

---

## Fahrbericht Renault Mégane: Verkannter Kompakter

Von Axel F. Busse, cen

Dass der Pkw-Markt in Deutschland 2020 um rund ein Fünftel geschrumpft ist, wird die Renault-Führung in Paris wohl kaum über das schlechte Abschneiden des Modells Mégane hinwegtrösten können. Gegenüber 2018 haben sich die Neuzulassungen des Fünftürers hierzulande praktisch halbiert. Weitere fünf Jahre zuvor stellte der Mégane mit mehr als 20 Prozent des Renault-Gesamtabsatzes noch eine Festung in der Schlacht um Marktanteile dar, könnte man heute wohl nur noch von einer Hüftburg sprechen. Auch der seinerzeit aufkommende SUV-Boom kann dafür kaum als alleinige Erklärung gelten. Der modernste und bestausgestattete Mégane, den es je gab, hat offenbar ein ganz anderes Problem.

Bis auf den Konkurrenten aus dem Hause Mazda standen die kompakten Wettbewerber von Hyundai, Kia oder Toyota 2020 allesamt besser da, als der kompakte Franzose. Mit einem zusätzlichen Plug-In-Hybridantrieb, mehr Inklusiv-Ausstattung, neuem Infotainment und dezent überarbeiteten Front- und Heckpartien soll der Mégane wieder Anschluss finden. Die deutschen Kunden bevorzugen zu etwa zwei Dritteln Benziner, weshalb für diesen Test die Variante mit 1,3-Liter-Turbomotor und 140 PS (103 kW) ausgewählt wurde. Die gefahrene Ausstattungslinie Intens stellt die mittlere Preisstufe zwischen fünf Konfigurationen dar.

Der Vierzylinder ist im besten Sinne ein Allerwelts-Motor, kann er doch ebenso im Nissan Qashqai wie in der A-Klasse von Mercedes angetroffen werden. Zwar klingt er im Mégane etwas raubeinig, so dass man mitunter meint, es mit einem Dreizylinder zu tun zu haben, jedoch entwickelt er mit 240 Newtonmeter Drehmoment schon ab 1600 Umdrehungen eine recht ordentliche Durchzugskraft. Mit einem Testverbrauch von 6,6 Litern auf 100 Kilometer lag er genau einen Liter über der Herstellerangabe, der nach WLTP-Zyklus ermittelt und dann auf NEFZ-Wert umgerechnet wurde.

### Pakete für mehr Komfort

Die überarbeitete Frontpartie glänzt jetzt mit LED-Scheinwerfern für jede Version. Auch das markante Lichtband am Heck wurde vorsichtig überarbeitet, die Schürzen modifiziert und etwas mehr Chrom-Zierrat am Kühlergrill angebracht – damit ist schon alles gesagt über die optischen Veränderungen. Im Cockpit fällt als erstes das Multimediasystem „Easy Link“ ins Auge, das mit seinem senkrecht stehenden Bildschirm die meisten Funktionen nicht nur des Komforts, sondern auch der Fahrmodi zusammenfasst. Das ist nicht immer leicht zu durchschauen, etwas Übung ist ratsam. Wer das rund 1800 Euro teure Bose-Paket ordert, bekommt außer einem größeren Touchscreen und dem hochwertigen Soundsystem auch noch ein Head-Up-Display und eine Rückfahrkamera mitgeliefert.

Potenzielle Kunden, die bisher andere Marken fahren und nun vielleicht mit einem Renault liebäugeln, müssen sich beherzt über zwei anhaltende Zumutungen hinwegsetzen: Der etwas mehr als scheckkartengroße „Schlüssel“, der mangels Öse an keinem Bund befestigt werden kann und deshalb gerne mal in dem Kleidungsstück verbleibt, das gerade an der Garderobe hängt und die Funktionseinheit für die Unterhaltungs-Bedienung. Sie sitzt praktisch unsichtbar am unteren Teil der Lenksäule und sie dort sicher zu ertasten, vollbringen nur mit Renault-Eigenheiten Vertraute Fahrerinnen und Fahrer auf Anhieb.

