

Testnotizen zum Renault Mégane dCi 130 FAP Luxe

Im Test vom 20. April bis zum 4. Mai 2009.
Kennzeichen: K – PR 7670

Von Redaktion „Fahrschule“, Dietmar Fund
Neumarkter Straße 18
81673 München
Tel. 0 89 / 43 72 -22 69, Fax: -22 07
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Der **Bug** ist vom **höhenverstellbaren Fahrersitz** aus leidlich gut einzusehen. Die Sicht zur Seite, etwa beim Abbiegen, ist gut. Die nach unten breit auslaufende C-Säule ist beim Einparken rückwärts so hinderlich wie im VW Golf VI. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gekrümmt und lässt so nur einen kleinen toten Winkel.

Der Testwagen hatte **Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht**, die auch im „Luxe“ Aufpreis kosten. Sie sind gekoppelt mit einem **Tagfahrlicht**, das in der Automatik-Stellung der Scheinwerfer eingeschaltet ist.

Das Gepäck muss man über eine **hohe Ladekante** hieven. Unter der geöffneten Heckklappe können Personen bis rund 1,85 Meter Größe stehen. Die **Klappe** lässt sich an zwei breiten Innen-Griffmulden gut zuschlagen. Unter dem Kofferraumboden ist Platz für ein von innen zugängliches Ersatzrad. Es ist mit einer Abdeckung abgedeckt, die die Felge als Ablage nutzt.

In der Top-Version „Luxe“ ist auch das **schlüssellose Zugangssystem** serienmäßig, bei dem man die Zündung und den Motor nur mit dem Startknopf betätigt. Beim Einsteigen öffnet sich die Zentralverriegelung auf der Seite, auf der der Berechtigte mit der Karte in der Tasche steht. Beim Kofferraum funktionierte das nicht immer. Verriegeln kann man die Fernbedienung mit einer einzigen Taste an der Fahrertüre; früher ging das auch an der Beifahrertüre. Das Auto verriegelt aber auch von selbst, sobald alle Türen und die Heckklappe geschlossen sind und man sich ein paar Schritte entfernt hat.

Innenraum

Die **Vordersitze** des Testwagens boten einen **guten Seitenhalt** und waren angenehm straff gepolstert. Lediglich die Sitzfläche sollte für große Personen etwas länger sein. Die Sitze waren **mit Leder bezogen** und **beidseitig in mehreren Stufen beheizbar**. Der Schalter dafür ist an der äußeren Seitenwange angebracht – beim Fahrer immerhin von oben sichtbar, beim Beifahrer nur bei geöffneter Tür. Der Fahrersitz des Testwagens war in allen Funktionen bis auf die mechanische Lendenwirbelstütze an der rechten Seitenwange elektrisch betätigt, der Beifahrersitz rein mechanisch. Seine Lehnenneigung lässt sich mit einem Rändelrad feinfühlig einstellen. Eine Lendenwirbelstütze fehlte bei ihm.

Der **Fahrlehrer sieht** aus allen Sitzpositionen **einwandfrei auf den** mittig vor dem Fahrer liegenden **Digitaltacho**. Dessen Ziffern werden Fahrlehrern gefallen, die ihren

Fahrschülern das Einhalten von Tempolimits beibringen wollen. Bei ganz zurückgeschobenem Beifahrersitz hat der Fahrlehrer einen großzügigen Beinraum. Bei der Prüfungsfahrt kann er ihn nicht nutzen, weil dann hinter ihm niemand mehr sitzen kann. Der **Fußraum hinten ist gut**. Wenn vorn ein rund 1,85 Meter großer Mensch sitzt, berühren die Knie eines gleich großen Menschen dahinter die Aussparung des Vordersitzes.

Am hinteren Ende der Mittelkonsole gibt es eine Ablage für eine 0,5-l-PET-Flasche sowie einen 12-Volt-Anschluss. Beide Vordersitze haben an der Rückenlehne eine flache Tasche. Die **Kopffreiheit im Fond ist gut**. Der Prüfer sieht ebenso gut auf den Tacho wie der Fahrlehrer. Im Gegensatz zu ihm kann er auch die Schaltanzeige sehen. Wie beim VW Golf VI und anderen Wettbewerbern wächst der Knieraum mit zunehmender Höhe des Vordersitzes.

Das **Handschuhfach ist sehr tief und geräumig**. Die **Türablagen** sind zwar recht groß, doch kann man darin keine der gängigen Mineralwasserflaschen richtig unterbringen, ohne dass sie hin- und her rutschen. Kleine 0,5-l-Flaschen passen unter die bequeme, aber nicht verstellbare Armauflage zwischen den Vordersitzen. Sie stört nicht beim Schalten oder bei der Betätigung der Handbremse.

Die **automatische Klimaanlage des „Luxe“** lässt sich im Automatik-Betrieb oder mit der Stellung „soft“ sowie mit der Stellung „fast“ für schnelles Abkühlen betreiben. Die Tasten für die Bedienung sind selbsterklärend. Sie fühlen sich ebenso angenehm und **hochwertig** an wie die beiden Lenkstockhebel. Auch bei der **Verarbeitung** des Cockpits insgesamt hat Renault wie beim Laguna auch beim Mégane II einen großen Schritt nach vorn gemacht. Vor dem hohen Niveau deutscher Wettbewerber muss sich der Mégane II in dieser Hinsicht nicht verstecken.

Der Testwagen hatte ein **gut und einfach funktionierendes Navigationssystem**. Seine Bedientasten und sein Joystick liegen hinter dem Schalthebel recht griffgünstig. Dass man sie dort nur im Stand sicher bedienen kann, wird Fahrlehrer nicht stören. Die Positionierung des Bedienfelds erlaubt die Bedienung auch von der Beifahrerseite aus.

Umständlich ist die **Aktivierung des Geschwindigkeitsreglers** oder –begrenzers, der ab der mittleren Stufe „Dynamique“ serienmäßig ist, über eine Taste vor der Armauflage zwischen den Vordersitzen. Geregelt wird er mit zwei Tastenfeldern im Lenkrad sehr logisch. Nachts sind diese Tasten unbeleuchtet, während die restlichen Bedienelemente beleuchtet sind. Das CD-Radio wird mit einem Bediensatelliten rechts am Lenkrad gesteuert. Der Mégane Luxe bietet **zwei Leseleuchten und eine zentrale Innenleuchte**, die bei Nachtfahrten gutes Licht liefern.

Motor und Antriebsstrang

Der Common-Rail-Turbodiesel ist **prima gedämmt**. Er **läuft sehr leise und samtig-rund**. Aus 1,9 Litern Hubraum holt er 96 kW/130 PS bei 3.750/min und ein maximales Drehmoment von 300 Newtonmetern bei 1.750/min. Der Vierzylinder dreht munter, aber auch im zweiten Gang gut beherrschbar hoch, ohne durch einen allzu plötzlichen Einsatz des Turboladers zu erschrecken. Tempo 30 im dritten Gang empfiehlt der Schaltanzeige ebenso wie den vierten bei Tempo 50. Bisweilen schon ab 52/53 km/h fordert die **Schaltanzeige** zum Einlegen des fünften Gangs auf, ab 80

km/h schlägt sie – außer in einer starken Beschleunigungsphase – den sechsten Gang vor. Fällt man im sechsten Gang unter 80 km/h ab, kommt knapp über 70 km/h die Empfehlung zum Herunterschalten.

Der weiß aufleuchtende Pfeil der Schaltanzeige taucht neben einem kleinen Schalthebelsymbol in den Armaturen auf. Er ist zwar klein, wird aber durch sein Aufblitzen dennoch leicht registriert. Insgesamt kann man die Schaltanzeige gut gebrauchen. Sie fordert anders als bei anderen Marken nicht zu spät zum Hochschalten auf. Das Symbol kann der Fahrlehrer nicht einsehen.

Die **Kupplung** ist leichtgängig und präzise. Daher lässt sich der Mégane II prima mit Standgas rangieren und am Berg leicht anfahren. Die **Sechsgangschaltung** ist zwar **leichtgängig, aber dennoch wird der Schalthebel gut geführt**. So lassen sich die Gänge flink und zielgenau wechseln. Fahrschüler werden an der **exakten Schaltung** ebensoviel Freude haben wie Fahrlehrer, die im Mégane ein Motorrad begleiten. Ihnen hilft, dass sich der elastische Motor gut zum schaltfaulen Fahren eignet.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Luxe hat serienmäßig das Style-Paket, das 17-Zoll-Leichtmetallräder sowie stark getönte Seitenscheiben und eine ebenso getönte Heckscheibe enthält. Mit den 17-Zoll-Rädern vom Typ Conti Sport Contact in der Dimension 205/50 R 17 ist der Mégane dCi 130 FAP **sehr ausgewogen abgestimmt**. Er bietet einen **hohen Fahrkomfort**, ohne zu straff abzurollen oder sich in Kurven zu stark zur Seite zu neigen. Zum guten Fahreindruck legt auch die erstmalig für Renault sehr guten Fahrbahnkontakt bietende **elektromechanische Servolenkung** bei.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.076 Test-Kilometern verbrauchte der Renault Mégane dCi 130 FAP zwischen 5,6 Litern auf Landstraßen und 9,6 Litern bei schneller Autobahnfahrt. **Der Durchschnittsverbrauch betrug 6,4 Liter.**