



TCS Fahrzeugtest **Renault Megane TCe 205 GT**

Ein Kompakter **legt sein braves Image ab**

Dem Megane nur viele Komponenten von Espace und Talisman einzupflanzen, genügte den Renault-Machern nicht. Jetzt erhält er in der GT-Version noch eine Vierradlenkung, was den Kompakten endgültig verwandelt.



♥ 4 Zylinder, 1,6-l-Turbobenziner, 205 PS 🚗 8,7 l/100 km (Durchschnitt im Test), Energieetikette E
∞ Reichweite: 574 km 🚚 Gewicht: 1505 kg (Testfahrzeug) ⚡ 7,2 s von 0 auf 100 km/h 🏷️ 31.500 Fr.

April 2016



TECHNIK

- + Spielerische Fahreigenschaften dank der Vierradlenkung
- Kräftiger Motor/harmonisches Getriebe
- Grosszügige Serienausstattung
- Platzangebot/Komfort vordere Plätze
- Preis-Leistungs-Verhältnis

- Optimistische Verbrauchsangaben
- Harte Federung
- Traktion auf nasser Fahrbahn
- Variabilität des Kofferraums
- Wangen der Sportsitze schränken Einstieg des Fahrers ein
- Bedienung des Multimediageräts

Halten wir mal fest: Der Renault Megane will in der vierten Generation vor allem ein Kompaktwagen sein, der viele Annehmlichkeiten bietet. Ein gutes Auto, das seinen Fahrer erkennt und ihn mit der aufreizenden Signatur seiner Beleuchtung zuzwinkert, die vorn aus LED in C-Form besteht und aus Rückleuchten, die sich über das Heck erstrecken. Das ist der Design-Touch, der sich mit der praktischen Seite dieses an und für sich eher vernünftigen Kompakten vereint. Und dann gibt es da noch ein Körnchen Verrücktheit oder Genialität, je



GT-Look Diese Version unterscheidet sich von den Standard Megane durch verschiedene sportliche Attribute.



Ein Hauch von blau
Nüchternes, sportliches Ambiente, bläuliche Tasten und ein grosser Touchscreen

TECHNISCHE DATEN

TESTFAHRZEUG

Renault Megane GT TCe 205 EDC: 5 Türen, 5 Plätze; 31 500 Fr. (Testfahrzeug: 35 650 Fr.)
 Varianten: TCe 100, 100 PS (19 900 Fr.) bis GT TCe 205, 205 PS, (31 500 Fr.)
 Optionen: Blaue Metallic-Lackierung (900 Fr.), Touch-Bildschirm + Navi (1500 Fr.), adaptiver Tempomat (650 Fr.), Sportsitze Leder/Alcantara (1200 Fr.)
 Garantien: 3 Jahre Werk, 3 Jahre Mobilität (wenn Wartungsarbeiten durchgeführt); Rostschutz: 12 Jahre (Auflagen)
 Importeur: Renault Suisse SA, 8902 Urdorf, www.renault.ch

TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN

Motor: 4 Zylinder, 1,6-l-Turbobenziner, 205 PS; 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, Frontantrieb, 4 gelenkte Räder.
 Gewicht: 1505 kg (wie getestet), zulässiges Gesamtgewicht 1924 kg, Anhängelast 1650 kg

nachdem, das aus der Vierradlenkung besteht, mit der die Version GT serienmässig ausgerüstet ist. Um Farbe zu bekennen, rüstet sich letztere mit grossen Lufteinlässen und einem Diffusor hinten. Im Innenraum warten bläuliche Einsätze und – gegen Aufpreis – überzeugende Alcantara-Schalensitze auf. Offensichtlich musste etwas geschehen.

Agilität im Überfluss

Und tatsächlich, ab der ersten Radumdrehung ist man gepackt vom atypischen Fahrverhalten dieses Autos, das als GT dem GTI recht nahe kommt. Bis 60 km/h (80 im Sport-Modus) lenken die Hinterräder ganz leicht in Gegenrichtung zu den Vorderrädern ein. Das führt zu mehr Agilität. Ab 60 km/h schlagen alle vier Räder in die gleiche Richtung ein, diesmal um die Stabilität zu verbessern. In der Praxis ist der

TECHNIK

Megane GT ein Ausbund an Agilität, wenn er sich höchst präzise durch Kurvenkombinationen schlängelt. Und bei rascher Gangart zeigt er ein für einen einfachen Fronttriebler ungewöhnlich neutrales Fahrverhalten. Man wähnt sich fast am Steuer eines Allradlers, so gut liegt die Hinterachse. Im Sport-Modus legt er noch einen Zahn zu und macht die Lenkung reaktionsschneller. Dann «spürt» man die Strasse.

Der 1,6-l-Motor mit 205 PS ist bei normaler Fahrweise gefügig, schweift aber schon beim kleinsten nachdrücklichen Druck aufs Gaspedal aus. Unterstützt durch ein spontanes Doppelkupplungsgetriebe katapultiert er den Megane bis gegen 6200 U/min, bevor der nächste Gang eingelegt wird. Es läuft gut, auch wenn die Zahnradsätze nicht immer optimal abgestimmt sind. Bei diesen Bedingungen scheint die Launch-Control-Funktion (bei stehendem Start) umso mehr eine Spielerei, als sie nur die Grenzen der Vorderachse unterstreicht, welche kräftig durchdreht. Denn die Traktion ist zwar in Ordnung, aber kein Glanzpunkt. Vor allem, weil das ESP das



Vier Modi ändern die Reaktion von Motor und Lenkung, aber nicht die Fahrwerksabstimmung.

Ganze ziemlich diskret regelt. Beim Kapitel Verbrauch ist der Durchschnitt von 8,7 l/100 km ganz gut, wird aber bei rascher Fahrt schnell übertroffen.

Die Medaillen-Kehrseite dieses Slalom-spezialisten ist die harte Federung des Sportfahrwerks. Man muss die Zeche für Unebenheiten bezahlen. Aber auf Langstrecken erweist sich der Megane als angenehm. Man schätzt den Halt und die Weichheit der Alcantara-Sitze sowie die Innenraumgestaltung. Erwähnenswert ist, dass er einige Kunststoffteile und den grossen 8,7-Zoll-Bildschirm von seinen Verwandten geerbt hat. Man gewöhnt sich rasch an das von Tablets abgeleitete Menü. Damit können fast alle Einstellungen und Infotain-



Fünf Ambiente-Beleuchtungen zwischen sportlichen Blau und gesetzterem Sepia

mentfunktionen gesteuert werden. Spass macht auch die Wahl der fünf verschiedenen Ambiente-Beleuchtungen.

Hinten ist das Platzangebot für die Passagiere nur angemessen, trotz 6 cm mehr Länge. Das Gleiche gilt für den Kofferraum. Er entspricht dem Standard für die Kategorie, seine Variabilität ist aber wenig gelungen. Der Megane GT glänzt mehr beim Preis-Leistungs-Verhältnis. Ausser dem Navigationssystem (300 Fr.) und dem adaptiven Tempomaten (650 Fr.) ist er mit vielen Annehmlichkeiten ausgestattet. Einzig gewisse neueste Sicherheitssysteme fehlen. Andererseits: 31 500 Franken für ein Auto mit 205 PS und Vierradlenkung – da kann man wirklich nicht meckern. .



MARC-OLIVIER HERREN

TESTFAZIT

Vom vernünftigen Kompakten verwandelt sich der Megane dank Allradlenkung in ein grossartiges Gerät. So kann einfache Technik ein Auto umkrempeln. Und das für wenig Geld.



Nicht übel Diffusor, Doppelauspuff und in die Flanken gezogene Lichter



TCS Fahrzeugtest

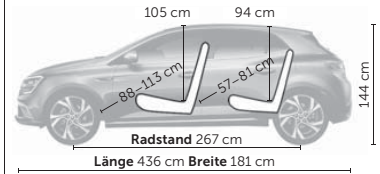
Renault Megane TCe 205 GT



Alcantara-Sportsitze Eine perfekte Synthese aus Halt und Komfort



Nicht wirklich praktisch Die hohe Ladekante und der grosse Absatz bei umgeklappter Rückbank



Innenbreite: vorne 145 cm, hinten 143 cm
Kofferraum: 384–1247 Liter
Reifen: 225/40 R18, min. 225/45 R17

TCS-EXKLUSIV

TCS MoBe: Herbert Meier

FAHRDYNAMIK

Beschleunigung (0–100 km/h):	7,2 s
Elastizität:	
60–100 km/h (Fahrstufe D)	3,8 s
80–120 km/h (Fahrstufe D)	4,6 s
Wendekreis:	11,4 m
Bremsweg (100–0 km/h):	36,7 m
Innenlärm:	
60 km/h: 61 dB (A)	
120 km/h: 69 dB (A)	

SERVICEKOSTEN

Wartung (km/Mte)	Stunden	Kosten (Fr.) ¹
15 000/12	0,7	157.–
30 000/24	1,0	244.–
Gesamtkosten Wartung 180 000 km:		
15 000 km/Jahr	17,8	4835.–

¹ inklusive Servicematerial

BETRIEBSKOSTEN

km/Jahr	Rp./km	Fr./Monat
		fixe variable
15 000	66	538.– 291.–
30 000	45	538.– 583.–
Stundenansatz für TCS-Berechnung:		
145 Fr. (BFS) Renault-Händler: von 105 bis 184 Fr.)		

NORMVERBRAUCH AUF PRÜFSTAND (80/1268 EWG)

	Städtisch	Ausserstädt.	Mix
TCS	8,3	5,1	6,3
Werk	7,8	4,9	6,0
CO ₂ -Emissionen:	140 g/km		
CO ₂ -Durchschnitt in CH 2014:	139 g/km		
Energieetikette (A–G):	E		

TESTVERBRAUCH

8,7 l/100 km	Reichweite 574 km
Tankinhalt: 50 Liter	



Video zum Test

TCS-Vergleich

Ohne ein echter GTI zu sein, kommt der Megane GT dem doch recht nahe. Er unterscheidet sich durch die etwas geringere Leistung... und den Preis.



	Renault Megane GT TCe 205 EDC	VW Golf GTI 2.0 TSI DSG
Preis (Fr.)	31 500.–	39 850.–
Hubraum (cm ³)	1618	1984
Leistung (kW/PS)	151/205	161/220
Drehmoment (Nm/min)	280/2400	350/1500
Verbrauch (l/100 km)	6,3 E ²	6,3 ³ E
Kofferraumvolumen min./max. (l)	384/1247 (ISO)	380/1270 (ISO)
Betriebskosten (Fr./km) ³	0,66	–
Wartungskosten ⁴	4835.–	–
Test «Touring»	4/2016	5/2013 ⁵

¹ Wert laut Importeur ² Energieeffizienz laut Importeur ³ Bei 15 000 km/Jahr ⁴ Gesamtkosten auf 180 000 km bei 15 000 km/Jahr ⁵ Golf 2.0 TDI DSG Highline

CREDITS: TCS-Verkehrssicherheitszentrum, Derendingen (SO).

KAROSSERIE

Das Design der Version GT wird durch sportliche Attribute unterstrichen und durch eine starke Lichtsignatur noch hervorgehoben. Platzangebot vorne grosszügig und hinten angemessen. Gleiches beim Kofferraum, wobei es eine hohe Ladekante zu beklagen gilt und bei umgeklappter Bank eine Stufe entsteht.

INNENRAUM

Die GT-Ausführung punktet mit wertigen Materialien. Das Infotainmentsystem ist auf einen Touchscreen im Tabletstil konzentriert und sorgt für intuitive Bedienung der verschiedenen Funktionen. Schön wäre eine Fernbedienung. Gut ablesbares Head-up-Display (400 Fr.).

KOMFORT

Abgesehen von einer harten Federung bietet der Megane ein gutes Komfortniveau. Die Alcantara-Sportsitze (1200 Fr.) sorgen für perfekten Halt und der Geräuschpegel bleibt bescheiden.

PREIS-LEISTUNG

Ab der zweiten Ausstattungsstufe sind 8,7"-Touchscreen mit Navi, Zweizonen-Klimaanlage und Parksensoren hinten Serie. Der GT bietet noch LED-Scheinwerfer, schlüssellosen Zugang, 205 PS und Allradlenkung – der Preis für den Megane ist kaum zu toppen.

FAHREIGENSCHAFTEN

Die Allradlenkung sorgt für grosse Agilität bei mittlerem Tempo und mehr Stabilität auf der Autobahn. Der GT macht auf kurvigen Strassen viel Spass. Die reaktions-schnelle Lenkung (2,5 Lenkradumdrehungen) leistet ihren Beitrag und sorgt für gute Rückmeldungen von der Strasse.

MOTOR UND ANTRIEB

Top-Beschleunigung dank des drehmomentstarken 1,6-l-Turbos. Gutes Doppelkupplungsgetriebe, auch wenn die Gangwahl bei sportlicher Fahrt nicht immer sinnvoll ist. Verbesserungsfähige Traktion.

VERBRAUCH

Der Verbrauch überschreitet die Werksangaben, ist aber in Anbetracht der Fahrleistungen vertretbar.

SICHERHEIT

Durchschnittliche Ausrüstung. Sehr gut: Die serienmässigen LED-Scheinwerfer.

April 2016 | touring 35



Bewertung

KAROSSERIE	Note (%)	Gewichtung (%)
Praxisbeladung (Musterboxen)	36	15
Platzangebot (Innenmasse)	60	15
Variabilität und Ablagen	60	20
Transporteigenschaften allgemein	60	10
Rundumsicht	60	10
Rangieren/Wendekreis	70	10
Kofferraum Zugang und Form	60	20
Bewertung	59%	15%

INNENRAUM	Note (%)	Gewichtung (%)
Gepäck und Kindersitze	60	20
Multimediasystem	80	20
Innenraum	80	10
Raumgefühl	70	10
Haptik/Verarbeitung	80	20
Bedienung	60	20
Bewertung	71%	10%

KOMFORT	Note (%)	Gewichtung (%)
Fahrkomfort	70	10
Innengeräusche	60	30
Rundumsicht	60	10
Federung	60	10
Sitze	80	10
Serienmässige Komfort und Praxisausstattung	80	10
Aufpreispflichtige Komfort + Praxisausstattung	80	20
Bewertung	69%	10%

PREIS-LEISTUNG	Note (%)	Gewichtung (%)
Preis- Ausstattungsverhältniss	70	30
Garantieleistungen	60	20
Servicekosten	60	10
Leistungsgewicht	70	5
Werterhalt	60	20
Fahrleistungen	80	10
Verbrauchskosten	60	5
Bewertung	66%	15%

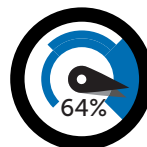
FAHREIGENSCHAFTEN	Note (%)	Gewichtung (%)
Fahrverhalten	90	15
Lenkung	90	15
Fahrspass	90	20
Fahreigenschaften	90	50
Bewertung	90%	10%

MOTOR und ANTRIEB	Note (%)	Gewichtung (%)
Fahrleistungen	80	20
Durchzugskraft und Beschleunigung	90	10
Laufkultur des Antriebes	80	10
Traktion	60	15
Schaltung man. / Schaltkomfort aut.	70	15
Getriebeabstufung	70	15
Anhängelast	80	15
Bewertung	75%	10%

VERBRAUCH	Note (%)	Gewichtung (%)
TCS Verbrauch Delta	50	10
Verbrauch TCS Zyklus	40	35
Verbrauch Werksangabe	60	10
Praxisverbrauch	10	35
Reichweite	50	10
Bewertung	34%	15%

SICHERHEIT	Note (%)	Gewichtung (%)
Serienmässige Sicherheitsausstattung	60	10
Aufpreispflichtige Sicherheitsausstattung	50	30
Beleuchtung/Licht	80	10
Bremsweg	70	50
Bewertung	66%	15%

Gesamtnote



**Daten und Messwerte**

MOTOR	
Bauart	4 Reihe
Hubraum	1618 ccm
Leistung/bei Drehzahl (Werk)	151 kW/600Umin
Leistung gemessen	148 kW
Drehmoment/bei Drehzahl	280 Nm/2400 Umin

ANTRIEB	
Kraftübertragung	Front
Getriebe	m7a
Reifengröße Serie	225/45 R17
Reifengröße Testfahrzeug	225/40 R18

VERBRAUCH	
Werk gesamt (nach Norm 1999/100/EG)	6 l/100 km
TCS gesamt (nach Norm 1999/100/EG)	6.3 l/100 km
TCS-P gesamt	7 l/100 km
Praxis	8.7 l/100 km
CO2 Ausstoss Werk	134 g/km
Reichweite im TCS-P	714 km
Tankvolumen	50 Liter

FAHRDYNAMIK	
Beschleunigung 0 - 100 km/h (Werk/TCS)	7.1/7.2 s
Durchzug 60-100 km/h (im zweithöchsten Gang)	3.8 s
Durchzug 80-120 km/h (im zweithöchsten Gang)	4.6 s
Bremsweg aus 100 km/h	36.7 m
Wendekreis links/rechts	11.2 /11.4 m
Innengräsche bei 120 km/h	69 dBA

MASSE	
Länge/Breite/Höhe	4.35 /1.81 /1.43 m
Leergewicht Werk	1467 kg
Leergewicht gewogen	1505 kg
Gesamtgewicht	1924 kg
Zuladung effektiv	419 kg
Anhängelast gebremst	1650 kg
Kofferraumvolumen klein	434 Liter
Kofferraumvolumen gross	1247 Liter

GARANTIE	
Werksgarantie Dauer	3 Jahre
Werksgarantie Laufleistung	100000 km
Rostgarantie Dauer	12 Jahre

Fett = TCS Messwert

Video zum Test