



Renault Mégane Tce 140 R.S. Line

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(103 kW/140 PS)

Seit 2020 ist das Facelift der vierten Generation des Renault Mégane erhältlich – erkennbar an der stärker konturierten Frontschürze samt LED-Scheinwerfern sowie die weit zur Fahrzeugmitte hin reichenden LED-Rücklichter, die sich mit dem Motorstart einschalten und dynamische Blinker beinhalten. Den Innenraum dominiert das Touchdisplay des Multimediasystems Easy Link. Die Bedienung geht recht einfach von der Hand, wenn auch zahlreiche Einstellungen in den Tiefen des Systems versteckt liegen und der Touchscreen eine lange Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen erfordert. Der Mégane ist zunächst als Diesel und Benziner erhältlich – das Leistungsspektrum reicht hier von 115 bis 158 PS. Der Plug-In-Hybrid ist aktuell dem Mégane Grandtour (Kombi) vorbehalten. Wir testen den Renault Mégane Tce 140 GPF R.S. Line (vormals GT Line) mit besonders sportlicher Optik. Der 1,3-l-Turbobenziner leistet 140 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 240 Nm. Der Vierzylinder läuft angenehm kultiviert und verbraucht im ADAC Ecotest 6,4 l/100 km, sodass die Reichweite mit dem 47-l-Kraftstofftank rund 730 km beträgt. Dank des Partikelfilters gibt sich der Turbobenziner auch bei den Partikelemissionen keine Blöße. Fahrspaß kommt nicht nur antriebs- sondern auch fahrwerksseitig auf. Die Lenkung ist präzise sowie gefühlvoll und die Fahreigenschaften sind sicher und agil. In puncto Assistenzsysteme ist der Mégane ebenfalls gut aufgestellt. So unterstützt der Franzose bereits serienmäßig mit dem Spurhalte- und Müdigkeitswarner, der Verkehrszeichenerkennung sowie dem Fernlichtassistenten. Gegen Aufpreis kommen Notbremsassistent samt Fußgängererkennung, adaptive Geschwindigkeitsregelung, Autobahn- und Stauassistent sowie Abstands-, Totwinkel- und Querverkehrswarner beim Rückwärtsausparken hinzu. Mit der ansehnlichen Serienausstattung samt LED-Scheinwerfer, Nebelscheinwerfer, Navigationssystem und Zweizonen-Klimaautomatik ist der Mégane R.S. Line ab 29.100 Euro erhältlich. Bis auf kleine Ärgernisse wie beispielsweise die hohe Ladekante kann man dem sympathischen Franzosen wenig vorwerfen. **Konkurrenten:** u. a. Ford Focus, Honda Civic, Opel Astra, KIA Ceed, Toyota Corolla, VW Golf.

- + präzise Lenkung, kultivierter und kräftiger Benziner, geringe Schadstoffemissionen, LED-Scheinwerfer serienmäßig
- mäßige Rundumsicht, hohe Kofferraum-Ladekante, bescheidenes Platzangebot hinten, unpraktisches Schlüsselformat (Keycard)

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,1
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Sowohl die Verarbeitung der Karosserie als auch des Interieurs können sich durchaus sehen lassen. Bis auf wenige Kleinigkeiten gibt es an der Verarbeitungsqualität nichts auszusetzen. Der Materialmix wirkt insgesamt wertig und liegt für ein Fahrzeug der Kompaktklasse auf gutem Niveau. Zahlreiche Applikationen in Aluminiumoptik werten den Innenraum ebenso auf wie die geschäumten oberen Bereiche von Armaturenbrett

und vorderen Türverkleidungen. Ansonsten dominiert wie üblich harter Kunststoff den Fahrgastraum. Für mehr Wohlbefinden im Fahrzeug sorgt bei Dunkelheit die in Farbe und Intensität konfigurierbare Multi-Sense Ambientebeleuchtung vorn.

⊕ Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern offengehalten – eine Seltenheit in dieser Fahrzeugklasse.

