



Renault Mégane R.S. TCE 300 GPF Trophy EDC

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (221 kW / 300 PS)

Wenn der Mégane R.S. nicht sportlich genug ist, für den haben die Franzosen ab sofort eine noch schärfere Version im Angebot. Als R.S. Trophy erstarkt der Kompaktsporler um 20 Pferdestärken und leistet damit 300 PS. Wer es noch radikaler möchte, für den gibt es den Mégane R.S. Trophy-R, mit dem Renault kürzlich einen neuen Rundrennkord auf der legendären Nürburgring Nordschleife für einen Serien-Fronttriebler aufgestellt hat. Doch auch der getestete R.S. Trophy ist mit seiner konsequent sportlichen Auslegung schon nahe am Track-Tool und erfordert vom Fahrer im Alltag durchaus Nehmerqualitäten. Hauptverantwortlich dafür ist die sehr straffe Abstimmung des Cup-Fahrwerks. Das verleiht dem Hatchback im Zusammenspiel mit der serienmäßigen und sehr direkten Allradlenkung zwar eine beeindruckende Agilität, der Federungskomfort ist allerdings nur noch rudimentär vorhanden. Das Fahrwerk samt der Brembo-Bremsanlage steckt die Kraft des Vierzylinder-Turbomotors locker weg, während der Frontantrieb trotz des bei der Trophy-Ausführung serienmäßigen mechanischen Sperrdifferenzials bei sehr sportlicher Fahrweise schnell an die Grenzen kommt. Dies äußert sich nicht nur in verstärktem Reifenabrieb, sondern auch in deutlich spürbaren Krafteinflüssen in der Lenkung. Die Fahrleistungen sind sehr rasant, wofür an der Tankstelle ein Expresszuschlag fällig wird. 8,5 l/100 km verbraucht der R.S. Trophy im ADAC Ecotest, die Abgasemissionen fallen dank des Partikelfilters bis auf den erhöhten CO-Ausstoß bei hoher Last durchweg niedrig aus. Renault verlangt für die goldene Mitte der R.S.-Baureihe knapp über 40.000 Euro. Viel Geld, zweifellos - in Anbetracht des enormen Fahrvergnügens aber geradezu ein Schnäppchenpreis. **Konkurrenten:** u.a. Honda Civic Type-R, Hyundai i30 N Performance, Seat Cupra, VW Golf R.

- +** hoher Fahrspaß, sehr agile Fahreigenschaften, sehr kräftiger Turbobenziner, gute Verarbeitung
- sehr straffe Federung, mäßige Reichweite, unruhiger Geradeauslauf, Bedienung erfordert hohen Gewöhnungsaufwand, schlechte Rundumsicht

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **3,2**

Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,3
	Langstrecke	3,9
	Transport	3,4
	Fahrspaß	1,1
	Preis/Leistung	3,1

EcoTest **★★★★☆**

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

⊕ Sowohl die Verarbeitung der Karosserie als auch die des Interieurs zählt zweifellos zu den besseren in dieser Fahrzeugklasse. Hier muss sich der Mégane vor der deutschen Konkurrenz keinesfalls verstecken. Bis auf wenige Kleinigkeiten gibt es an der Verarbeitungsqualität nichts auszusetzen. Der Materialmix wirkt insgesamt hochwertig und

liegt für ein Fahrzeug der Kompaktklasse auf gutem Niveau. Das Cockpit ist im oberen Bereich geschäumt, zahlreiche Applikationen in Chromoptik sorgen für ein angenehmes Ambiente. Bemerkenswert: Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern offengehalten - eine Seltenheit in dieser Fahrzeugklasse.

3,4 Alltagstauglichkeit

Der Fünffürer bietet bis zu fünf Personen Platz, der Fondmittelsitz ist aber nur als Notsitz nutzbar.

Die Zuladung des Testwagens (443 kg) fällt ordentlich aus, auf dem Dach lassen sich ungeachtet der fehlenden Dachreling hohe Lasten transportieren (80 kg). Trotz serienmäßiger Allradlenkung fällt der Wendekreis mit 11,3 m nicht sonderlich gering aus.

⊕ Sehr praktisch ist der integrierte Tankdeckel, der die Handhabung beim Tanken erfreulich einfach gestaltet.