Der Innenraum macht einen aufgeräumten Eindruck, ist ordentlich möbliert und an vielen Stellen mit angenehm weichen Oberflächen-Materialien ausgekleidet. Dort muss der

---

Mégane den Vergleich mit den Wettbewerbern keinesfalls scheuen. Das nun auch Autobahn- und Stau-Assistent zum Angebot zählen, der auf mehrspurigen Straßen selbstständig beschleunigen, bremsen und lenken kann, wird mit Wohlwollen zur Kenntnis genommen. Auf den hinteren Sitzen ist das Platzangebot ausreichend, wenngleich auch nicht üppig. Mit 2,67 Metern Radstand bietet der Mégane zwar mehr Raum zwischen den Achsen als ein VW Golf, jedoch weniger als ein Seat Leon.

#### Parken leichtgemacht

Dafür fällt der Kofferraum mit 402 Litern sehr geräumig aus. Zwischen den Türverkleidungen haben die Insassen vorn 1,45 Meter und hinten 1,41 Meter Platz. Positiv für die Funktionalitäts-Wertung können die in der Klasse seltenen Gasdruckfeder für die Motorhaube sowie die Rundum-Automatik für die Seitenscheiben vermerkt werden. Zwei USB-Anschlüsse in der Mittelkonsole sowie variable Cupholder zeugen von dem Bemühen der Innenarchitekten, den Reisenden einen angenehmen Aufenthalt an Bord zu gewährleisten.

Beim Rangieren und Abbiegen ist die Sicht nach schräg hinten leider etwas eingeschränkt. Helfen kann das Easy-Parking-Paket für knapp 900 Euro, das außer Sensoren rundum auch einen Querverkehrswarner bietet. Ansonsten weiß der Mégane jedoch durch seinen angenehm entspannenden Charakter, guten Federungs- und Abrollkomfort zu gefallen. Ein Innengeräusch-Niveau von 64,5 dB(A) im Mittel bei 100 km/h Tempo spricht für durchschnittlich gute Dämmung. Die Lenkung ist ausreichend präzise, die Schaltpunkt-Anzeige für das in dieser Version obligatorische manuelle Getriebe könnte gern etwas auffälliger sein.

Da der Motor schon ab 1600 Touren sein Drehmoment-Maximum erreicht, wird der Wagen im Antritt als druckvoll und kräftig wahrgenommen. Zügig geht es voran, bis man allerdings feststellen muss, dass ihm nach oben hinaus etwas die Puste ausgeht. Da aber der Verbrauch auch exponentiell steigt, je öfter man versucht, sich auf der Autobahn der 200-km/h-Marke zu nähern, bleibt man doch lieber in wirtschaftlicheren Tempobereichen. Der Motor ist übrigens mit einem Partikelfilter ausgestattet, der bei Direkteinspritzern zusätzliche Umweltpunkte bringt.

Fazit: Recht kommod und unspektakulär ist man im Renault Mégane unterwegs, aber auch bequem und wirtschaftlich. Schon die Grundausstattung ist umfangreich und zeitgemäß. Es ist daher nicht recht nachzuvollziehen, warum das Modell zuletzt in Deutschland so verkannt wurde. Zumal das Design deutlich sozialverträglicher geworden ist als zum Beispiel das der zweiten Generation. Vielleicht weist der Plug-In-Hybrid einen Weg aus der Sackgasse, denn Elektro-Unterstützung wird im harten Wettbewerb der Kompaktklasse während der Laufzeit der staatlichen Förderung noch ein gewichtiges Argument bleiben. (ampnet/afb)

#### Daten Renault Mégane 1.3 TCe Intens

Länge x Breite x Höhe (m): 4,36 x 1,81 x 1,44  
Radstand (m): 2,67  
Motor: R4-Benziner, 1332 ccm, Turbo, Direkteinspritzung  
Leistung: 103 kW / 140 PS  
Max. Drehmoment: 240 Nm bei 1600 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 205 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,4 Sek.  
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 5,6 Liter  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 120 – 127 g/km  
Testverbrauch: 6,6 Liter  
Tankvolumen: 47 Liter

---

Leergewicht / Zuladung: 1304 kg / max. 493 kg  
Gepäckraum: 402 – 1247 Liter  
Basispreis: 27.100 Euro  
Testwagenpreis (2020): 33.289 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Renault Mégane.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Renault Mégane.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Renault Mégane.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Renault Mégane.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Renault Mégane.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Renault Mégane.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Renault Mégane 1.3 TCe Intens.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Renault Mégane 1.3 TCe Intens.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Renault Mégane.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Renault Mégane 1.3 TCe.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---