2,9 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 6,4 l/100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 47-Liter-Tank eine theoretische Reichweite von 730 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 483 kg – das reicht für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Der Fünftürer bietet bis zu fünf Personen Platz, der Fondmittelsitz ist allerdings lediglich als Notsitz nutzbar. Trotz fehlender Dachreling lassen sich mit einem geeigneten Trägersystem Lasten von insgesamt bis zu 80 kg auf dem Dach transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkuppelung kann bis zu 75 kg betragen, was selbst für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reicht. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,65 t wiegen, wenn er über

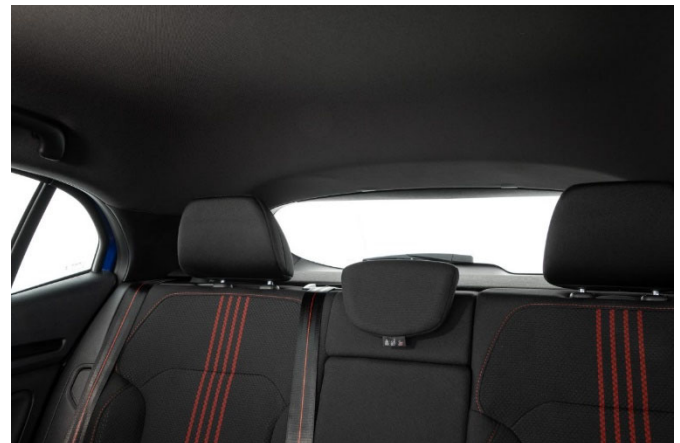
eine eigene Bremse verfügt (sonst 640 kg). Der Franzose lässt sich aufgrund seiner kompakten Abmaße gut im Stadtverkehr fortbewegen, der Wendekreis von 11,6 m dürfte allerdings kleiner ausfallen. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlauf-eigenschaften sind nicht lieferbar.

⊕ Der integrierte Tankdeckel beinhaltet einen Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Tanken des falschen Kraftstoffs verhindert.

2,8 Licht und Sicht

Die Karosserie des Renault Mégane lässt sich gut abschätzen, hinten besser als vorn. Der Scheibenwischer an der Heckscheibe ist etwas klein geraten und reinigt daher lediglich einen kleinen Bereich der Heckscheibe. Serienmäßig ist der Renault in der R.S. Line mit Parksensoren vorn und hinten ausgestattet. Weitere Einparksysteme wie beispielsweise seitliche Parksensoren, Rückfahrkamera sowie Einparkassistent sind lediglich gegen Aufpreis an Bord. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist nicht erhältlich.

⊕ Der Mégane ist seit der Modellüberarbeitung serienmäßig in allen Ausstattungslinien mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, die nachts die Fahrbahn mit einer tageslichtähnlicher Farbtemperatur hell ausleuchten. In der Testwagenausstattung ist der Mégane zusätzlich mit einem automatisch auf- und abblendenden Fernlichtassistenten ausgestattet, zudem übernehmen die Nebelscheinwerfer die Funktion des statischen Abbiegelichts.



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

⊖ Die Rundumsichtmessung bescheinigt dem Franzosen ein eher durchwachsenes Ergebnis. Besonders nach hinten sieht man aufgrund der sehr breiten C-Säulen und der nicht versenkbaren Kopfstützen nicht viel. Zudem sind Gegenstände hinter dem Fahrzeug aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante erst in großer Entfernung erkennbar. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – ein Spurwechsel mit aktiviertem Warnblinker (beispielsweise beim Aufschließen am Stauende) kann daher nicht angezeigt werden. Die Rückfahrkamera wird nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt. Leider ist der Mégane weder mit einer automatischen Leuchtweitenregulierung noch mit einer Scheinwerferreinigungsanlage ausgestattet. Und für ein Top-Lichtsystem, wie es einige Konkurrenten bieten, fehlt dem Franzosen neben einem dynamischen Fernlichtassistenten auch eine Kurvenlichtfunktion.

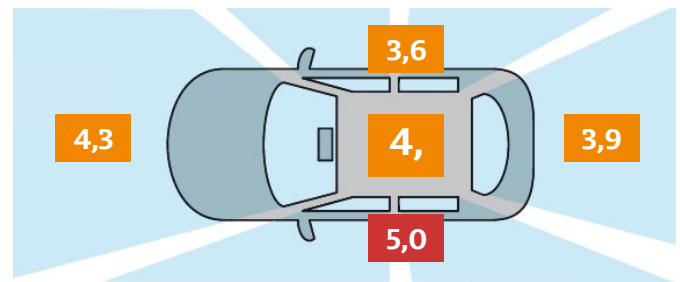
2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Mégane zufriedenstellend, auch wenn die Sitze recht niedrig (42 cm über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz) angeordnet sind. Der Schweller ist nicht zu dominant ausgeführt und stört somit kaum. In den Fond gelangt man befriedigend – vor allem der schmale Türausschnitt im Fußbereich sowie der im hinteren Bereich stark hochgezogene Schweller schränken die Zugänglichkeit in den Fond ein. Die Türen öffnen insgesamt weit genug und bleiben selbst an Steigungen sicher offen (vorn in drei und hinten in zwei Positionen). Haltegriffe am Dachhimmel können das Aussteigen erleichtern – der Fahrer muss auf einen solchen Haltegriff verzichten.

⊕ Das serienmäßige Keyless-System des Renault funktioniert einwandfrei – fasst man den Türgriff an, entriegelt sich das Fahrzeug, entfernt man sich mit der sperrigen Keycard wieder vom Fahrzeug, wird es automatisch und ohne Zutun des Fahrers wieder verriegelt. Als Verriegelungsbestätigung ertönt ein kurzer Piepton (deaktivierbar) und der Wagen blinkt.

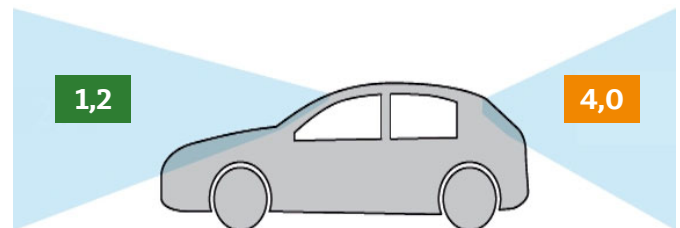
Rundumsicht

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 und hinter dem Fahrzeug erkennt.



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 ausreichend, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Positiv ist jedoch, dass das Keyless-System deaktiviert wird, wenn das Fahrzeug per Fernbedienung verriegelt oder für einen längeren Zeitraum nicht genutzt wurde. Dann muss das Fahrzeug auf konventionelle Weise (Taste auf Fernbedienung) entriegelt werden – bei Deaktivierung aufgrund längerer Nichtnutzung muss das System zudem in den fahrzeugseitigen Einstellungen wieder manuell aktiviert werden.

3,0 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 325 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 415 l. Alternativ kann man dann auch bis zu acht Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 680 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.135 l Volumen zur Verfügung. Unter dem Ladeboden stehen weitere 80 l für Kleinkram zur Verfügung.

3,7 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 Stufe am Kofferraumboden, wodurch kein ebener Ladeboden entsteht.

⊖ Die Heckklappe lässt sich manuell zufriedenstellend öffnen und schließen, einen elektrischen Antrieb gibt es nicht. Die Entriegelungstaste für die Kofferraumklappe befindet sich am unteren Ende der Heckklappe (oberhalb des Stoßfängers),

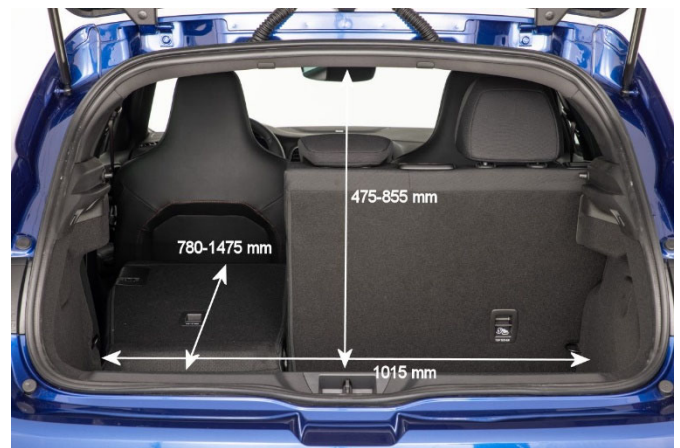
2,8 Kofferraum-Variabilität

Der Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus an sich funktioniert leichtgängig. Sind die Vordersitze jedoch nach ganz hinten gestellt, müssen vorher die nicht versenkbaren Kopfstützen abgezogen werden. Beim Zurückklappen sollte man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen.

2,6 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Dominiert wird das aufgeräumt wirkende Cockpit von dem Touchscreen des Easy Link-Infotainmentsystems. In der Ausstattung R.S. Line ist das horizontal ausgerichtete Display sieben Zoll groß und kann optional auf 9,3 Zoll (vertikal) vergrößert werden. Das Bediensystem ist weitestgehend logisch aufgebaut. Der große Funktionsumfang und manche nicht auf Anhieb auffindbare Detaileinstellung erschweren den Umgang im Alltag allerdings ebenso wie das Fehlen von praktischen Schnellwahltasten für die gängigsten Funktionen und von Drehreglern für die Lautstärke beziehungsweise zum Scrollen und Zoomen. Positiv hervorzuheben ist, dass der Touchscreen gut zu erreichen und weit oben platziert ist. Unterhalb befindet sich die Bedieneinheit der serienmäßigen Zweizonen-Klimaautomatik. Sie dürfte zwar etwas höher



Mit 325 l Volumen bietet der Mégane einen Kofferraum von durchschnittlicher Größe.

verschmutzt schnell und sorgt so für schmutzige Finger. Die Ladekante liegt sehr hoch – ganze 75 cm muss man das Ladegut anheben, um es über die Kante zu wuchten. Beim Ausladen stört neben der breiten Stoßstange auch der tief liegende Kofferraumboden, die innere Stufe zur Ladekante beträgt 23 cm. Ein variabler Ladeboden ist für den Mégane (Limousine) nicht erhältlich. Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe nicht sonderlich gut ausgeleuchtet. An dem abstehenden Heckklappenschloss können sich Personen ab einer Größe von rund 1,90 m leicht den Kopf stoßen.

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

⊖ Ein Sicherheitstrennnetz (zwischen Passagier- und Gepäckraum) ist für die Limousine nicht erhältlich.

platziert sein, lässt sich aber dank der großen Drehregler und der gut erkennbaren Symbole einwandfrei bedienen. Hinter dem Multifunktionslenkrad, auf dem sich beispielsweise die Aktivierungstasten für die Geschwindigkeitsregelung/-begrenzung befinden, blickt der Fahrer optional auf das neue 10,2 Zoll große digitale Kombiinstrument inklusive Navigationsansicht, das beim Mégane R.S. Line die konventionellen Rundinstrumente der Basisausstattung ersetzt und per Multi-Sense sogar unterschiedliche Ansichten ermöglicht. An der Ergonomie gibt es ebenfalls wenig zu kritisieren. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite verstellen und der Schalthebel liegt insgesamt gut zur Hand. In der getesteten Ausstattung findet man viele Komfortfunktionen serienmäßig an Bord, die den Fahrer

entlasten (beispielsweise Licht- und Regensensor sowie schlüsselloser Motorstart über Startknopf). Auch nachts findet man sich im Fahrzeug gut zurecht. Alle wichtigen Schalter mit Ausnahme der Drehregler für die Lüftungsdüsen sind beleuchtet, es gibt eine helle Innenraumbeleuchtung samt Leseleuchten, und die serienmäßige Ambientebeleuchtung mit einstellbaren Farben sorgt für eine angenehme Atmosphäre.

⊖ Etwas umständlich ist die Bedienung des nicht optimal erreichbaren Bediensatelliten rechts hinter dem Lenkrad für beispielsweise die Anpassung der Lautstärke.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Als R.S. Line ist der Mégane in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Das serienmäßige Infotainment-System Easy Link mit Sieben-Zoll-Display bietet FM- und Digitalradio (DAB+), AUX- und USB-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto sowie Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen (TomTom Traffic) inklusive Auto-Update-Funktion. Die Echtzeit-Verkehrsinformationen stehen dem Nutzer nach Auslieferung des Fahrzeugs 36 Monate kostenlos zur Verfügung und können danach über den Renault Partner

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Der Fünftürer bietet in der ersten Reihe ein großzügiges Platzangebot, die Sitze können für knapp 1,95 m große Menschen weit genug zurückgeschoben werden. Die Kopffreiheit würde sogar für 2,05 m Körpergröße reichen. Die Innenbreite fällt ordentlich aus. Das gute Raumgefühl wird

3,5 Raumangebot hinten

Das Platzangebot in der zweiten Reihe ist selbst für ein Fahrzeug der Kompaktklasse recht knapp bemessen. Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 Meter eingestellt, reicht die Beinfreiheit für 1,80 m große Personen. Trotz der nach hinten abfallenden Dachlinie würde die Kopffreiheit sogar für knapp 1,90 m große Insassen reichen. Für zwei Personen ist die Innenbreite im Fond mehr als ausreichend, bei drei Personen nebeneinander ist man jedoch stark eingengt – das ist allenfalls für Kurzstrecken zumutbar. Das Raumgefühl ist lediglich passabel. Hierfür sind neben der hohen Seitenlinie, die niedrige Dachlinie sowie der dunkle Dachhimmel verantwortlich.

⊖ Das optionale Glas-Schiebedach reicht leider nicht bis über die Rücksitzbank.



Die Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität sind ordentlich.

abonniert werden. Das vertikal angeordnete 9,3-Zoll-Display ist ebenso gegen Aufpreis erhältlich wie ein Bose-Soundsystem mit zehn Lautsprechern. Mithilfe der My Renault-App lassen sich Fahrzeuginformationen abrufen und -funktionen steuern.

⊖ Ein CD-Player im Handschuhfach ist der Ausstattungslinie Bose Edition vorbehalten.

durch das hoch aufbauende Armaturenbrett, die niedrige Dachlinie sowie den dunklen Dachhimmel geschmälert. Das optionale Panorama-Glasschiebedach lässt zusätzliches Licht in den Innenraum.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen und fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Vorn findet man zahlreiche praktische Ablagen vor, in der Mittelarmlehne befinden sich ein geschlossenes Ablagefach sowie Becherhalter. Es gibt ein separates Ablagefach für das Smartphone, in den Türfächern lässt sich vorn sogar eine Ein-Liter-Flasche verstauen. Das Handschuhfach ist beleuchtet und bietet ordentlich Platz, lässt sich jedoch weder

abschließen noch klimatisieren. Hinten finden die Insassen wenige Ablagemöglichkeiten vor, immerhin stehen geschlossene Lehnentaschen sowie Becherhalter in der Mittelarmlehne zur Verfügung.

⊖ Die vorderen Becherhalter halten Becher und Dosen nicht zuverlässig.

2,6 KOMFORT

2,7 Federung

Den Mégane gibt es lediglich mit McPherson-Vorderachse sowie einer Verbundlenker-Hinterachse. 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 lediglich etwas zum Stuckern. Bei grobem Kopfsteinpflaster ist die Karosserie gut entkoppelt. Die Insassen werden weder durch übertriebenes Dröhnen noch durch störendes Lenkradschütteln malträtirt.

2,8 Sitze

Fahrer- und Beifahrersitz sind beim Mégane R.S. Line in der Höhe einstellbar – der Beifahrersitz nicht in allen Ausstattungsvarianten. Die angenehm gepolsterten Sportsitze sind ausgeprägt konturiert und bieten mit ihren ausladenden Wangen einen festen Seitenhalt. Nicht jedermanns Sache sind die integrierten Kopfstützen, hier empfiehlt sich Probesitzen vor dem Kauf. Die Sitzposition vorn ist auch dank längs einstellbarer Mittelarmlehne bequem. Auf der mäßig konturierten

Rückbank sitzt man dank der hohen Lehnen akzeptabel, die Oberschenkelunterstützung könnte ausgeprägter sein. Der Fondmittelsitz ist zwar prinzipiell weich gepolstert, er hat aber eine höckerartige Form und ist damit unbequem.

⊖ Eine elektrische Einstellung des Fahrersitzes samt Memory- und Massagefunktion (per Lordosenstütze) ist lediglich in der Ausstattungslinie Intens optional erhältlich.

2,6 Innengeräusch

67,0 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 beispielsweise die Fahrgeräusche, wenn man über Kies fährt. Auch der Benzinmotor hält sich akustisch weitgehend zurück und wird erst im oberen Drehzahlbereich übermäßig laut.

2,3 Klimatisierung

⊕ Eine manuelle Klimaanlage ist bereits in der Basisausstattung (Life) an Bord, der R.S. Line hat eine für Fahrer und Beifahrer getrennt regelbare Zweizonen-Klimaautomatik verbaut. Hier lässt sich auch die Intensität des Automatikmodus in drei Stufen (sanft, normal und schnell) regulieren. Zudem kann man an den Luftdüsen in der Mittelkonsole die Strömungsrichtung unabhängig von der Intensität verändern – heutzutage in der Kompaktklasse keine Selbstverständlichkeit mehr. Die Klimaautomatik beinhaltet auch einen Luftgütesensor, der die Umluftsteuerung je nach

Schadstoffgehalt in der Außenluft automatisch steuert. Serienmäßig getönte Heck- und Seitenscheiben dienen als Wärmeschutz bei direkter Sonneneinstrahlung. Für die Fondinsassen befindet sich am Ende der Mittelkonsole ein Luftausströmer, zudem gibt es Düsen unter den Vordersitzen für den Fußraum. Gegen Aufpreis lässt sich der Mégane mit einer Standheizung sowie Sitzheizung für die Frontsitze ausstatten.

⊖ Eine Lenkradheizung ist für die R.S. Line nicht verfügbar.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

⊕ Der 140 PS starke Vierzylinder-Benziner sorgt im Mégane für ordentliche Fahrleistungen. Angesichts des geringen Hubraums von 1,3 l fällt das maximale Drehmoment mit 240 Nm recht hoch aus, der Turboaufladung sei Dank. So gehen Überholvorgänge auf der Landstraße flott von der Hand – von 60 auf 100 km/h benötigt man 5,4 s. Auch die Elastizitätswerte können sich durchaus sehen lassen, selbst im sechsten Gang

beschleunigt der Downsizing-Verbrenner noch wacker. Per Multi-Sense lässt sich zusätzlich im Sport-Modus das Ansprechverhalten des Fahrpedals verändern, sodass der Mégane schneller auf Gasbefehle reagiert. Die Höchstgeschwindigkeit liegt laut Hersteller bei 205 km/h, der Sprint aus dem Stand auf 100 km/h ist mit 9,4 s angegeben.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner legt gute Manieren an den Tag. Im Innenraum, etwa an Lenkrad und Pedalerie, sind nur leichte Vibrationen zu spüren. Bei der Leistungsentfaltung merkt man, dass der Ottomotor seine Leistung mit wenig Hubraum generieren muss und dementsprechend stark aufgeladen ist. Die Folge ist ein merklich verzögertes Ansprechen,

insbesondere bei niedrigen Touren. Hat der Turbomotor erst einmal Ladedruck aufgebaut, gibt er seine Leistung recht homogen ab. Störendes Brummen bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich der Vierzylinder weitgehend, bei hohen Drehzahlen neigt er allerdings zum Dröhnen.

2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der 140-PS-Turbobenziner aus der 1,3-Liter-Baureihe ist als R.S. Line lediglich mit Sechsgang-Schaltgetriebe verfügbar, das sich insgesamt recht präzise und mit geringem Kraftaufwand schalten lässt – nur bei schnellen Gangwechseln kann es auch mal haken. Der Rückwärtsgang kann einfach und geräuscharm eingelegt werden. Eine Schaltempfehlung unterstützt eine ökonomische Fahrweise, ist allerdings im Kombiinstrument etwas klein geraten und daher eher unauffällig. Das Anfahren

klappt dank gut ertastbarem Druckpunkt der Kupplung sowie leichter Drehzahlanhebung weitgehend problemlos. Neben einer Berganfahrhilfe ist der Renault mit einer Auto-Hold-Funktion ausgestattet, die den Wagen beim Anhalten zeitlich unbegrenzt festbremst. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos. Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen insgesamt gut zur Motorcharakteristik, bei 130 km/h dreht der Motor mit 2.750 1/min.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ An den Fahreigenschaften des Mégane gibt es kaum etwas auszusetzen. Die Stabilität auf der Autobahn ist gut, die Lenkung stellt nach einem Lenkimpuls spontan in die Mittellage zurück und erlaubt stressfreies Fahren. Der Geradeauslauf ist zufriedenstellend, die Spurrinnenempfindlichkeit nicht störend ausgeprägt. Bei einem plötzlichen Ausweichmanöver, wie es im ADAC Ausweichtest simuliert wird, zeigt der Renault ein sicher beherrschbares Fahrverhalten. Die leichte Übersteuerneigung beim

Gegenlenken wird durch effektive Eingriffe des Stabilitätsprogramms (ESP) gemildert. Durch die geringen Aufbaubewegungen und das agile Heck vermittelt der Mégane auf kurvigen Landstraßen durchaus Fahrspaß, erfordert im Grenzbereich aber eine kundige Hand. Die Traktion des Fronttrieblers geht in Ordnung, ein elektronisches Sperrdifferential würde die Traktion beim Beschleunigen aus Kurven weiter verbessern.

2,1 Lenkung

⊕ Die elektrisch unterstützte Lenkung kann im Mégane durchweg überzeugen. Die Lenkung spricht bereits 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 Kompaktmodell

agil und präzise lenken, ohne jedoch im Alltag nervös zu wirken. Der Lenkradwiderstand lässt sich über den Fahrmodus-Schalter (Multi Sense) etwas anpassen. Mit 2,9 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt.

2,3 Bremse

⊕ Die Bremsanlage des Mégane kann überzeugen. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Franzose nach 34,6 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Messungen) – ein guter Wert. Ansprechen und Dosierbarkeit gehen ebenfalls in Ordnung.

2,5 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im neuen Mégane findet man eine Reihe an Assistenzsystemen, die nicht nur die Fahrsicherheit erhöhen, sondern zudem den Fahrer auf längeren Strecken entlasten. Die Frontkamera hinter der Windschutzscheibe ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig an Bord. Damit lassen sich bereits einige Funktionen realisieren, wie Verkehrszeichenerkennung, Fernlichtassistent und Spurverlassenswarnung. Weitere Assistenzsysteme befinden sich durch zusätzlich erforderliche Sensoren lediglich gegen Aufpreis an Bord. Das empfehlenswerte Driving-Paket umfasst neben Autobahn- und Stauassistenten, adaptiven Tempomaten (bis 170 km/h) sowie Abstands- und Kollisionswarner auch einen Notbrems-, Einpark-, Spurhalte- und Totwinkelassistenten. Der Luftdruck der Reifen lässt sich im Kombiinstrument anzeigen, ein Head-up-Display (ausfahrbare Scheibe) kostet Aufpreis.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen
























⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 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 höheninstellbare Frontgurte gehören zum Serienumfang. Gurtwarner vorn und hinten zeigen an, wenn ein Insasse nicht angeschnallt ist. Die integrierten Kopfstützen reichen vorn in der Höhe für rund 1,90 m große Personen. Weniger überzeugend sind die Kopfstützen im Fond. Sie reichen nur für circa 1,70 m große Mitfahrer.

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

2,4 Kindersicherheit

⊕ Das Crashergebnis für die Kindersicherheit fällt mit 87 Prozent der möglichen Punkte gut aus (Test: 12/2015). Bis zu drei Kindersitze lassen sich gleichzeitig in der Schräghecklimousine montieren (Außensitze und Beifahrersitz), die Zugänglichkeit zu den Fondsitzen ist gut.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	Vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze gut befestigen – auch mittels Isofix samt iSize-Freigabe und Ankerhaken. Achtgeben sollte man allerdings bei hohen Kindersitzen, da diese schnell an der C-Säule anstehen. Der Beifahrersitz ist dank abschaltbarem Airbag für Kindersitze geeignet, die integrierte Kopfstütze kann die Montage hoher Kindersitze jedoch beeinträchtigen und zudem fehlt eine Isofix-Verankerung.

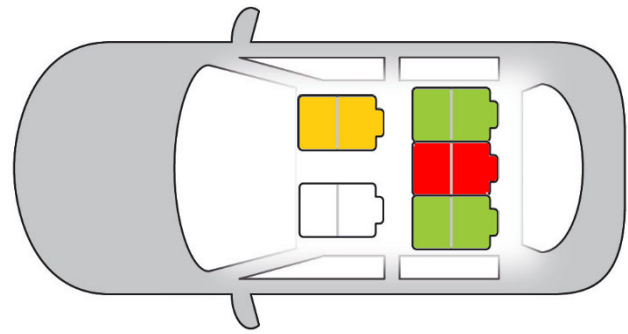
⊖ Der Fond-Mittelsitz ist laut Betriebsanleitung zwar für bestimmte Kindersitze freigegeben, in der Praxis ist er allerdings aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie weitgehend ungeeignet – zudem fehlt hier ein Isofix-System. Drei Kindersitze nebeneinander finden im Fond ohnehin keinen Platz. Nutzt man auf der Rücksitzbank eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr weit nach hinten schieben. Daher empfiehlt sich eine Sitz- und Montageprobe.

3,1 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Mégane befriedigend ab, er erzielt 71 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 12/2015). Hauptkritikpunkt sind die recht unnachgiebig

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)

gestalteten A-Säulen. Zudem hat der Franzose lediglich gegen Aufpreis einen City-Notbremsassistenten inklusive Fußgängererkennung an Bord.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO₂

Der Mégane TCe 140 kann mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 179 g/km ein passables Ergebnis einfahren. Im CO₂-Kapitel des ADAC Ecotest erreicht das Fahrzeug 24 von 60 möglichen

Punkten. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,4 l/100 km. Innerorts verbraucht das Kompaktmodell 6,4 l, außerorts sind es 5,7 l und auf der Autobahn 7,5 l pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel des ADAC Ecotest schneidet der Mégane TCe 140, der die Abgasnorm Euro 6d-ISC-FCM erfüllt und mit einem Partikelfilter (GPF) ausgestattet ist, sehr gut ab. Sämtliche Schadstoffe liegen auf einem erfreulich geringen Niveau, lediglich die Partikelanzahl ist in einzelnen Fahrzyklen leicht erhöht. Somit erhält der Franzose 49 von maximal 50 Zählern. Zusammen mit den 24 Punkten für den Verbrauch kommt der Mégane damit auf 73 Punkte – vier Sterne im anspruchsvollen ADAC Ecotest sind der Lohn dafür. Der Mégane bestätigte die Messwerte im realen Straßenverkehr mit einem portablen Emissions-Messgerät (PEMS).

Verbrauch

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

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

2,3 AUTOKOSTEN

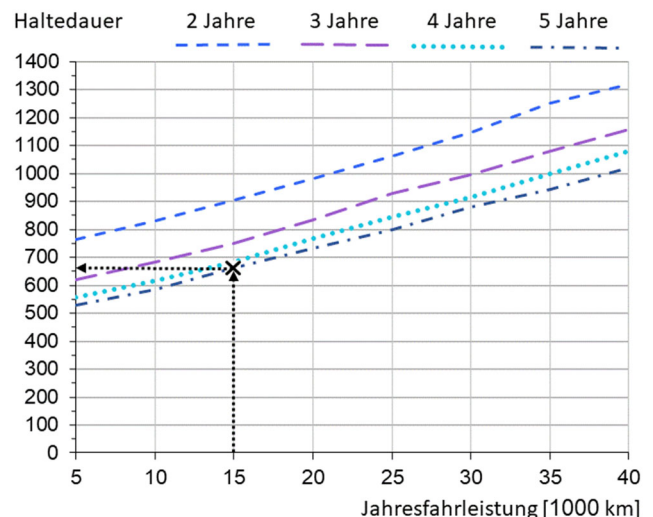
2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Renault ruft für den Mégane TCe 140 GPF in der gut ausgestatteten R.S. Line 29.100 Euro (bei 19 % MwSt.) auf. Damit liegt der Franzose auf dem Preisniveau der deutschen Konkurrenz. Die Komfortausstattung ist mit Navigationssystem, Zweizonen-Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, Parksensoren rundum, Fernlichtassistent und Verkehrszeichenerkennung recht ansehnlich. Hinsichtlich der Sicherheitsausstattung sollte der Käufer allerdings in der Optionsliste einige Lücken schließen. So stehen beispielsweise ein E-Call-Notrufsystem, Notbremsassistent samt Kollisionswarner und Fußgängererkennung, adaptive Geschwindigkeitsregelung, Spurhalte- und Spurwechselassistent sowie Head-up-Display und Rückfahrkamera gegen Aufpreis zur Verfügung. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 127 Euro (WLTP), die Aufwendungen für die Versicherung sind aufgrund der Einstufungen (KH: 20, VK: 22, TK: 23) ebenfalls nicht günstig. Alle 30.000 km oder alle 24 Monate ist ein kleiner Service fällig. Renault bietet für den Mégane insgesamt drei Jahre Garantie auf das Fahrzeug (zwei Jahre Neuwagengarantie, danach ein Jahr Anschlussgarantie bis zu einer Laufleistung von maximal 100.000 km), drei Jahre auf den Lack und eine zwölfjährige Karosseriegarantie gegen Durchrostung. Gegen Aufpreis kann die Neuwagengarantie auf bis zu fünf Jahre

beziehungsweise eine Laufleistung von 150.000 km verlängert werden.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 662 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	TCe 115	TCe 140	TCe 160 EDC	BLUE dCi 115	BLUE dCi 115	R.S. TCe 300 EDC
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1332	4/1461	4/1461	4/1798
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	103 (140)	116 (158)	85 (115)	85 (115)	221 (300)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1500	240/1600	270/1800	260/2000	260/2000	420/3200
0-100 km/h [s]	10,6	9,4	9,0	11,1	11,1	5,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	205	205	190	190	255
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,3/n.b. S	5,4/n.b. S	5,2/n.b. S	4,0/n.b. D	4,0/n.b. D	8,0/n.b. S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	120/133	123/129	119/133	104/118	104/118	183/187
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/22/23	20/22/23	20/25/26	20/22/24	20/22/24	18/26/26
Steuer pro Jahr [Euro]	107	98	107	189	189	268
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	576	633	721	631	631	895
Preis [Euro]	22.100	24.600	32.200	26.000	26.000	40.900

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.332 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	5,4/n.b. l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	123/129 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.359/1.814/1.438 mm
Leergewicht/Zuladung	1.289/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	402/1.247 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	640/1.650 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	47 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Palencia

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,3/9,8/13,5 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 WXL
Reifenmarke Testwagen	Continental PremiumContact 6
Wendekreis links/rechts	11,6/11,2 m
Ecotest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,7/7,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	152 g/km (WTW* 179 g/km)
Reichweite	730 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.065 mm
Leergewicht/Zuladung	1.314/483 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	325/680/1.135 l

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

Betriebskosten	115 Euro	Werkstattkosten	81 Euro
Fixkosten	121 Euro	Wertverlust	345 Euro
Monatliche Gesamtkosten	662 Euro		
Steuer pro Jahr	98 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/22/23		
Basispreis Mégane Tce 140 GPF R.S. Line	29.100 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.09.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	34.300 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.772 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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. * 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	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/790 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	890 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	990 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	990 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	690 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	690 Euro° (Paket)
Spurassistent	690 Euro° (Paket)
Spurwechselsassistent	890 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
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 (60 : 40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 554 Euro
Metalllackierung	ab 650 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: März 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer