jahre Neuwagengarantie, danach drei Jahre Anschlussgarantie). Die Anschlussgarantie ist begrenzt auf 100.000 km.

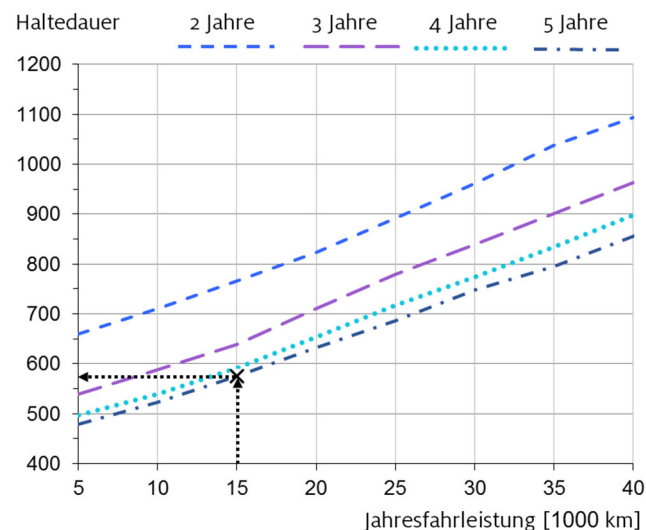
Die Inspektionsintervalle fallen mit 24 Monaten oder 30.000 km lang aus. Der Motor ist mit einer wartungsarmen Steuerkette ausgestattet.

Die KFZ-Steuer fällt dieseltypisch mit 168 Euro nicht besonders niedrig aus und auch die Einstufung in der Vollkaskoversicherung liegt nicht besonders günstig.

Für Vielfahrer ist der dCi 130 dank niedriger Betriebskosten die richtige Wahl. Wer aber nur geringe

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 576 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



jährliche Fahrleistungen zurücklegt, sollte anstatt des dCi 130 eher auf den TCe 130 Turbobenziner ausweichen (als GT Line ab 23.990 Euro), da dort sowohl der Anschaffungspreis, als auch die Steuer und die Versicherung deutlich günstiger ausfallen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	TCe 100	TCe 130	TCe 205	dCi 90	dCi 110	dCi 130
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1618	4/1461	4/1461	4/1598
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	97 (132)	151 (205)	66 (90)	81 (110)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	175/1500	205/2000	280/2400	220/1750	260/1750	320/1750
0-100 km/h[s]	12,3	10,6	7,1	13,4	11,3	10,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	179	198	230	175	187	199
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4 l S	5,4 l S	6,0 l S	3,7 l D	3,7 l D	4,0 l D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	120	120	134	95	95	103
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/20	17/21/20	17/23/22	20/23/20	20/23/20	20/23/20
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74	112	142	142	168
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	470	527	649	504	513	564
Preis [Euro]	16.790	19.790	29.090	19.990	21.190	25.090

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor, Turboaufladung, NOx-Speicherkat	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	96 kW / 130 PS (bei 4.000 1/min)
Maximales Drehmoment	320 Nm (bei 1.750 1/min)
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	199 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 s
Verbrauch pro 100 km	4,0 l
CO ₂ -Ausstoß	103 g/km
cW-Wert/Stirnfläche	0,315 / 2,19 m²
Klimaanlage Kältemittel	1234 YF
Reifengröße (Serie)	205/50R17
Länge/Breite/Höhe	4.359/1.814/1.438 mm
Leergewicht/Zuladung	1.443 kg/466 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1.850 kg
Kofferraumvolumen	384 – 1.247 l
Stützlast/Dachlast	75 kg/80 kg
Tankinhalt Kraftstoff/Harnstoff	47 l /-
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Palencia

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,0 s
Elastizität 60 – 100 km/h (4./5./6.Gang)	7,9/11,2/16,2 s
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,3 m
Reifengröße Testwagen	225/40R18 92W
Reifenmarke Testwagen	Conti SportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,6/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	4,8 l/100 km
Stadt/Land/BAB	4,7/4,2/5,8 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	126 g/km (WTW* 151 g/km)
Reichweite	975 km
Innengeräusch 130km/h	68,4 dB(A)
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.400 kg/509 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330 l/640 l/1.030 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	78 Euro	Werkstattkosten	72 Euro
Fixkosten	125 Euro	Wertverlust	301 Euro
Monatliche Gesamtkosten		576 Euro	
Steuer pro Jahr		168 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		20/23/20	
Basispreis Renault Mégane dCi 130 GT-Line		26.790 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ:07.01.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	31.290 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.800 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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.

Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
- gut (1,6 – 2,5)
- befriedigend (2,6 – 3,5)
- ausreichend (3,6 – 4,5)
- mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC (im Paket)	Serie/Serie/690 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	790 Euro°/Serie
Parklenkassistent (im Paket)	790 Euro°
Rückfahrkamera/ 360° Kamera (im Paket)	790 Euro°/-
Head-Up-Display	390 Euro
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (im Paket)	690 Euro°
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (Toter-Winkel-Warner, im Paket)	790 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	390 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Automatisch abblendender Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	290 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur als Zubehör)	nicht erhältlich
Metalliclackierung	590 Euro°
Schiebedach/ Panoramaglasdach	790 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,0

AUTOKOSTEN

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Motor/Antrieb	2,6
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	2,5
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,1
Licht und Sicht	3,4	Schaltung/Getriebe	2,4
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	2,7
Kofferraum-Volumen	3,2	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	4,0	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	3,3
Innenraum	2,7	Sicherheit	2,7
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,9
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	3,8	Fußgängerschutz	3,3
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	4,1
Komfort	2,7	Verbrauch/CO ₂	2,7
Federung	2,9	Schadstoffe	5,5
Sitze	2,9		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	2,2		

Stand: September 2016
Test und Text: Dipl. Ing. (FH) Dino Silvestro