

Wieder mit Charakter

Autoflotte-Test | Mit dem neuen Mégane hält das aktuelle Renault-Design Einzug in die Kompaktklasse. Was kann der mittelstarke Diesel mit 110 PS und EDC-Getriebe?



Fotos: Christian Frederik Nielsen/Autoflotte

Aktuelle Linie | Nach dem etwas beliebig wirkenden Vorgänger übernimmt jetzt auch der Mégane das gefällige, aber doch eigenständige aktuelle Renault-Familiendesign

— Mit dem Mégane durchlief Renault bislang so ziemlich alle Designrichtungen. Modern-gefällig die Generation eins, polarisierend die Generation zwei und beinahe beliebig die Generation drei. Den Fehler, ihren Kompakten allzu unauffällig zu gestalten, wollten die Franzosen bei Mégane Nummer vier wohl nicht mehr begehen; potenzielle Käufer verpfänden wie bei Nummer drei aber auch nicht. Deshalb steht nun ein massentauglicher Kompakter vor uns, der im aktuellen Renault-Design aber auch nicht mit Reizen geizt.

Karosserie | Charakteristisch sind vor allem die LED-Tagfahrleuchten, die sich ausgehend von den Schweinwerfern, als bogenförmige Linie in den Stoßfänger ziehen. Ein ähnliches Gestaltungsmerkmal findet sich beim größeren Talisman sowie beim

kommenden Koleos. Mit 4,36 Metern Länge befindet sich der Mégane in guter Gesellschaft unter den Kompakten. Außerdem 1,81 Meter breit und 1,44 Meter hoch, bietet der Mégane genügend Platz für Passagiere und Gepäck, eng wird es nirgendwo. Wie in vielen modernen Autos leidet jedoch die Übersichtlichkeit – besonders die breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein. Die ansteigende Fensterlinie und eine verhältnismäßig kleine Heckscheibe tun ihr Übriges. Außerdem wirkt sich das dynamische Design auf den Zugang zum Gepäckraum aus: Die Ladekante ist relativ hoch und fällt auch im Kofferraum noch weit nach unten ab, zudem ragt der Heckstoßfänger weit heraus.

Interieur | Das Mégane-Cockpit gibt sich modern und sachlich zugleich. Die von uns

getestete Bose Edition hat serienmäßig das Multisense-System an Bord, das in fünf verschiedenen Fahrmodi auch das Cockpit-Layout anpasst. Im Sport-Modus zum Beispiel erscheint die Instrumentierung rot mit Drehzahlmesser und digitaler Geschwindigkeitsanzeige, im Comfort-Modus gibt es ein blaues Design mit analogem Geschwindigkeitsdesign und ohne Drehzahlmesser. Unabhängig davon lassen sich die Instrumente gut ablesen. Auch die Bedienung der über das vertikale 8,7-Zoll-Touchscreen gesteuerten Funktionen gibt in Summe keine Rätsel auf. Minuspunkt im Innenraum: Die verwendeten Materialien könnten an der einen oder anderen Stelle hochwertiger ausfallen. Insgesamt war der Qualitätseindruck jedoch ordentlich.

Antrieb | Den 110-PS-Diesel mit Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe durften wir bereits im SUV Kadjar unter die Lupe nehmen. Dort schaltete das Getriebe spät in den jeweils höheren Gang. Mit dem Tritt auf das Gaspedal stieg zwar die Drehzahl, wirklicher Schub kam aber nicht. Im Prinzip ist es im Mégane nicht anders: Der Motor dreht lange hoch, erst dann schaltet das Getriebe – meist deutlich spürbar – in den nächsten Gang. Wirklicher Schub bleibt so aus, vor allem beim Beschleunigen aus höherem Tempo – ungefähr ab 110 Stundenkilometern – fehlt es subjektiv an Elastizität.

Dazu kommt eine ausgeprägte Anfahrtschwäche des Motors: Tritt man aufs Gaspedal und die Start-Stopp-Automatik lässt den Motor – nach einer gefühlten Gedenkssekunde – wieder an, hat man nicht selten das Gefühl, der Motor saufe gleich ab. Ist man aber in Fahrt, ist der Motor auch für längere Etappen geeignet: Für komfortables

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gutes Platzangebot ▶ Harmonisch-modernes Design ▶ Komfortables, aber nicht zu weiches Fahrwerk 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Unharmonische Motor-Getriebe-Kombination ▶ Hohe/tiefe Ladekante ▶ Unzuverlässige Sprachsteuerung

Restwerte | DAT-Prognose

Renault Mégane Energy dCi 110 EDC Bose Edition



Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 49,3 %
 25.000 km/Jahr: 44,5 %
 40.000 km/Jahr: 37,2 %

Daten und Preise | Renault Mégane Energy dCi 110 EDC Bose Edition

Grundpreis Testwagen **23.185 Euro**

R4/1.461 cm³ | 81 kW/110 PS | 250 Nm/1.750 U/min
 6-Gang-DKG | 12,3 s | 188 km/h | 3,7 D | 95 g/km

4.359 x 1.814 x 1.438 mm | 384–1.247 Liter
 Wartung: Serviceanzeige; 12 Monate/30.000 km
 Effizienzklasse: A+
 Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 20 | 20 | 23
 Garantie: 60 Monate/100.000 km

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Gleiten reicht die Leistung in jedem Fall aus, auch am Geräuschniveau gibt es nichts zu kritisieren. Dabei konsumierte unser Testwagen im Schnitt sechs Liter Diesel auf 100 Kilometer, und das bei überwiegender Autobahnfahrt – teils zügig, teils gemächlich absolviert.