⊖ Mit dem 50 l fassenden Kraftstofftank kommt man auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs mit einer Tankfüllung keine 600 km weit. Serienmäßig ist nur ein Reifenpannenset an Bord. Ein Ersatzrad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für Mégane R.S. nicht erhältlich, Anhängelasten sind nicht zulässig.

2,9 Licht und Sicht

An Einparksystemen bietet der Renault so einiges, es muss aber leider Aufpreis dafür gezahlt werden. Lediglich die Einparkhilfe hinten ist Serie. Parksensoren vorn, eine Rückfahrkamera und ein automatischer Einparkassistent sind gebündelt im „Easy-Parking-Paket“ erhältlich.

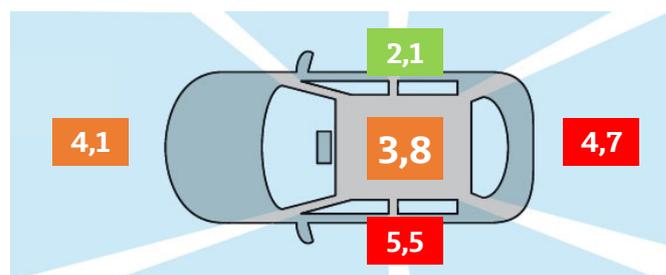
⊕ Als R.S. ist der Mégane serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Sie leuchten sehr hell und bieten nachts eine sehr gute Ausleuchtung der Fahrbahn.

⊖ Die Übersichtlichkeit der Karosserie hat sich gegenüber dem Vorgänger deutlich verschlechtert. Vor allem die Rundumsicht kann nicht überzeugen. Nicht nur die

Dachsäulen fallen nochmals 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

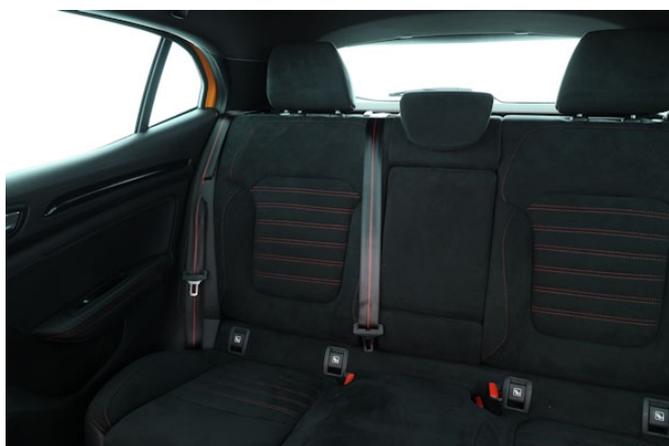
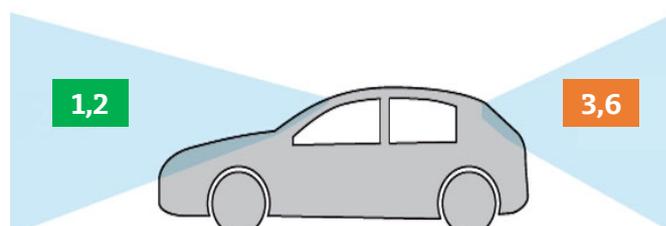
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



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

Bereich der Heckscheibe reinigen bzw. von Spritzwasser befreien kann.

Ein Fernlichtassistent ist für die Mégane R.S.-Modelle leider

2,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Mégane prinzipiell zufriedenstellend, auch wenn die Sitze recht niedrig angeordnet sind und die hohen Sitzwangen der Sportsitze etwas stören. Der Schweller ist nicht zu dominant ausgeführt und stört somit kaum. 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 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 jedoch verzichten.

⊕ Das Keyless-System des Renault funktioniert einwandfrei – fasst 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 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 nicht perfekt, da das Fahrzeug über einen

3,3 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fällt in den R.S.-Modellen etwas geringer aus als beim Standard-Mégane, da der Ladeboden sieben Zentimeter höher gesetzt ist. Das Standardvolumen unter der Hutablage beträgt vergleichbar bescheidene 280 l. Mit ausgebauter

3,5 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 bemessen. Hierfür lässt sich zwar die Rücksitzlehne umklappen, doch stört dann eine kleine Stufe am Kofferraumboden, wodurch kein ebener Ladeboden entsteht.

⊖ Die Heckklappe lässt sich zufriedenstellend öffnen und schließen. Die Ladekante liegt sehr hoch – ganze 73 cm muss

nicht erhältlich. Ebenso unverständlich ist, weshalb Renault für das Bremslicht statt schnell reagierender LED-Technik konventionelle Glühbirnen verwendet.

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 das Fahrzeug konventionell über die Entriegelungstaste auf der Fernbedienung verriegelt. Dann muss auch wieder mit der Fernbedienung aufgeschlossen werden.



Lediglich 280 l fasst der Kofferraum des Mégane R.S.

Hutablage passen bis zu 400 l oder sieben Getränkeboxen in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehne um, lässt sich das Volumen auf bis zu 1.075 l erhöhen.

man das Ladegut anheben, um es über die Kante zu wuchten. Der tief liegende Kofferraumboden stört dagegen dann beim Ausladen (16 cm niedriger als Ladekante). Ein variabler Ladeboden ist für den Mégane nicht erhältlich. Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe nicht sonderlich gut ausgeleuchtet. An dem abstehenden Heckklappenschloss können sich große Personen leicht den Kopf stoßen.

3,0 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. Im Kofferraum findet man lediglich links und rechts je einen Taschenhaken, praktische Staufächer sucht man leider vergebens.

2,9 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Das Bedienkonzept des Renault Mégane R.S. Trophy erfordert insgesamt eine lange Eingewöhnung. Auf den ersten Blick wirkt der Innenraum durch die reduzierte Tastenanzahl zwar übersichtlich, doch fehlen Schnellwahltasten für die einzelnen Hauptmenüs (z. B. Radio, Navigation oder Einstellungen) und Favoritentasten zum Speichern von Radiosender, was den täglichen Gebrauch ebenso erschwert 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. Im Mégane Bose Edition hat man die Wahl zwischen einem sieben 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. Anstatt eines analogen Tachoinstruments ist serienmäßig ein Digitaltacho verbaut. 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 serienmäßige Ambientebeleuchtung mit einstellbaren Farben sorgt für eine angenehme Atmosphäre. Über den R.S. Monitor im Top-Mégane lassen sich Echtzeitinformationen wie Gaspedalstellung, Lenkwinkel, Radwinkel, Temperaturen oder Drücke anzeigen. Auch Runden- oder Beschleunigungszeiten kann der Franzose aufzeichnen.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung können im Innenraum des Mégane überzeugen. Die umständliche und gewöhnungsbedürftige Bedienung gefällt dagegen weniger.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Mégane R.S. Trophy ist mit einem Audiosystem samt acht Lautsprechern, digitalem Radioempfang (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, einem AUX- sowie zwei USB-Anschlüssen ausgestattet. Inzwischen ist für den Renault auch eine Smartphone-Anbindung via Apple Car-Play oder Android-Auto erhältlich - bei den R.S.-Modellen sogar serienmäßig. Um auch unterwegs

elektronische Geräte laden zu können, gibt es je eine 12-Volt-Steckdose vorn und im Fond sowie die beiden USB-Anschlüsse.

Gegen Aufpreis gibt es ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen sowie ein Bose-Soundsystem mit CD-Laufwerk und zehn Lautsprechern.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz ist in einem weiten Bereich längs verstellbar. Ganz zurück geschoben reicht die Beinfreiheit für 1,95 m große Personen. Die Kopffreiheit ist nochmals deutlich

großzügiger bemessen. Auch dank der guten Innenbreite findet man im Mégane trotz des dunklen Dachhimmels 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, wenn die Vordersitze auf eine 1,85 m große Person eingestellt sind. Genügend Kopffreiheit wäre immerhin für knapp 1,90 m große Mitfahrer vorhanden.

4,0 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 Becherhalter in der Mittelarmlehne vor. Das Handschuhfach ist wegen des im Testwagen verbauten CD-Laufwerks nicht sonderlich groß und zudem weder klimatisiert noch abschließbar.



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

⊖ Im Mitteltonn sind zwar zwei Becherhalter verbaut, 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.

3,4 KOMFORT

4,8 Federung

Das beim Mégane R.S. Trophy serienmäßige Cup-Fahrwerk ist nochmals deutlich straffer abgestimmt als das beim normalen Mégane R.S. verbaute Sportfahrwerk (Federn 30 Prozent straffer, Stoßdämpfer 25 Prozent straffer). Das bleibt nicht ohne Folgen für den Federungskomfort, der nur noch rudimentär vorhanden ist.

⊖ Das Cup-Sportfahrwerk gibt in jedem Geschwindigkeitsbereich einen sehr detailgetreuen Zustandsbericht über die Fahrbahnbeschaffenheit an die Insassen weiter. Im

Stadtverkehr kann das Fahrwerk Unebenheiten nur unzureichend verarbeiten, sie dringen nahezu ungefiltert in den Innenraum. Das Ansprechverhalten bessert sich auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht merklich, hinzu kommen bei unebenen Landstraßen und Autobahnen mit tieferen Bodenwellen heftige Vertikalbewegungen der Karosserie. Kein Zweifel, Renault hatte bei der Fahrwerksabstimmung den Fokus ganz und gar auf der Fahrdynamik, der Federungskomfort fiel dabei schlicht hinten runter.

2,7 Sitze

Der Mégane R.S. Trophy ist serienmäßig mit Sportsitzen ausgestattet, der Testwagen hatte die optionalen Recaro-Sportsitze an Bord. Diese bieten auf der einen Seite zwar einen sehr guten Seitenhalt, die Einstellmöglichkeiten und damit auch der Langstreckenkomfort sind allerdings eingeschränkt. Sie lassen sich lediglich längs sowie in der Höhe verstellen, die Seitenwangen, die Sitzneigung oder die Oberschenkelauflage lassen sich allerdings nicht an den Fahrer anpassen. Eine

Lordosenstütze wird ebenfalls vermisst. Zudem können die beiden Aussparungen im Schulterbereich drücken und für kräftigere Personen fallen die Sitze zu schmal aus.

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

3,6 Innengeräusch

Wie nicht anders zu erwarten stellt der Mégane R.S. Trophy bei der Lautstärkemessung keinen Bestwert auf. Im Gegenteil, mit 70,2 dB(A) liegt das Geräuschniveau bei 130 km/h auf recht hohem Niveau. Hauptverantwortlich dafür ist der Motor, der sportlich-sonor klingt und akustisch stets sehr präsent ist. Aktiviert man den Sport-Modus, wird das Geräusch dank des

Klappenauspuffs nochmals lauter und dürfte selbst manchem Freund sportlicher Fahrzeuge etwas zu dominant sein. Die Abrollgeräusche der Sportbereifung ist ebenfalls deutlich im Innenraum zu hören, die Windgeräusche befinden sich auf üblichem Mégane-Niveau.

2,4 Klimatisierung

⊕ Als R.S. Trophy ist der Mégane mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Hier lässt sich auch die Intensität des Automatikmodus in drei Stufen regulieren. Die Klimaautomatik beinhaltet auch eine Umluftautomatik. Serienmäßig getönte Heck- und Seitenscheiben dienen als

Wärmeschutz bei direkter Sonneneinstrahlung. Vorsicht bei der Fahrzeugkonfiguration: Ordert man die Recaro-Sportsitze, kann man die optionale Sitzheizung vorn nicht hinzubestellen.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen des Mégane R.S. Trophy sind hervorragend. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h hakt der Franzose in 2,8 s ab. Auch das Anfahrverhalten, gemessen von 15 auf 30 km/h, ist sehr gut.

Für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h braucht der Kompaktsporler 5,7 s. Der Wert könnte noch besser sein,

würde er die Kraft beim Anfahren besser auf den Asphalt bringen - 300 PS sind da schlicht zu viel für einen Frontriebler, selbst wenn er eine mechanische Differenzialsperre an Bord hat. Die Höchstgeschwindigkeit ist nicht elektronisch abgeregelt, sie liegt bei 260 km/h.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner ist kein ungehobeltes Sporttriebwerk, sondern legt durchaus gute Manieren an den Tag. Vibrationen sind nur dezent im Lenkrad zu spüren. Der Motor klingt mit seinem sonoren Klang zwar sportlich, nervendes Dröhnen oder Brummen verkneift er sich aber.

Das Ansprechverhalten ist - wie bei stark aufgeladenen Motoren üblich - nicht optimal. Es dauert einen spürbaren Moment, ehe das volle Drehmoment nach dem Durchtreten des Gaspedals bereitsteht.

1,6 Schaltung/Getriebe

Der Renault Mégane R.S. ist wahlweise mit einem manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe oder einem Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe zu haben. Ist wie im Falle des Testwagens das Doppelkupplungsgetriebe an Bord, entwickelt der Turbobenziner satte 420 Nm. In Verbindung mit dem Schaltgetriebe wird das Drehmoment auf 400 Nm begrenzt.

⊕ Der bei Renault EDC genannten Doppelkuppler schaltet komfortabel, gleichzeitig reagiert er schnell auf Gaspedalbefehle des Fahrers und wählt schnell sowie zielsicher den passenden Gang. Auf manuelle Schaltbefehle mithilfe der

Schaltwippen am Lenkrad reagiert das Getriebe ebenfalls zackig. Das Anfahrverhalten gibt ebenfalls keinen Anlass zur Klage. Die Kriechfunktion setzt zwar leicht verzögert, aber harmonisch und gut dosierbar ein.

Die sechs Gänge sind sportlich eng gestuft, die Übersetzung der höchsten Fahrstufe fällt dementsprechend recht kurz aus - bei Tempo 130 zeigt die Drehzahlmessernadel 3.100 Umdrehungen an.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

⊕ In der Ausführung Trophy ist der Mégane R.S. mit dem Cup-Paket ausgestattet. Zu dessen Umfang zählen unter anderem ein gegenüber dem Sport-Fahrwerk nochmals strafferer Cup-Fahrwerk, das den Mégane noch agiler machen soll. Auch wenn uns der direkte Vergleich zum normalen Mégane R.S. fehlt, ist das Ergebnis der Fahrwerksentwickler beeindruckend. So konsequent auf Agilität getrimmt fährt sich derzeit kaum ein Kompaktsporler. Der Wagen setzt Lenkbefehle ultra-spontan um, hier muss sich mancher Sportwagen hintenanstellen.

Die Vorstellung im ADAC Ausweichtest fällt dementsprechend gut aus: Enorm schnell und dabei sehr präzise lässt sich der Top-Mégane durch die Pylonengasse dirigieren. Auch hier

müssen sich selbst gestandene Sportwagen anstrengen, ihm das Wasser zu reichen. Einen nicht unwesentlichen Beitrag leistet hier neben der sehr sportlichen Bereifung und Fahrwerksabstimmung auch die Allradlenkung, die den Wagen eine sehr ausgeprägte Handlichkeit verleiht.

⊖ Die herausragende Agilität geht zu Lasten des Geradeauslaufs. Der Franzose lässt sich von Fahrbahn-unebenheiten derart aus der Ruhe bringen, sodass man speziell bei höheren Geschwindigkeiten stets beide Hände am Lenkrad haben sollte - und diese bei kurvigen Autobahnen dennoch schweißnass werden.

2,1 Lenkung

⊕ Der Mégane R.S. Trophy ist mit einer Allradlenkung ausgestattet. Bei langsamer Fahrt schlagen die Hinterräder bis zu 2,7 Grad in die entgegengesetzte Richtung ein, was die Wendigkeit erhöht. Bei Geschwindigkeiten über 60 km/h (bzw. 100 km/h im Race-Modus) lenken die Hinterräder bis zu 1 Grad in die gleiche Richtung, wodurch die Fahrstabilität erhöht wird.

Die Lenkung überzeugt mit ihrer enormen Präzision. Auch dank der sehr direkten Übersetzung lässt sich der Mégane zentimetergenau dirigieren, hier lässt der Renault so manchen

Sportwagen alt aussehen. Zudem ist die Zentrierung sehr kräftig ausgeführt, was zwar der Fahrstabilität zu Gute kommt, aber zu einem etwas synthetischen Lenkgefühl führt.

⊖ Die Lenkung ist recht schwergängig - nicht untypisch für ein derart auf Sportlichkeit getrimmtes Fahrzeug. Aufgrund der hohen Motorleistung sind bei starker Beschleunigung selbst in den mittleren Gängen Krafteinflüsse zu spüren - der Fahrer sollte auch hier stets beide Hände am Lenkrad haben.

2,4 Bremse

⊕ Die Bremswege des Mégane R.S.- Trophy fallen in Anbetracht der sportlichen Bereifung und der Sportbremsanlage nicht sonderlich kurz aus - hier hätte man mehr oder in diesem Fall weniger (Meter) erwartet. Im Mittel über zehn Messungen liegt der Bremsweg aus 100 km/h bei 35,0

m. Zum Vergleich: Ein kürzlich getesteter Mégane TCe 140 mit Standardreifen kam nach 34,6 m zum Stehen. Die Dosierbarkeit der Brembo-Bremsanlage ist hingegen tadellos.

2,8 SICHERHEIT

3,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Auch im Mégane R.S. findet man eine Reihe an Assistenzsystemen, die nicht nur die Fahrsicherheit steigern, sondern auch für eine Entlastung des Fahrers auf längeren Strecken sorgen. Allerdings kosten nahezu alle Systeme Aufpreis. Etwa die Frontkamera hinter der Windschutzscheibe, mit der sich einige Funktionen realisieren lassen. Neben Verkehrszeichenerkennung und Fernlichtassistent gibt es über die Kamera auch einen Spurverlassenswarner. 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 dürfte. Das empfehlenswerte optionale Safe-Cruising-Paket enthält einen Notbremsassistenten (30 - 140 km/h), einen Abstandswarner, ein Kollisionswarnsystem und eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (50 - 150 km/h). Wer den Totwinkelassistenten an Bord haben möchte, muss das teure Easy-Parking-Paket ordern. Das System erkennt aber nur im toten Winkel fahrende und keine sich schnell nähernden Fahrzeuge und funktioniert auch nur in einem recht geringen Geschwindigkeitsbereich (30-140 km/h).

Der Luftdruck der Reifen lässt sich im Kombiinstrument anzeigen, ein - wenn auch leider nur per Scheibe ausfahrbares - Head-Up-Display ist gegen Aufpreis zu haben.

2,4 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: 12/2016). Die Sicherheitsausstattung entspricht dem Klassendurchschnitt. Sechs Airbags, Gurtstraffer und -kraftbegrenzer vorn und hinten auf den Außensitzen sowie höheninstellbare Frontgurte gehören zum Serienumfang. Gurtwarner vorn und hinten zeigen an, wenn ein Insasse nicht angeschnallt ist. Die fixen vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für rund 1,90 m große Personen. Weniger überzeugend sind die Kopfstützen im Fond. Sie reichen nur für ca. 1,70 m große Mitfahrer. Warn-dreieck 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 für Kindersitze geeignet. Es fehlen jedoch Isofix-Haken.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarner	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremsassistent	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarner	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-Up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Zudem lassen sich Kindersitze aufgrund der ausgeprägten Seitenwangen der Sportsitze nicht lagestabil fixieren, hohe Kindersitze stehen an der fixen Kopfstütze an. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze gut befestigen – auf Wunsch auch mittels Isofix und Ankerhaken. Achtgeben sollte man bei Babyschalen mit Base. Der erhöhte Platzbedarf führt dazu, dass sich der entsprechende Vordersitz im Falle des Mégane nicht mehr ganz zurückschieben lässt. Bei Verwendung einer Base unbedingt vorher prüfen, ob die vorderen Insassen dann noch genügend Platz haben.

⊖ Der Fond-Mittelsitz ist laut Betriebsanleitung zwar für die meisten Kindersitze freigegeben, in der Praxis ist er aber aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie weitgehend ungeeignet.

3,3 Fußgängerschutz

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

3,9 UMWELT/ECOTEST

5,2 Verbrauch/CO₂

⊖ Wie in Anbetracht der hohen Motorleistung nicht anders zu erwarten, fällt der Verbrauch hoch aus. Der Mégane R.S. Trophy kommt auf eine CO₂-Bilanz von 226 g/km, wofür es acht von 60 möglichen Punkten gibt. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 8,5 l/100 km. Innerorts verbraucht der Kompaktportler 8,6 l, außerorts sind es 7,3 l und auf der Autobahn 10,3 l pro 100 km.

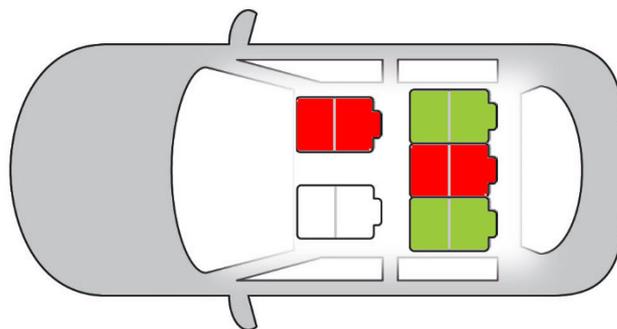
2,5 Schadstoffe

Zusammen mit den acht Punkten für den Verbrauch kommt der Mégane damit auf 43 Punkte - zwei Sterne im anspruchsvollen ADAC Ecotest sind der karge Lohn dafür.

⊕ Im Schadstoffkapitel des ADAC Ecotest schneidet der Franzose, der die Abgasnorm Euro 6d-TEMP erfüllt und mit einem Partikelfilter (OPF) ausgestattet ist, gut ab. Die Schadstoffe befinden sich auf niedrigem Niveau, lediglich der CO-Ausstoß steigt im Autobahnzyklus durch das Anfetten des

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)

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

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Kraftstoffgemisch sehr stark an und vereitelt ein besseres Ergebnis für den Kompaktportler. Somit erhält der Franzose 35 Zähler.

3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Renault Mégane R.S. kostet 39.190 Euro, als R.S. Trophy mit dem Cup-Paket, 19-Zöllern und spezieller Bremsanlage 41.190 Euro. Damit ist der Kompaktsporthler ein teures Vergnügen, in Anbetracht der guten Serienausstattung und der vielen Technikfeatures wie Allradlenkung oder der mechanischen Differenzialsperre aber nicht zu hoch eingepreist.

Bei der Sicherheitsausstattung gibt es aber noch einige Lücken, die der Käufer schließen sollte. Notbremsassistent samt Kollisionswarner sowie eine adaptive Geschwindigkeits-

regelung (Safe-Cruising-Paket) sowie die LED-Scheinwerfer sind eine lohnende Investition in die eigene Sicherheit. Renault bietet für den Mégane insgesamt fünf Jahre Garantie (zwei Jahre Neuwagengarantie, danach drei Jahre Anschlussgarantie). Die Anschlussgarantie ist begrenzt auf 100.000 km bzw. 60 Monate.

Die Unterhaltskosten fallen nicht nur aufgrund der hohen Kraftstoffkosten hoch aus, auch die ungünstigen Versicherungseinstufungen tragen ihren Teil dazu bei.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Mégane TCe 115 GPF Life	Mégane TCe 140 GPF Limited	Mégane TCe 160 GPF Limited	Mégane BLUE dCi 115 Limited	Mégane BLUE dCi 150 Limited EDC	Mégane R.S. TCe 280 GPF	Mégane R.S. TCe 300 GPF Trophy
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1332	4/1461	4/1749	4/1798	4/1798
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	103 (140)	117 (160)	85 (115)	110 (150)	205 (280)	221 (300)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1500	240/1600	260/1750	260/2000	340/1750	390/2400	400/3200
0-100 km/h [s]	10,7	9,5	9,0	11,1	9,3	5,8	5,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	205	205	190	205	255	260
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	124	125	125	102	124	181	183
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/21/23	18/21/23	18/23/24	19/22/23	19/22/23	17/25/24	17/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	112	116	116	186	273	202	216
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	19.990	22.190	23.290	23.590	27.690	34.890	39.190

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 Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), geregelt	
Hubraum	1.798 ccm
Leistung	221 kW/300 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	420 Nm bei 3.200 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	260 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,5 l
CO ₂ -Ausstoß	176 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/35 R19
Länge/Breite/Höhe	4.364/1.875/1.428 mm
Leergewicht/Zuladung	1.518/396 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	294/1157 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre plus 3 Jahre Anschlussgarantie/12 Jahre
Produktion	Palencia, Spanien

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	3.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	245/35 R19 93Y
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Potenza S001
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	8,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,6/7,3/10,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	191 g/km (WTW* 226 g/km)
Reichweite	585 km
Innengeräusch 130 km/h	70,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.065 mm
Leergewicht/Zuladung	1.480/443 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	280/590/1.075 l

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

Betriebskosten	177 Euro	Werkstattkosten	121 Euro
Fixkosten	140 Euro	Wertverlust	477 Euro
Monatliche Gesamtkosten	915 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	226 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/25/24		
Basispreis Mégane R.S. Tce 300 GPF Trophy EDC	41.090 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.03.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	
Km-Stand bei Testbeginn	5.100 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/790 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	890 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	890 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	890 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	390 Euro
Verkehrszeichenerkennung	390 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	790 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	390 Euro° (Paket)
Spurwechselsassistent	890 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	490 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	290 Euro/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	790 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,0

AUTOKOSTEN

3,2

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

Stand: Oktober 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner