



## Renault Mégane E-TECH Electric EV60 220hp optimum charge Techno

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (160 kW / 218 PS)

Auch wenn die Elektropalette von Renault noch nicht besonders üppig ist, viel Erfahrung mit dem Thema haben die Franzosen dennoch. Schließlich gehören sie zu den Pionieren der modernen E-Mobilität, haben mit dem Zoe seit rund zehn Jahren einen der meistverkauften Stromer überhaupt im Programm. Auf einer gemeinsam mit Nissan entwickelten Plattform (CMF-EV) sollen nun eine ganze Reihe von neuen, spannenden E-Autos auf den Markt kommen. Erstes Exemplar ist der Renault Mégane E-Tech. Mit der seit 2016 gebauten, vierten Generation des Mégane hat der neue trotz gleichen Namens nichts gemeinsam. Zwar ist der Kompakte mit 4,20 Meter ähnlich lang. Doch schon der deutlich längere Radstand von 2,69 Metern verschiebt die Proportionen sichtbar. Hinzu kommt der etwas höhere Aufbau – die Antriebsbatterie versteckt sich im Unterboden – und eine sehr knackig modern gestaltete Karosserie. Unter dieser schicken Hülle versteckt sich ein gutes, wenn auch nicht besonders luftiges Platzangebot. Vier Erwachsene samt Gepäck kommen hier aber bequem unter. Die Koffer müssen aber ins Heckabteil – unter der vorderen Haube sitzen nämlich Motor, Leistungselektronik und Antrieb. Ein Staufach wie bei den Konkurrenten Hyundai Ioniq 5 oder Polestar 2 gibt es nicht.

Dafür protzt Renault beim neuen Mégane E-TECH aber regelrecht mit Ausstattung. Schon das Basismodell mit 131 PS erhält serienmäßig ein Digital-Cockpit, den 9-Zoll-Touchscreen im Hochformat, eine Rückfahrkamera sowie eine Verkehrszeichenerkennung mit Geschwindigkeitsanpassung. Der Einstiegspreis liegt dafür bei 35.200 Euro. An Bord ist dann allerdings nur die kleinere der zwei zur Auswahl stehenden Batterien. Sie besitzt eine nutzbare Kapazität von 40 kWh, lässt sich im günstigsten Modell allerdings nicht schnell mit Gleichstrom aufladen – besitzt also keinen CCS-Stecker.

Wer hin und wieder auch weitere Strecken abspulen will, sollte ohnehin zum Topmodell greifen. Das leistet 220 PS und besitzt einen 60-kWh-Akku (netto). Im realitätsnahen ADAC Ecotest kommt der neue Megane damit rund 350 Kilometer weit. Zudem ist er auch mit Frontantrieb äußerst agil unterwegs. Und die nahezu volle Ausstattung ist beim hier getesteten Techno-Modell für 44.700 Euro wirklich beeindruckend. **Konkurrenten:** u.a. Citroen e-C4, Cupra Born, KIA e-Niro, VW ID.3.

⊕ **kräftiger und effizienter Antrieb, umfangreiche Ausstattung**

⊖ **Basismodell mit abgespeckter Ladetechnik, Rundumsicht eingeschränkt, unpraktischer Kofferraum**

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **2,4**

### Zielgruppencheck

Familie **2,9**

City **3,3**

60+ **2,5**

Langstrecke **2,6**

Transport **3,2**

Fahrspaß **1,9**

€ Preis/Leistung **2,2**

Ecotest ★★★★★

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,3 Verarbeitung

⊕ Mit einer Außenlänge von 4,20 m trägt der neue, vollelektrische Renault Mégane E-TECH das typische Maß eines Kompakten. Sein Preis liegt allerdings deutlich über dem Klassendurchschnitt. Immerhin überzeugt der Franzose mit einer edlen Anmutung und guter Verarbeitung. Die Karosserieteile wurden sauber eingepasst, und auch im Innenraum ist die Materialauswahl gelungen.

Kunststoff dominiert dennoch die Cockpitlandschaft rund um das Tachodisplay und den 12 Zoll großen Bildschirm, der im Hochformat über der Mittelkonsole thronet. Und nur im

direkten Sicht- oder Fühlbereich sind die Flächen aufgeschäumt. Das Armaturenbrett in Textilloptik gefällt dafür. Am unteren Teil des Mittel隧nells, an den A- und B-Säulen sowie an den hinteren Türverkleidungen sind ausschließlich harte und etwas spröde Materialien zu finden. Hier hätte man sich etwas mehr Liebe zum Detail gewünscht. Genau wie unter der Motorhaube. Auch wenn man bei diesem E-Auto nur selten die Fronthaube öffnen muss - spätestens beim Auffüllen des Scheibenwischwassers dürfte der fummelige Haken des Fixierstabes nerven.

### 3,3 Alltagstauglichkeit

Die nutzbare Batteriekapazität des 220-PS-Modells beträgt 60 Kilowattstunden. Das reicht im Alltag je nach Fahrprofil für rund 300 bis 400 Kilometer. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs beträgt die realistische Reichweite etwa 365 km. Damit sollte die Reichweitenangst im Alltag vom Tisch sein.

Aufgeladen wird der Unterflur-Akku dabei entweder über das mitgelieferte Mode-3-Kabel an einer Wallbox, oder über das 400 Euro teure, extra erhältliche Ladegerät an einer 230-Volt-Haushaltsteckdose. Eine volle Ladung an einer solchen Schuko-Dose dürfte bei einer Ladezeit von mehr als 30 Stunden wohl eher die Ausnahme bleiben. Beide Kabel finden übrigens in einem versteckten Fach unter der Kofferraummatte Platz. Ist das Heckabteil voll mit Gepäck beladen, muss zumindest das hintere Drittel zum Öffnen der Klappe freigeräumt werden. Besonderheit beim Renault: An einer dreiphasigen Wallbox, die mit 32 Ampere je Phase abgesichert ist, fließen durch ein dafür ausgelegtes Kabel bis zu 22 kW in die Batterie. Damit wäre eine komplette Akkufüllung auch zu Hause mit Wechselstrom in gut drei Stunden möglich. Aber auch mit den üblicheren 11 kW reicht eine kurze Nacht locker aus, um voll geladen in den nächsten Tag zu starten.

Natürlich lässt sich der Renault Mégane E-TECH aber auch über

den CSS-Stecker an einer Schnellladesäule mit Gleichstrom befüllen. Hier ist die Ladeleistung auf 130 kW begrenzt. Allerdings steigt die Ladeleistung nur unter günstigen Bedingungen auf diesen Wert - und dann auch nur kurz. Daher braucht es am Ende doch mehr als 40 Minuten, um den Stromvorrat von 10 auf 80 Prozent SOC zu bringen. Die restlichen 20 Prozent bis 100 % SOC dauern etwa noch einmal so lang.

Mittlerweile darf man auch von kompakten Stromern einiges an Nutzwert erwarten. Der Renault bietet eine Zuladung von 468 Kilogramm und darf obendrein noch 900 kg schwere Anhänger (gebremst) ziehen; ohne eigene Bremse ist die Anhängelast auf 750 kg begrenzt. Auch die Dachlast von 80 kg geht für ein Elektroauto dieser Klasse absolut in Ordnung. Überhaupt lässt sich der nur 1.690 km schwere Franzose wendig durch den Alltagsverkehr zirkeln - auch wegen des überschaubaren Wendekreises von knapp elf Metern.

⊖ Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

### 3,2 Licht und Sicht

Die flache Dachlinie mit der hochgezogenen Gürtellinie sieht zwar sportlich aus, trägt aber nicht unbedingt zu einer guten Übersicht bei. Vor allem die schmalen Seitenfenster, die breite C-Säule und die kleine Heckscheibe behindern die Sicht nach hinten. Klar, dass eine Rückfahrkamera beim neuen Renault Mégane E-TECH serienmäßig verbaut wird. Die hier getestete Techno-Variante verfügt obendrein noch über die 360-Grad-Kamera, die im Paket für 1.950 Euro extra zu haben ist. Der Aufpreis kann sich lohnen. Denn sowohl Front- als auch Heckkante lassen sich von innen nur schwer erahnen.



Aufgrund der sehr breiten Dachsäulen und der nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach hinten erheblich eingeschränkt.

Voll-LED-Scheinwerfer sind beim neuen Renault Megane E-TECH serienmäßig, sie leuchten ausreichend hell, aber nicht besonders homogen; die Leuchtweite wird automatisch geregelt, eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es nicht.

⊕ Das adaptive Frontlichtsystem mit LED-Scheinwerfern ("Pure Vision") und automatischer Leuchtweitenregulierung beinhaltet auch ein rudimentäres Kurvenlicht mit Schlechtwetterfunktion. Zudem ermöglicht das schicke LED-Lichtband hinter dem Klarglas einige 3D-Effekte, Begrüßungs-Aktionen und dynamisches Blinken. Das optionale Lichtsystem gehört zur Techno-Ausstattung bereits dazu.

## 2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Auch wenn das Batteriepack im Unterboden mit gut elf Zentimetern verhältnismäßig flach baut - höher als ein konventioneller Kompaktwagen ist der neue Renault Mégane E-TECH trotzdem. Doch das ist kein Nachteil. Denn vor allem der Ein- und Ausstieg und die etwas höhere Sitzposition von 48 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) erweist sich als sehr bequem. Das Übersteigen der Schweller ist dabei kein Hindernis. Sie sind weder zu hoch noch zu breit. In den Fahrzeugfond steigt man dagegen etwas beengter ein, vor allem weil der Türausschnitt im Fußbereich enger und die Dachkante sehr niedrig ist.

Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein- und Aussteigen helfen können, gibt es nur im Fond und über dem Beifahrersitz.

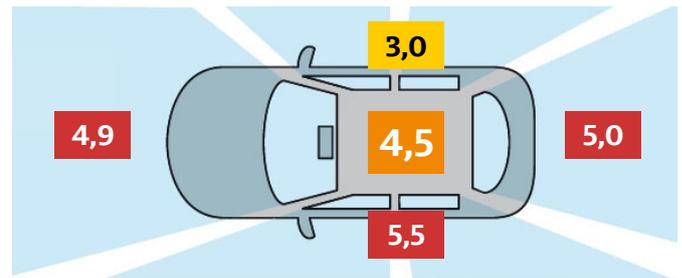
Das schlüssellose Zugangssystem verbaut Renault serienmäßig beim neuen Mégane. Ist das optionale Frontlichtsystem

## 2,9 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraumvolumen des neuen Renault Mégane E-TECH ist für ein Kompaktwagen nicht besonders groß. Dennoch dürften 420 l bei dachhoher Beladung für die meisten Anwendungsfälle ausreichen. Bis zur Gepäckabdeckung bleiben trotz des sehr tiefen Ladebodens aber nur 335 l übrig. Klappt man die Rücksitzbank um, erweitert sich das Volumen auf 745 l (gemessen bis Fensterunterkante). Nutzt man den Stauraum bis zum Dachhimmel, liegt das Volumen bei 1.150 l. Einen verstellbaren Ladeboden gibt es nicht. So entsteht auch bei umgeklappten Rücksitzen keine ebene Ladefläche. Immerhin passen Ladekabel oder kleines Gepäck in das versteckte Fach unter der Kofferraummatte. Warndreieck, Reifendichtmittel und Kompressor finden sich hinter der Seitenverkleidung im Kofferraum. Trumpfen manche Elektro-Konkurrenten noch mit einem zusätzlichen Staufach unter der Fronthaube auf, passt hier in den Renault kein extra Gepäck.

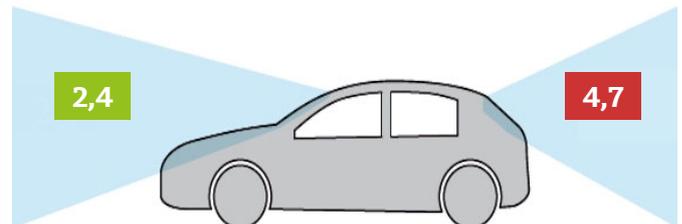
## Rundumsicht

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.



an Bord, leuchten die LED-Scheinwerfer schon beim Annähern ans Fahrzeug mit einer dynamischen Begrüßungs-Choreographie. Vorausgesetzt, man hat die Schlüsselkarte in der Tasche. Dann nämlich entfalten sich auch die Türgriffe zum Öffnen von Fahrer- oder Beifahrertür. Die hinteren verstecken sich starr in den C-Säulen. Im Notfall - wenn beispielsweise die Batterie der Schlüsselkarte entladen ist - lassen sich die vorderen Türen auch mechanisch per Schlüssel öffnen.



Mit 335 l Volumen ist der Kofferraum des Megane E-Tech von klassenüblicher Größe.

## 4,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊖ Wer den kleinen Knopf am Heckdeckel findet, kann die Kofferraumklappe elektrisch zumindest entriegeln. Öffnen muss man sie dagegen mechanisch mit der Hand. Eine rein elektrische Heckklappe gibt es nicht - somit auch keine Komfortöffnung per Fußschwenk.

Nach dem Öffnen der Kofferraumklappe fällt der tiefe Ladeboden (knapp 19 cm Stufe zur Ladekante) und die relativ hohe Ladekante (79 cm über der Straße) auf. Schwere Gegenstände müssen also zunächst einmal sehr hoch gewuchtet und dann langsam abgelassen werden. Nutzen lässt sich der Kofferraum dennoch gut. Allerdings leuchtet nur eine LED-Lampe an der Seite den Stauraum aus.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rückenlehnen der hinteren Sitze sind zwar asymmetrisch umklappbar, eine Durchreiche vom Fond zum Kofferraum gibt es allerdings nicht. Der Klappmechanismus ist dafür sehr einfach und leichtgängig - nach Hebelzug an den Seiten fallen die Lehnen einfach nach vorn um. Vom Kofferraum aus lässt sich der Mechanismus allerdings nicht auslösen. Und beim Zurückklappen muss man auf die Gurte Acht geben. Denn sie werden weder fixiert, noch an der Lehne vorbeigeführt. Wer nicht aufpasst, klemmt die hinteren Gurte ein und kann sie sogar beschädigen.

⊖ Die Haken zum Fixieren eines Netzes oder von Spanngurten sind etwas hoch platziert. Ebenso fehlt für die



Insbesondere aufgrund der mit fast 79 cm sehr hohen Ladekante ist das Be- und Entladen des Kofferraums eine recht mühsame Angelegenheit.

sichere und übersichtlichere Beladung ein Transport- oder Schienensystem oder zumindest ein abgegrenztes Seitenfach.

## 2,7 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

Wer den kleinen Startknopf am Armaturenräger findet und drückt, dürfte zunächst von den großen und fein aufgelösten Displays beeindruckt sein. Der hochformatige 12-Zoll-Touchscreen dient dabei als Schaltzentrale für nahezu alle Einstellungen von Sicherheitssystemen über Navigation und Infotainment bis hin zu personalisierten Apps. Dass Renault in sein OpenR link auch Google-Funktionen integriert hat, kommt der Bedienerfreundlichkeit dabei klar zu Gute. Das System reagiert nicht nur schnell auf Eingabebefehle, es nutzt für das Navigationssystem auch die sehr übersichtlichen Google-Karten. Selbst die Sprachbedienung funktioniert tadellos und blitzschnell über den Google-Assistenten. Wichtig für Elektroautos: Die Routenführung berücksichtigt auch den Füllstand des Akkus und kalkuliert bei Bedarf Ladestopps mit ein. Selbst der prognostizierte Ladezustand der Batterie beim Erreichen des Ziels kann eingeblendet werden.

So zeitgemäß einige Anwendungen funktionieren, so



In der Verarbeitungsqualität gibt sich der Franzose keine Blöße, die Materialanmutung ist der Fahrzeugklasse angemessen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell. Allerdings bietet die Bedienführung des Infotainmentsystems gerade bei häufig genutzten Funktionen noch Raum für Verbesserungen.

unübersichtlich kann hier und da die Gesamt-Menüführung sein. An einige Kniffe wie die separate Bordcomputer-Anzeige im Tachodisplay muss man sich erst gewöhnen.

Zwischen eigenen Apps, Fahrzeugeinstellungen oder Navigationsfunktionen kann über direkte Touchflächen am oberen Bildschirmrand gewechselt werden. Die wichtigsten Klimafunktionen haben ein eigenes Bedienteil unterhalb des Touchscreens. Etwas verwirrend: Die Klimatelemente auf dem Touchscreen dienen dagegen nur als Anzeige.

Das Kombiinstrument ist ebenfalls als TFT-Bildschirm ausgeführt. Der zwölf Zoll große Digitaltacho bietet eine gute Übersicht über die wichtigsten Informationen. Insgesamt drei verschiedene Ansichtsmöglichkeiten können per "View"-Taste am

## 1,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Digitalausstattung des neuen Renault Mégane E-TECH ist sehr umfangreich. Schon das Einstiegsmodell (ab 35.200 Euro) besitzt den großen Digitaltacho, kabelloses Android Auto und Apple Carplay sowie einen 9-Zoll-Touchscreen samt Rückfahrkamera. Das hier getestete Topmodell mit 220 PS in Techno-Ausstattung kann obendrein eine induktive Handy-Ladeschale, den 12-Zoll-Touchscreen mit Google-Maps-Navigation und anderen integrierten Google-Funktionen sowie ein Soundsystem vorweisen. Zudem

## 2,7 Raumangebot vorn

Das Raumangebot auf den vorderen Plätzen geht für die Kompaktklasse in Ordnung, vor allem weil keine durchgehend breite Mittelkonsole die Bewegungsfreiheit der Beine einschränkt. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Menschen, die Kopffreiheit würde selbst deutlich über zwei Meter großen Personen genügen. Das große Mittelfach lässt sich

## 3,7 Raumangebot hinten

Im Fond des neuen Renault Mégane geht es etwas enger zu als auf den vorderen Plätzen. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit dahinter für gut 1,90 m große Leute; die stoßen dann allerdings schon mit dem Kopf an den Dachhimmel, denn dort endet das Platzangebot bei knapp 1,85 m Körpergröße. Großgewachsene müssen auch schon beim Einsteigen den Kopf einziehen, weil die Dachlinie doch sehr niedrig ist. Einmal in zweiter Reihe Platz genommen, lässt es sich aber auch auf längeren Strecken aushalten. Den Füßen und Beinen wird verhältnismäßig viel Bewegungsfreiheit eingeräumt. Einen störenden Kardantunnel in der Mitte des Bodens gibt es nicht. Das Raumgefühl wirkt dennoch etwas beengt. Das liegt vor allem an den sehr schmalen Seitenscheiben, der breiten C-Säulen und am kleinen Heckfenster.

Lenkrad ausgewählt werden. Eine davon füllt nahezu die komplette Displayfläche mit der Navikarte.

⊖ Einige Menüpunkte in der komplexen Struktur des zentralen Touchscreens sind etwas umständlich gestaltet. Vor allem für Infotainmentanwendungen wie Radio oder Audiostreaming würde man sich übersichtliche Darstellungen und klarere Direktwahlflächen wünschen. Zudem könnten sich einige Fahrer an der überladenen Darstellung im Tachodisplay stören. Hier sind zwar sehr viele nützliche Infos über den Fahrzustand, Reichweite oder Leistungsabgabe zu finden. Doch vieles verliert sich im Anzeigen-Klein-Klein.

lassen sich die Fahrzeugcharakteristik und die Ambientebeleuchtung individuell via Multi-Sense verstellen. Das Fahrzeug kann über die Renault-App gesteuert werden, man kann den Zustand und den Standort aus der Ferne abrufen, aber auch den Ladevorgang überwachen bzw. steuern und die Standklimatisierung starten.

⊖ Im Kofferraum ist kein 12-Volt-Anschluss verfügbar. Zudem sind alle USB-Anschlüsse im USB-C-Format.

allerdings auch nicht nach hinten schieben - die Armauflage dagegen schon. Einzig die hohe Gürtellinie stört das Raumpfinden. Hier wirken andere Fahrzeuge der Klasse mit mehr Fensterfläche deutlich luftiger. Ein Schiebe- oder Panoramadach ist auch gegen Aufpreis nicht zu haben.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,85 m Platz.

### 3,6 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitze des neuen Renault Mégane E-TECH lassen sich weder in Längsrichtung verschieben, noch ist die Neigung der Lehnen verstellbar. Eine Armlehne oder gar Getränkehalter gibt es hinten nicht. Vorn lässt sich Kleinkram in einer großzügig dimensionierten Mittelkonsole auf mehreren Ebenen verstauen. Für das Smartphone versteckt sich die Ladeschale unterhalb des Armaturenrägers, der Kartenschlüssel findet in

einem kleinen Fach an der Front der Mittelarmlehne Platz. Die gut nutzbaren Türfächer sind so gestaltet, dass man Einliter-Flaschen problemlos unterbekommt. Das Handschuhfach hingegen ist klein, unbeleuchtet und nicht klimatisiert. Für die Fondinsassen gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten. Die Türfächer sind recht klein geraten, 1-l-Flaschen passen dort nicht hinein.

## 2,5 KOMFORT

### 2,7 Federung

Grundsätzlich ist der neue Renault Mégane E-TECH auf Komfort getrimmt. Das sanfte Abrollen der immerhin 20 Zoll großen Bereifung spürt man schon auf den ersten Metern. Nur auf schlechten Untergründen oder gar Kopfsteinpflaster wird es hier und da etwas ruckelig. Dann können die Insassen kurzzeitig etwas durchgeschüttelt werden. Für eine bessere Eigendämpfung fehlt es den großen Rädern an Reifenquerschnitt.

Kurvige Straßen durchheilt der Mégane E-TECH dafür eifrig, schnell und tatsächlich gelassen. Wank- und Nickbewegungen bleiben selbst bei sportlicher Fahrweise moderat. Auf der Autobahn ist der Elektrowagen sicher und souverän unterwegs, liegt selbst bei höheren Geschwindigkeiten ruhig auf der Straße.

### 2,6 Sitze

Zwar ist der Mégane E-TECH in der hier getesteten Techno-Variante schon umfangreich ausgestattet, bei den Sitzen gibt sich Renault dennoch etwas knausrig. Erst die noch teurere Iconic-Version ist nämlich serienmäßig mit elektrisch einstellbaren Vordersitzen samt Memory- und Massagefunktionen ausgestattet. Im Techno müssen die Sitze manuell verstellt werden. Dabei sitzt das Rädchen für die Lehnenverstellung etwas beengt zwischen Sitz und Türholm. Lediglich die Lordosenstütze für den Fahrersitz lässt sich elektrisch einstellen. Der Beifahrersitz muss auf eine solche Stütze ganz verzichten. Bequem ist

das Gestühl dennoch, schließlich sind Lehnen und Sitzflächen gut konturiert und straff gepolstert. Dazu sind die Stoffbezüge aus 100 Prozent recycelten Materialien.

Die Mittelarmlehne ist zwar nicht in der Höhe, aber immerhin etwas in der Länge verschiebbar und passt so für die meisten Staturen und zu den Armlehnen in den Türen. Die hinteren Sitze sind weniger ausgeprägt konturiert. Die Neigung lässt sich nicht verstellen. Der Kniewinkel geht zusammen mit der guten Bewegungsfreiheit für die Beine in Ordnung. Eine ausklappbare Mittelarmlehne fehlt allerdings.

### 2,5 Innengeräusch

⊕ Typisch für Elektroautos: Vom Antrieb hört man kaum etwas. Und tatsächlich herrscht vor allem bei langsamer Fahrt Ruhe im Renault Mégane E-TECH. Dadurch fallen allerdings leise Klickgeräusche von Relais oder Schaltkreisen auf, wenn das Fahrzeug vom Antriebs- in den Rekuperationsmodus

wechselt. Im Stop-and-Go-Verkehr passiert dies beispielsweise immer dann, wenn man das Gaspedal nach dem Beschleunigen wieder lupft. Bei höheren Geschwindigkeiten ist davon freilich nichts zu hören. Hier überwiegen wie bei anderen Autos auch die Wind- und Abrollgeräusche.

### 2,1 Klimatisierung

⊕ Das Basismodell Equilibre ist mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. In der getesteten Techno-Version stecken dafür aber eine Zweizonen-Klimaautomatik, eine Lenkradheizung sowie beheizbare Vordersitze. Die Intensität des Gebläses kann in mehreren Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam.

Den hinteren Mitfahrern steht keine eigene Klimaregelung zu, sie bekommen dennoch Frischluft über zwei Luftausströmer in der Mittelkonsole und weitere unter den Vordersitzen. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u.a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Die stark getönten hinteren Seitenscheiben und das abgedunkelte Heckfenster gehören zur Techno-Ausstattung.

## 1,2 MOTOR/ANTRIEB

### 1,2 Fahrleistungen

⊕ Auch wenn das volle Drehmoment von 300 Newtonmetern und die Leistung von 220 PS ausschließlich an die Vorderräder geleitet werden, kann sich das Sprintvermögen des Topmodells sehen lassen. Den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h schafft der Franzose in kurzen 3,5 Sekunden. Auch die Messung bei höherem Tempo (80 bis 120 km/h) ist mit 4,4 Sekunden zügig erledigt. Bei nasser Fahrbahn oder in engen Kurven kann es bei Volllast allerdings zu leichten

Traktionsproblemen und einem kurz durchdrehenden Vorderrad kommen. Die Elektronik versteht solche Manöver aber gekonnt zu unterdrücken. Das Beschleunigungsvermögen endet übrigens abrupt bei Tempo 160. Beim Basismodell mit 131 PS sind es 150 km/h. Dann schiebt die Elektronik dem Vorwärtsdrang aus Ökonomiegründen einen Riegel vor.

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Vibrationen oder störende Motorgeräusche sind beim Renault Mégane nicht zu hören. Hin und wieder ist gerade bei stärkerer Last ein leises Surren zu vernehmen, was sich aber nie in den Vordergrund drängt. Dabei zeigt sich Motor sehr

antrittsstark, gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt selbst bei höheren Autobahngeschwindigkeiten kaum in seiner Vehemenz nach.

### 1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Wie die meisten Elektroautos benötigt der Renault Mégane E-TECH kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen, um sein breites Drehzahl- und Geschwindigkeitsband abzuschreiten. Das Beschleunigen verläuft konstant und ohne Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die unterschiedlichen Fahrmodi lassen sich über den runden Schalter am Lenkrad von Eco bis Sport verstellen. Und die verschiedenen Rekuperationsstufen werden einfach über die

Schaltpaddel direkt am Lenkrad vorgewählt. Bei jedem Neustart fällt die Rekuperation aber stets wieder auf ein schwaches Niveau zurück. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist dagegen die höchste Rekuperationsstufe geeignet. Eine adaptive automatische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer gibt es für den Renault nicht. Die elektrische Handbremse ist Serie und versteckt sich links vom Lenkrad im Armaturenräger.

## 2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,7 Fahrstabilität

Auch wenn der Renault Mégane eher auf komfortabel getrimmt wurde, die sportliche Gangart beherrscht er ebenso. Selbst bei anspruchsvollen Lenkmanövern wie dem ADAC-Ausweichtest lässt sich seine Fahrstabilität nicht grundsätzlich aus der Ruhe bringen. Das bei Lastwechseln leicht werdende Heck hat die Regelelektronik schnell und sanft wieder unter Kontrolle. So liegt der Mégane sicher und souverän auf der

Straße, Aufbaubewegungen wie Wanken oder Nicken sind nur moderat zu spüren. Der Geradeauslauf auf der Autobahn geht in Ordnung.

Geht man Kurven zu schnell an, neigt der Franzose im Grenzbereich zum Untersteuern, bremst sich aber schnell ein.

### 2,2 Lenkung

⊕ Besonders gefühlvoll präsentiert sie sich die Lenkung des Renault Mégane nicht. Das erste Ansprechen ist betont zackig, danach verliert die Umsetzung von Richtungsbefehlen etwas an Biss. Bei höheren Geschwindigkeiten wird die Lenkunterstützung zurückgenommen, damit kommt aber

nicht wirklich mehr Gefühl ins Spiel. Dennoch passt die Abstimmung gut zu Autobahnetappen. Wendemanöver bei niedrigen Geschwindigkeiten gehen leicht von der Hand. Von Anschlag zu Anschlag braucht man am Lenkrad gut zwei Umdrehungen.

## 2,9 Bremse

⊕ Auch wenn die Räder der Techno-Variante mit 20 Zoll sehr stattlich daherkommen - breit ist die Bereifung mit 215 Millimeter nicht unbedingt. Zudem sind die Goodyear-Reifen eher auf guten Verbrauch als auf Top-Performance ausgelegt. Bei den Bremswerten schafft der Renault dennoch akzeptable Leistungen, der Testwagen steht bei einer Vollbremsung aus 100 km/h nach durchschnittlich 36,5 Metern (Mittel aus zehn aufeinanderfolgenden Bremsungen). Die Bremse spricht dabei gut an, lässt sich fein dosieren und der Übergang zwischen Rekuperations- und Radbremsen gelingt weitgehend unbemerkt.

## 1,9 SICHERHEIT

### 1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Renault Mégane E-TECH bietet schon als Basismodell eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung. Müdigkeitswarner, Notfall-Spurhalteassistent sowie eine Verkehrszeichenerkennung mit Geschwindigkeitsanpassung sind serienmäßig verbaut. Beim hier getesteten Techno-Modell kommen noch Fernlichtassistent, Licht- und Regensensor und das adaptive Frontlichtsystem als Basisumfang hinzu. Renault bietet noch eine Liste zusätzlicher Sicherheitsextras an, die in verschiedenen Paketen zusammengeschürt sind. Das größte von ihnen umfasst für 2.600 Euro Aufpreis neben 360-Grad-Kamera und aktivem Toter-Winkel-Warner auch den rahmenlosen Innenspiegel mit Heckkamera-Display, einen Querverkehrswarner sowie den adaptiven Tempopiloten, der für kurze Zeit teilautonome Fahrfunktionen beispielsweise auf der Autobahn übernimmt.

### 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm erhält der neue Renault Mégane E-TECH bei der Insassensicherheit gute 85 Prozent der möglichen Punkte. In der Gesamtwertung fährt er damit noch ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Neben Front- und Seitenairbags vorn findet man auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Für Fahrer und Beifahrer gibt es zusätzlich einen Mittellairbag. Knieairbags sind dagegen nicht an Bord. Die Kopfstützen vorn sind für große Personen über 1,90 m hoch genug und bieten einen guten Schutz. Auch die hinteren Kopfstützen haben angemessenes Schutzpotential; sie reichen zwar nur für bis zu 1,75 m große Menschen, da der Abstand zum Dachhimmel jedoch gering genug ist, sind die Insassen gut genug geschützt. Die vorderen und hinteren Insassen werden ermahnt, sich anzuschallen. Der Anschnallstatus der Fondinsassen wird dem Fahrer angezeigt.

Dank des serienmäßigen „Renault eCall-Notrufsystems“ wird

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

nach einem Unfall automatisch ein Notruf mit Übermittlung der Fahrzeugposition und -daten abgesetzt.

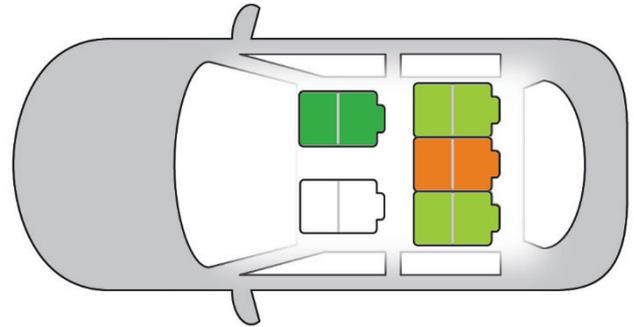
⊖ Ein Trennnetz zur Sicherung des Ladeguts im Kofferraum ist nicht erhältlich.

## 2,3 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Renault Mégane E-TECH gute 88 Prozent der möglichen Punkte bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm. Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags per Schalter deaktivierbar) als auch auf den äußeren Fondsitzen per Isofix problemlos befestigen. Einschränkungen gibt es bei dem mittleren Sitz in zweiter Reihe. Hier ist die Gurtführung nicht für einen Kindersitz geeignet - drei Kindersitze würden ohnehin nicht nebeneinander passen. Laut Bedienungsanleitung sind Kindersitze aller Altersgruppen auf dem Beifahrersitz und den äußeren Rücksitzen erlaubt. Die elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich nicht vom Fahrerplatz aus elektrisch aktivieren, sondern über einen kleinen Hebel in der Tür. Der kann bei geöffneter Tür unter Umständen auch von Kindern verstellt werden.

## 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)

## 3,6 Fußgängerschutz

Ein automatisches Notbremsystem, das Fußgänger und Fahrräder erkennt, ist serienmäßig verbaut. Es kann einen Aufprall möglichst verhindern oder abschwächen, wodurch das

Verletzungsrisiko sinkt. Beim Fußgängerschutz erreicht der Renault Mégane E-TECH nach den Crashtests nach Euro NCAP-Norm allerdings nur 65 Prozent der möglichen Punkte.

# 1,4 UMWELT/ECOTEST

## 0,9 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 19,4 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 32 A; um die 60 kWh (netto) große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 70,4 kWh benötigt. Das Antriebssystem des Renault Mégane E-TECH ist effizient.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts,

Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Elektrowagen eine Reichweite von rund 365 km. Aus den 19,4 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 96 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest ausgezeichnete 51 Punkte.

## 1,9 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 19,4 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 78 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Renault Mégane E-TECH im Bereich Schadstoffe 42 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der Elektro-Mégane für einen so kräftigen Kompaktwagen aber sehr gut da, weil er insgesamt 93 Punkte erzielt - das ergibt im ADAC Ecotest fünf von fünf Sterne.

## 2,4 AUTOKOSTEN

### 2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der neue Renault Mégane E-Tech ist in der 220-PS-Variante ab 41.700 Euro zu haben. Die getestete Techno-Version kostet genau 3.000 Euro mehr. Aktuell werden davon noch 3.570 Euro Herstelleranteil der Elektroauto-Prämie abgezogen. Die Serienausstattung des Elektro-Mégane ist schon sehr gut - der Aufpreis zur gehobenen Techno-Ausstattung lohnt sich in jedem Fall. Denn hier sind schon sehr viele Extras wie die bessere Innenausstattung mit Ambientlicht, eine induktive Ladeschale oder das große 12-Zoll-Infotainmentsystem mit dabei.

Die Fixkosten sind günstig - die Kfz-Steuer fällt bis 2030 weg, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind ebenfalls günstig. Die Haftpflicht-Typklasse liegt bei 15, die

Teilkasko bei 18 und Vollkasko bei 19. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment der Motoren ausnutzt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; Renault gibt auf das ganze Auto zwar nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Mégane E-TECH Electric EV40 130hp boost charge Equilibre	Mégane E-TECH Electric EV60 220hp optimum charge Equilibre
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	160 (218)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/0	300/0
0-100 km/h [s]	10,0	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	15,8/15,8 kWh E	16,1/16,1 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/18	15/19/18
Steuer pro Jahr [Euro]	62	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	580	630
Preis [Euro]	37.100	41.700

#### 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

# SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

## ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	160 kW (218 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	55 kW
maximales Drehmoment	300 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,2 kWh/100km/367 km

## BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	62,7 kWh/60 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	70,4 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

## REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	4/Schaltwippen

## KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Option
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	nein
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

## WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	7% Batt gelb; 4% in rot, Batt gelb, RRW "---
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

## LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	Nein
Position der Ladeklappe	vorn rechts
Entriegelung Ladekabel	Knopf an Ladebuchse

## LADEKABEL

## ANSCHLUSS

## SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

## ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

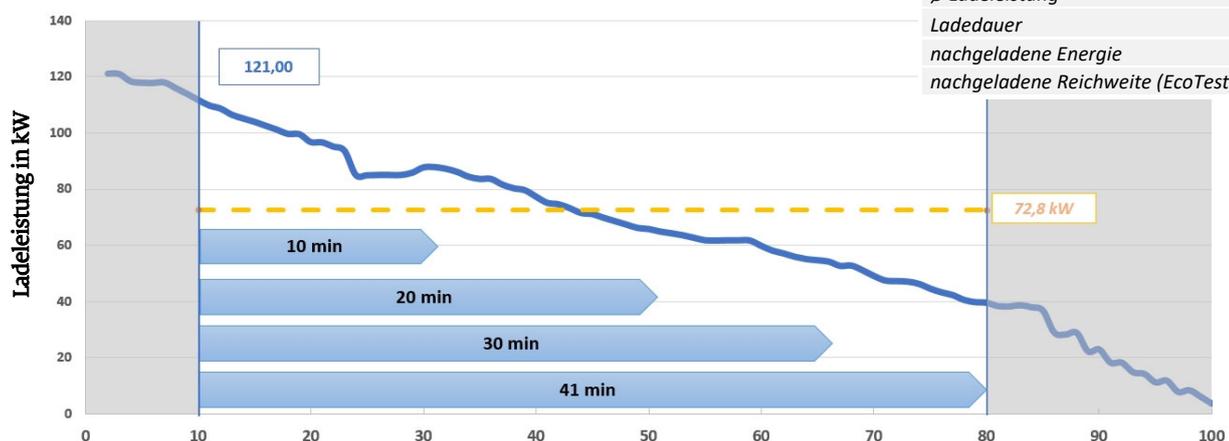
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur Ja/Nein)

## LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,4 - 2,3 kW	50 - 30,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,4 - 7,4 kW	50 - 9,5
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	17 - 3 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 130 kW	41 min

\*10 bis 80 %

## LADEKURVE DC



## Ladestand Batterie in Prozent

## NACHGELADENE REICHWEITE

Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	13,8 kWh	87 km	31%
20 min	26,8 kWh	169 km	51%
30 min	36,6 kWh	231 km	66%



## HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	160 kW/218 PS
Maximales Drehmoment	300 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,1 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.200/1.768/1.505 mm
Leergewicht/Zuladung	1.783/375 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	440/1.332 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	900/900 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Batteriekapazität	60 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Douai

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R20 95T
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficien Grip Performance
Wendekreis links/rechts	10,9 m
EcoTest-Verbrauch	19,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 96 g/km)
Reichweite	365 km
Innengeräusch 130 km/h	66,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.055 mm
Leergewicht/Zuladung	1.690/468 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	335/745/1.150 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>99 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>84 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>89 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>428 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	700 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/18		
Basispreis Mégane E-TECH Electric EV60 220hp optimum charge	44.700 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.03.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	47.950 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	757 km
Auffälligkeiten/Mängel	Softwarefehler Radiolautstärke

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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* 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
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.950 Euro° (Paket)
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1300 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	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	699 Euro
Metalllackierung	750 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

### AUTOKOSTEN

2,4

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

Stand: Juni 2022  
Test und Text: Markus Schönfeld