Fahreindruck | Im Gegensatz zu früheren Renault steigt man auch nach längeren Etappen ohne Rückenschmerzen aus dem Mégane: Die Sitze bieten guten Seitenhalt, sind komfortabel, aber zugleich ausreichend straff. Gleiches gilt für das Fahrwerk: Der Kompromiss zwischen Komfort und Dynamik ist gelungen.

Unser Mégane war mit zahlreichen, teilweise in ihrer Sensibilität einstellbaren Assistenzsystemen ausgerüstet: Unter anderem an Bord war ein äußerst geschmeidig, aber nur bis 140 Stundenkilometer arbeitender adaptiver Tempomat, ein Abstandswarner, der auch die Sekunden bis zum vorausfahrenden Fahrzeug anzeigt, sowie ein zuverlässig arbeitender Einparkassistent. Die Sprachsteuerung des Infotainment-systems ist jedoch verbesserungswürdig:



Modern-sachlich | Übersichtliches Cockpit, teils wenig hochwertig wirkende Materialien

Auch nach mehrmaliger Wiederholung verstand das Navigationssystem das gewünschte Ziel nicht.

Preise und Ausstattung | Ab 23.185 Euro gibt es den von uns getesteten Renault Mégane Energy 110 dCi 110 EDC Bose Edition. Damit fuhr der Testwagen in der zweithöchsten Ausstattungslinie vor und kam bereits serienmäßig unter anderem mit Navigationssystem, Multimediasystem R-Link 2, Bose-Soundsystem, 17-Zoll-Leichtmetallrädern und Massage-Fahrsitz. Außerdem



Hindernis | Die hohe Ladekante erschwert die Beladung des geräumigen Kofferraums

Standard sind Zweizonen-Klimaautomatik, Spurhalte-Warner und Verkehrszeichenerkennung, Fernlichtassistent. Lederlenkrad und schlüsselloser Zugang. Flottenrelevante Sonderausstattungen waren das Safe-Cruising-Paket mit adaptivem Tempomat, Notbremsassistent und Abstandswarner für 580 Euro, das Easy-Parking-Paket mit 360-Grad-Einparkhilfe, Parkassistent, Rückfahrkamera und Totwinkelassistent für 664 Euro sowie die Metallic-Lackierung (496 bis 580 Euro).

| Christian Frederik Merten

Alles drin

Autoflotte-Test | Mit dem HR-V möchte sich Honda seinen Anteil im Boom-Segment der kleinen SUVs sichern. In seiner Topversion Executive überzeugt der Fronttriebler mit Komplettausstattung.



Fotos: Christian Frederik Merten/Autoflotte

Wieder zurück | Mit dem HR-V Nummer zwei kehrt Honda ins Segment der kleinen SUVs zurück, das die Japaner vor zehn Jahren mit Einstellung der ersten Generation in Europa verlassen hatten.

— Als noch niemand so richtig an kleine SUVs dachte, hatte Honda bereits eines im Programm. 1998 erschien der erste Honda

HR-V auf dem Markt, zunächst als Drei-, später auch als Fünftürer. In Deutschland war 2005 Schluss, das kantig gezeichnete Vier-

Meter-Mobil verschwand vom Markt. Heute sind auch kleine SUVs ein Boom-Segment, und Honda legt nach. Nach zehn Jahren Pause gibt es wieder einen HR-V – jetzt aber ausschließlich als Fünftürer und auch mit Dieselantrieb.

Karosserie | Außen erinnert nichts mehr an den Ur-HR-V. Die Kastenform seines Ahns hat das aktuelle Modell abgelegt und zeichnet sich durch rundere Formen aus. Das bedeutet aber nicht den völligen Verzicht auf Ecken und Kanten. Denn mit dynamisch-scharfen Linien wartet der HR-V durchaus auf, Design-Langeweile herrscht also keinesfalls. Mit knapp 4,30 Metern Länge zeigt sich der Japaner außen kompakt, bietet innen aber Platz genug auch für große Passagiere. Das übrigens auch für die Hinterbänker – selbst 1,80 Meter große Mitfahrer sitzen auf der Rückbank mehr als komfortabel. Apropos Rückbank: Wie schon im Jazz lässt sich zur Erweiterung des Kofferraums nicht nur



Licht und Schatten | Übersichtliche Bedienung, aber ausbaufähige Materialqualität

Variabel | Die hochklappbare Rückbank macht Platz für sperrige Gegenstände

die Lehne der Rückbank nach vorne klappen, sondern auch die Sitzbank nach oben. So passt zum Beispiel ein Fahrrad in den HR-V. Schon im Normalzustand ist der Gepäckraum aber vergleichsweise groß, praktikabel geschnitten und – dank breiter Heckklappe und niedriger Ladekante – gut zu beladen. Trotz seiner kompakten Außenmaße zeigt sich der HR-V in der Stadt aber nicht übermäßig wendig, die Übersichtlichkeit wird nur durch seine breiten C-Säulen getrübt.

Interieur | Im Innenraum empfängt der HR-V mit teilweise plüschigen Stoffen und teils billig wirkenden, staubempfindlichen Kunststoffen. Das Design von Details wie der Türverriegelung erinnert an die guten alten 90er, insgesamt zeigt sich der HR-V aber gut verarbeitet. Das Cockpit erwartet den Fahrer

mit einer bunten Mischung aus farbigen Rundinstrumenten und einer pixeligen Schwarz-Weiß-Anzeige des Bordcomputers – dessen Menüführung einige Übung erfordert. Insgesamt sind die Instrumente jedoch gut ablesbar, auch wenn sich bei bestimmtem Lichteinfall Spiegeleffekte ergeben. Zudem könnte in Einzelfällen der Hologrammstil des Tachometers für Irritationen sorgen. Die Bedienung von Audioanlage, Telefon oder Navigation über den Sieben-Zoll-Touchscreen erfolgt problemlos.

Allerdings kann der Fahrer nicht einmal das Radio einstellen, ohne pro Fahrt mindestens einmal bestätigt zu haben, dass die Bedienung sämtlicher Funktionen für Ablenkung vom Verkehrsgeschehen sorgen kann.

Antrieb | Anders als seine Optik vermuten lässt, fährt der HR-V ausschließlich mit Frontantrieb vor. Zwei Motoren stehen zur Wahl: ein 130 PS starker 1,5-Liter-Benziner sowie der von uns getestete 1,6-Liter-Diesel mit 120 PS. Während der Benziner auch mit stufenloser Automatik zu haben ist, fährt der teilweise etwas rau laufende Diesel ausschließlich mit Sechsgang-Schaltgetriebe vor. Das überzeugt durch kurze Schaltwege, gibt sich aber relativ knöchern. Beim Anfahren und bei niedrigen Drehzahlen plagt den HR-V ein deutlich spürbares Turboloch. Erstmals in Fahrt, ist man aber auch auf der Autobahn ausreichend motorisiert, wenn auch nicht dynamisch unterwegs. Auf der Autobahn bewegten wir den HR-V zu großen Teilen, im Mittel gönnte er sich dabei 5,7 Liter Diesel auf 100 Kilometer.

Fahreindruck | Im HR-V nimmt man auf plüschig-weichen Sitzen Platz, die aber auch nach längeren Strecken nicht für Rückenschmerzen sorgen. Auch sonst ist das Auto eher komfortabel abgestimmt, das gilt für das Fahrwerk ebenso wie für die leichtgängige, aber auch etwas gefühllose Lenkung. Der serienmäßige Notbremsassistent reagiert empfindlich und bremst das Auto bei drohenden Gefahren sehr frühzeitig ab.

Preise und Ausstattung | Ab 24.487 Euro startet der getestete HR-V mit Dieselantrieb und der Top-Ausstattung Executive. Dann ist auch schon alles an Bord, was das Herz begehrt. Von der Einparkhilfe vorn und hinten über die Rückfahrkamera bis hin zum Infotainmentsystem inklusive Navigation, Digitalradio und Bluetooth sind sämtliche Extras serienmäßig an Bord. Auch für die Zweizonen-Klimaautomatik, das Multifunktionslenkrad, den Licht- und Regensensor oder für den Fernlicht- und Spurhalteassistenten zahlt der Kunde keinen Aufpreis. Gleiches gilt für die Verkehrszeichenerkennung, den Kollisionswarner, den schlüssellosen Zugang oder die 17-Zoll-Leichtmetallfelgen. Nur die Metallic-Lackierung lässt sich Honda mit zusätzlichen 445 Euro vergüten.

| Christian Frederik Merten

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Geräumig und sehr variabel ▶ Umfangreiche Ausstattung ▶ Angemessener Verbrauch 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Knochige Schaltung ▶ Teilweise billig wirkende Innenraummaterialien ▶ Wenig dynamischer Antrieb

Restwerte | DAT-Prognose

Honda HR-V 1.6 i-DTEC Executive



Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 51,6 %
 25.000 km/Jahr: 45,8 %
 40.000 km/Jahr: 37,9 %

Daten und Preise | Honda HR-V 1.6 i-DTEC Executive

Grundpreis Testwagen **24.487 Euro**
 R4/1.597 cm³ | 88 kW/120 PS | 300 Nm/2.000 U/min
 6-Gang | 10,5 s | 192 km/h | 4,1 D | 108 g/km

4.294 x 1.772 x 1.605 mm | 393–1.533 Liter
 Wartung: Serviceanzeige; 12 Monate/20.000 km
 Effizienzklasse: A
 Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 17 | 22 | 22
 Garantie: 36 Monate/100.000 km

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer