



Renault Mégane Grandtour dCi 110 FAP Dynamique

Fünftürige Kombilimosuine der unteren Mittelklasse (78 kW / 106 PS)

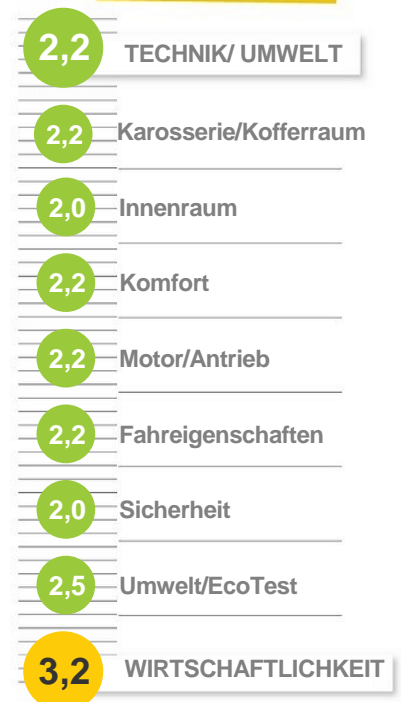
Das dynamische Outfit des Kompakt-Mégane setzt Renault beim Grandtour fort. Der Kombi bietet einen großen Kofferraum und gute Platzverhältnisse sogar für vier Erwachsene. Die Qualität ist gut, alles sitzt fest und auch auf schlechten Straßen ist kein Klappern oder Knarzen zu hören. Renault bietet gute Sicherheit serienmäßig, die Komfort-Ausstattung verwöhnt die Insassen. Manche Details wie der nachts blendende Digitaltacho sind jedoch ein Rückschritt. Das Fahrwerk ist sicher abgestimmt und bietet guten Komfort. Der 1,5-l-dCi ist ein alter Bekannter und macht hier im Mégane eine gute Figur. Insgesamt ist der getestete Grandtour ein gelungenes Gesamtpaket zu einem angemessenen Preis: ab 22.150 Euro. **Karosserievarianten:** Dreitürer, Fünftürer, Kombi **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus Turnier, Hyundai i30 CW, KIA Cee'd Sporty Wagon, Opel Astra Caravan, Peugeot 308 SW, Volvo V50, VW Golf Variant

+ gute Verarbeitung, großer Kofferraum, gutes Raumangebot, sichere Fahreigenschaften, sehr gute Crash-Ergebnisse

- recht hohe Fixkosten



ADAC-URTEIL



2,2

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

+ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen insgesamt guten Eindruck, die Spaltabstände sind gering und gleichmäßig, die Türen und Klappen schließen leicht. Der Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig, der Motor somit gegen eindringenden Straßenschmutz geschützt, Luftwirbel und damit auch der Verbrauch werden reduziert. Ein sehr praktisches Detail: zum Tanken nur Deckel auf und Zapfpistole rein - es muss kein Tankverschluss aufgeschraubt werden. Für 50 Euro ist ein vollwertiges Reserverad zu haben, welches allerdings nicht der Größe der Fahrbereifung entspricht (im Testwagen nur Reifendichtmittel vorhanden). Der vordere Stoßfänger trägt schwarz eingefärbte Kunststoffeinsätze, die kleine Stöße abhalten, ohne dass teure Reparaturen notwendig werden. Auf dem Dach sind bis zu 80 kg Gepäck erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt gute 420 kg.

- Die Karosserieseiten haben nur sehr weit unten angebrachte Stoßleisten, die vor dagegen rempelnden Autotüren kaum schützen können. Serienmäßig ist ein Reifenreparaturset an Bord, welches sich bereits bei kleinen Beschädigungen als nutzlos erweisen kann.

2,9

Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist soweit zufriedenstellend, man kann die Abmessungen der Karosserie einigermaßen abschätzen.

+ Gegenstände am Boden vor dem Auto kann der Fahrer auch nahe noch erkennen, weil die Front nach vorne abfällt. Die Außenspiegel sind beheizt. Helle Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht gibt's gegen Aufpreis. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können.

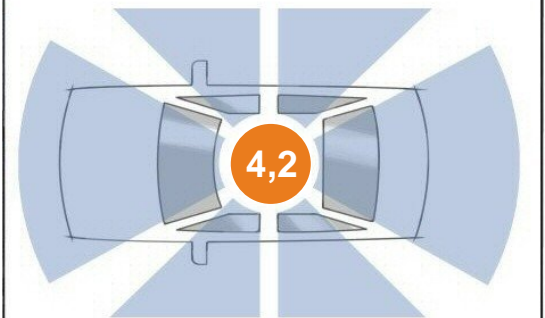
- Die Rundumsicht lässt sehr zu wünschen übrig, besonders die hinteren Pfosten (C-Säulen) verdecken einen großen Sichtbereich. Dadurch besteht die Gefahr, dass beim Abbiegen andere Verkehrsteilnehmer übersehen werden. Beim Rückwärtsfahren ist man für die serienmäßigen Parksensoren dankbar. Während in den Außenspiegeln das Sichtfeld noch akzeptabel ist, sieht man im Innenspiegel sehr wenig.

2,6

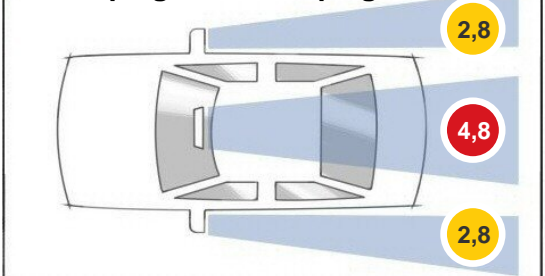
Ein-/Ausstieg

Vorn ist der Zustieg passabel, die großen Türen öffnen weit. Die Gefahr, dass man sich dabei den Kopf stößt, ist geringer als beim Vorgängermodell - in erster Linie liegt das daran, dass sich die Sitze tiefer stellen lassen. Hinten steigt man recht bequem ein und aus, die Türen sind breit genug und öffnen weit. Angenehm sind die Einstiegsleuchten an allen Türen. Die Türbremsen funktionieren zufriedenstellend, sie können die Türen auch an Steigungen offenhalten; hinten sind sie aber etwas schwach ausgelegt. Am Dachhimmel gibt es Haltegriffe für alle außen Sitzenden - außer für den Fahrer.

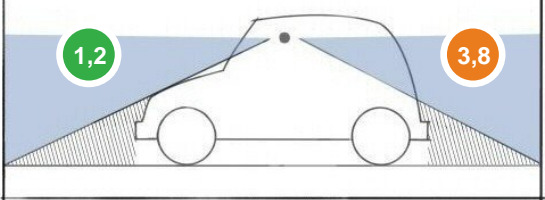
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

+ In dieser Ausstattungsvariante findet man auch das schlüssellose Zugangssystem "Keycard Handsfree", das bei den Renault-Modellen perfekt funktioniert. Der Fahrer muss nur die Karte bei sich tragen. Zieht er am Türgriff, um einzusteigen, entriegeln alle Türen. Sobald er sich ein paar Meter entfernt hat, verschließen sie sich wieder. Das wird durch einen dezenten Piepton signalisiert. Bei Dunkelheit beleuchten die Scheinwerfer nach dem Aussteigen den Weg.

1,3 Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum fällt mit 430 l groß aus. Wenn die Rücksitze vorgeklappt sind, erweitert sich das Volumen auf 820 l (gemessen bis Fensterunterkante). Wegen der schrägen Heckpartie kann man den Kofferraum nur in einem kleinen Bereich bis zur vollen Höhe beladen.



Das Kofferraumvolumen des Renault Mégane Grandtour zählt zwar nicht zu den Größten in dieser Fahrzeugklasse, aber mit 430 l Volumen fällt es immer noch sehr üppig aus.

1,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe öffnet 1,83 m - das ist für größere Personen zu wenig, zumal sie auf das abstehende Schloss achten sollten, um sich nicht den Kopf zu stoßen.

+ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Die Klappe gibt eine große Ladeöffnung frei, auch das Format des Gepäckabteils ist praktisch und gut nutzbar. Sehr angenehm ist die niedrige Ladekante von nur 56 cm, eine innere Bordwand stört nicht, Ladegut kann ungehindert ein- und ausgeladen werden.

- Die Kofferraumbeleuchtung fällt spärlich aus, nur eine Leuchte an der Seite ist für einen geräumigen Kombi zu wenig.

2,0 Kofferraum-Variabilität

+ Rücksitzlehne und -bank sind asymmetrisch geteilt. Der Klappmechanismus lässt sich leicht bedienen. Kleine Utensilien kann man zufriedenstellend befestigen, links und rechts an der Seite gibt es kleine Fächer, ebenso unter dem Kofferraumboden; das Fach in der Reserveradmulde ist sehr umständlich zu erreichen.

- Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

2,0 INNENRAUM

2,0 Bedienung

+ Die Bedienung des Renault Mégane Grandtour fällt in den meisten Fällen leicht, man findet sich nach kurzer Eingewöhnungszeit gut im Fahrzeug zurecht. Das Lenkrad lässt sich optimal in Höhe und Weite einstellen, der Schalthebel und die Pedale sind ergonomisch angeordnet. Das Fahrzeug besitzt serienmäßig das schlüssellose Zugangssystem "Keycard Handsfree", wodurch sich der Motor einfach über einen Starterknopf starten lässt, während der Sender in der Tasche bleiben kann. Die in dieser Ausstattungsvariante enthaltenen Regen- und Lichtsensoren funktionieren einwandfrei und zuverlässig.

Das Klimabedienteil liegt in guter Höhe, die um das Display angeordneten Tasten sind aber etwas zu klein geraten, wodurch die Bedienung nicht optimal ist. Das Radio liegt sehr tief, auch hier gestaltet sich die Bedienung nicht optimal, da die Tasten klein sind und das Display sich weit weg oben im Armaturenbrett befindet. Die Lautsprecher vermitteln einen satten Klang. Alle Fenster lassen sich elektrisch betätigen und besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik, sie funktionieren aber nur mit eingeschalteter Zündung. Die Instrumente lassen sich tagsüber zufriedenstellend ablesen, der digitale Tacho ist aber bei Nachtfahrten sehr hell und blendet den Fahrer. Abhilfe kann nur durch manuelles Dimmen der Beleuchtung erreicht werden, was aber auf Dauer nervig ist. Über geöffnete Türen oder Heckklappe wird der Fahrer per Display informiert. Der Tempomat und der Tempobegrenzer sind einfach über Lenkradtasten bedienbar, der Tempomat besitzt eine Vorwahlfunktion, nur der Ein-/Aus-Schalter ist ungünstig angeordnet.

⊖ Der Lichtschalter befindet sich unpraktisch im Blinkerhebel, die ebenfalls im Blinkerhebel untergebrachten Schalter für die Nebelleuchten lassen sich nur umständlich bedienen. Das Navigationssystem (Aufpreis) lässt sich über den Schalterblock in der Mittelkonsole nur schwierig bedienen. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten.

1,6 Raumangebot vorne*

⊕ Vorne sitzt man geräumig, vor allem wegen der großen Innenbreite und üppiger Kopffreiheit. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von fast 1,95 m zurückschieben.

2,5 Raumangebot hinten*

Die Rücksitzbank bietet zwei vollwertige Sitzplätze und einen schmalen "Notsitz" in der Mitte, das Übliche in dieser Klasse.

⊕ Das Platzangebot auf der Rückbank reicht sogar noch für 1,88 m große Personen aus, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Leute eingestellt sind. Die Innenbreite ist großzügig bemessen, drei Erwachsene nebeneinander sitzen aber beengt. Insgesamt hat man ein angenehmes subjektives Raumgefühl auch auf den hinteren Plätzen.

2,2 KOMFORT

2,0 Federung

⊕ Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung hat Renault ausgewogen gewählt, sie bietet guten Komfort und ist gleichzeitig nicht zu weich. Unebenheiten der Fahrbahn werden besonders bei höherem Tempo gut geschluckt, der Wagen liegt meist ruhig auf der Straße. Einzelhindernisse werden recht ordentlich abgedämpft. Die Aufbaubewegungen werden gut gedämpft. Auch die Seitenneigung hält sich in Grenzen. Bei Beladung ändert sich das Federverhalten nicht dramatisch, Unebenheiten werden zunächst besser geschluckt, dafür schwingt die Karosserie etwas mehr nach.

2,3 Sitze

⊕ Die Vordersitze sind eher weich gepolstert und auf Komfort ausgerichtet. Die Lehnen reichen ausreichend hoch, bieten jedoch etwas wenig Unterstützung im Lendenbereich, sodass die Einwege-Lordosenstütze des Fahrersitzes voll ausgedreht werden muss, damit der Fahrer einigermaßen Unterstützung im Rücken hat. Am Beifahrersitz fehlt diese Einrichtung. Der Fahrersitz lässt sich gegen Aufpreis elektrisch in Höhe und Neigung einstellen. Der Beifahrersitz lässt sich nur in der Höhe einstellen. Die beiden Außenplätze der Rückbank sind ebenfalls komfortabel, haben eine genügend hohe, angenehm schräge Lehne. Die Sitzausformung ist zufriedenstellend. Auch Oberschenkelunterstützung ist einigermaßen vorhanden, für große Erwachsene könnte sie aber deutlicher ausfallen. Auf dem höckerartigen Platz dazwischen sitzt man eher unbequem.

1,9 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt bis 130 km/h im niedrigen Bereich. Der Dieselmotor ist zwar zu hören, bleibt aber dezent und macht nur beim Ausdrehen auf seine Arbeitsweise aufmerksam. Auch Wind- und sonstige Fahrgeräusche halten sich bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche angenehm zurück.

2,5 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Das Ansprechen und die Leistung der Heizung fallen vorne wie hinten zufriedenstellend aus. Für einen sparsamen Diesel ist dieses Ergebnis ordentlich, die Insassen müssen im Winter nur kurz frieren.

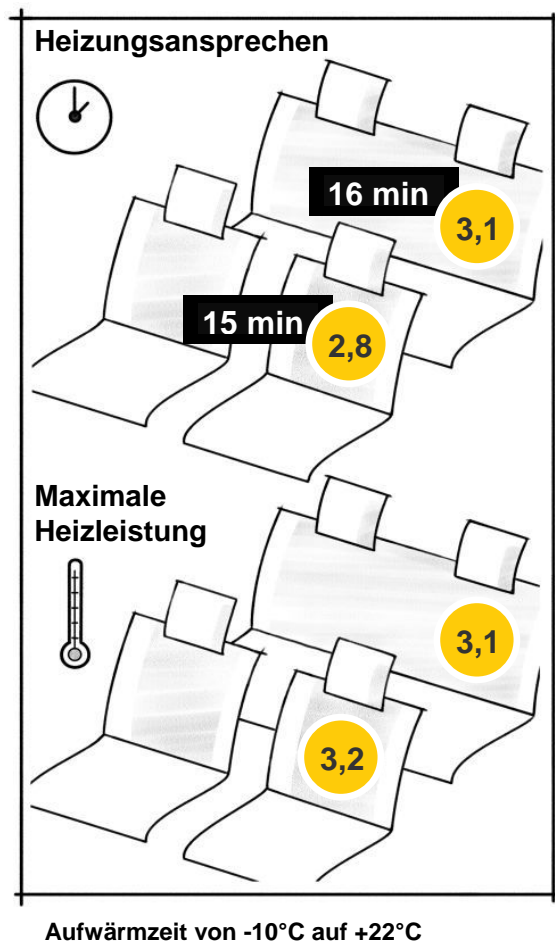
⊕ Die Zweizonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst, die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Im Automatikmodus kann die Intensität der Klimatisierung in drei Stufen angepasst werden (Soft, Normal oder Fast); dadurch ist wählbar, ob der Innenraum möglichst zugfrei oder schnellstmöglich auf die eingestellte Temperatur gebracht werden soll.

⊖ Die Luftverteilung lässt sich nur grob einstellen, so können als Beispiel die Scheiben- und Mitteldüsen nicht gleichzeitig aktiviert werden.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

⊕ Obwohl nur mit 1,5 l Hubraum unterwegs, legt sich der kleine Dieselmotor ordentlich ins Zeug und beschleunigt den Megane Grandtour recht flott. Überholvorgänge können zügig absolviert werden, wenn man die Gänge ausdreht. Aber auch schaltfaules Fahren ist problemlos möglich - dank der guten Durchzugskraft des Turbodiesels. Selbst in den oberen Gängen muss man selten zurückschalten. Ein Sportler ist der Grandtour mit diesem Motor freilich nicht, aber völlig ausreichend motorisiert.



2,3 Laufkultur

⊕ Der kleine Dieselmotor bietet eine gute Laufkultur, kann seinen großen Brüdern, insbesondere dem sehr kultivierten 2.0 dCi, aber nicht das Wasser reichen. Leichte Vibrationen bleiben spürbar, und etwas Brummen kann er sich auch nicht ganz verkneifen. Dennoch kann man auch lange Strecken stressfrei zurücklegen.

2,2 Schaltung

⊕ Die Gänge sind relativ präzise geführt und lassen sich leicht wechseln; manchmal hakt es etwas im Getriebe, wenn man den Schalthebel nicht sauber führt. Die Schaltwege fallen eher etwas länger aus, was aber auch am verhältnismäßig langen Schalthebel liegt. Eine Anzeige signalisiert dem Fahrer, wann geschaltet werden soll. Dadurch lässt sich Kraftstoff sparen. Die Anzeige arbeitet dynamisch und fordert erst erstaunlich spät zum Hochschalten auf und schon recht frühzeitig zum Herunterschalten.

1,8 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, für jeden Geschwindigkeitsbereich steht eine passende Übersetzung zur Verfügung. Die Ganganschlüsse passen gut zueinander, beim Durchschalten der Gänge entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge.

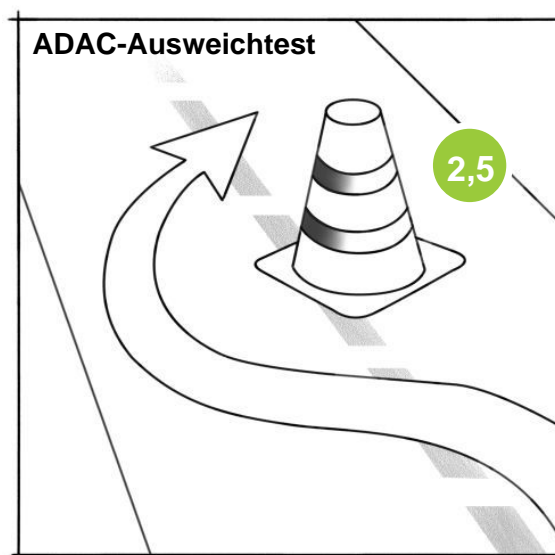
2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabilität ist gut, weder Seitenwind noch Längsrillen in der Fahrbahn beeindrucken den Mégane Grandtour - der Fahrer hat ein hohes Sicherheitsgefühl. Auf Lenkimpulse reagiert der Kombi recht gut. Nicht ganz so souverän ist die Vorstellung beim ADAC Ausweichtest: der Mégane Grandtour lenkt spontan ein, drängt aber beim anschließenden Gegenlenken mit dem Heck deutlich nach außen. Das ESP greift vehement ein und verhindert ein Schleudern. Die elektronisch geregelte Traktionskontrolle bremst auf glattem Untergrund durchdrehende Räder ein und verbessert das Vorwärtkommen.

2,2 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Mégane Grandtour, ein Verhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert. Geht man in der Kurve im Grenzbereich vom Gas, ist eine leichte Lastwechselreaktion feststellbar und das Heck drängt etwas nach außen, das ESP greift aber früh ein und verhindert ein Ausbrechen des Hecks. Auch beladen bleibt das Auto gut beherrschbar.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,1 Lenkung*

+ Die Lenkung spricht gut an und arbeitet recht präzise, sie vermittelt einen ordentlichen Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit der Lenkung sorgt für Handlichkeit beim Rangieren, der Wendekreis ist mit 11,4 m aber relativ groß.

1,9 Bremse

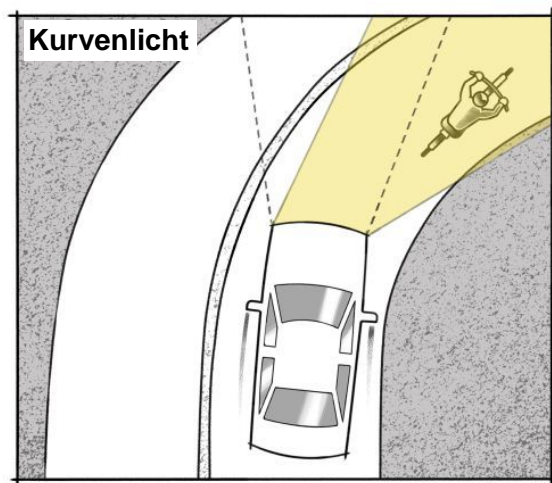
+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand legt der Megane Grandtour durchschnittlich 36 m zurück (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Bereifung 205/50 R17). Die Bremse spricht insgesamt zügig an und ist fein dosierbar. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

2,0 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet, der dem Fahrer helfen soll, das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei durchgetretenem Kupplungspedal gestartet werden kann. Gegen Aufpreis sind helle Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht erhältlich.

- Es gibt weder Rückleuchten noch Rückstrahler, die bei geöffneten Türen den rückwärtigen Verkehr warnen könnten.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

+ Im Crashtest nach EuroNCAP-Norm trat das fünftürige Schrägheck an. Für den Kombi Grandtour ist aufgrund seiner ähnlichen Bauart ein vergleichbares Ergebnis zu erwarten. Für den Fünftürer reichte es zu einem ausgezeichneten Ergebnis von fünf Sternen für eine umfangreiche Insassensicherheit. Die Sicherheitsausstattung ist umfangreich, zweistufige Frontairbags, Seitenairbags mit Doppelkammern und Vorhang-Airbags sind mit an Bord. Das serienmäßige ESP erhöht die Fahrsicherheit. Die Kopfstützen für Fahrer und Beifahrer reichen für ca. 1,95 m Größe. Dank aktiver Auslegung wird das Risiko eines Schleudertraumes bei einem Heckaufprall reduziert. Vorn haben die Gurte Straffer und Kraftbegrenzer. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

- Hinten bieten die Kopfstützen nur bis 1,70 m großen Personen einen guten Schutz, immerhin ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze klein.

1,7 Kindersicherheit

Zwei Kindersitze nebeneinander finden auf der Rückbank problemlos Platz, für drei nebeneinander ist es zu eng.

⊕ Die Tests wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für eineinhalb- und dreijährige Kinder durchgeführt: "Britax Römer Baby Safe Plus Isofix" und "Britax Römer Duo Plus Isofix" mit drittem Verankerungspunkt (top tether). Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut. Der Fahrer wird über den Status der Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht klar informiert. Die Airbag-Warnhinweise für rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz sind gut verständlich. Die Isofix-Verankerungen auf den Rücksitzen sind gut gekennzeichnet. Insgesamt 39 von max. 49 Punkten werden erreicht (Fünftürer). Zwei Kindersitze haben auf der Rückbank Platz, wahlweise mit der Gurtbefestigung oder auch mit Isofix und Ankerhaken. Das Angurten der Kindersitze ist auch gut möglich, die Gurtschlösser sind fixiert und die Gurte lang genug. Der Platz in der Mitte ist allerdings ungünstig geformt und daher für Kindersitze wenig geeignet.

3,9 Fußgängerschutz

Der Kombi ist mit der getesteten Kompakt-Limousine im Frontbereich weitgehend baugleich; daher werden beim Fußgängerschutztest nach EuroNCAP-Norm nur 11 von maximal 36 Punkten erreicht, damit erhält der Mégane zwei Sterne. Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube erweisen sich als zu aggressiv.

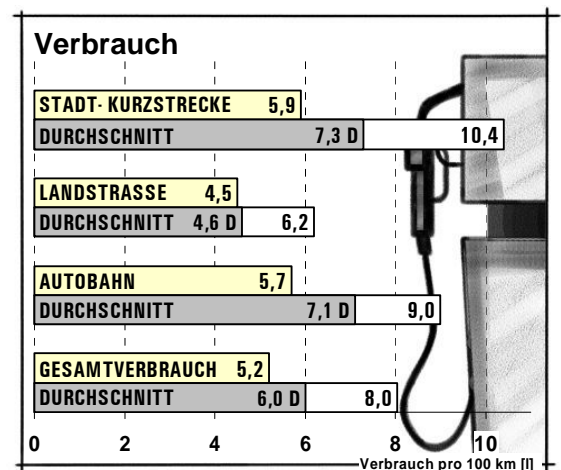
2,5 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Renault Mégane Grandtour mit dem 1.5-l-dCi-Motor liegt bei 5,2 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 138 g pro Kilometer. Das reicht für 32 Punkte im CO₂-Bereich des EcoTest. Innerorts benötigt der Dieselmotor 5,9 l, außerorts 4,5 l und auf der Autobahn 5,7 l Diesel pro 100 km.

2,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt niedrig. Nur die Stickstoffoxid-Werte zeigen sich deutlich erhöht im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus - ein typisches Diesel-Problem, wenn die Abstimmung auf möglichst günstigen Verbrauch gesetzt wurde. Dennoch erreicht der Grandtour im EcoTest 39 von 50 möglichen Punkten für seinen geringen Schadstoffausstoß. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich 71 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,4 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da im Umfeld seiner direkten Konkurrenten (untere Mittelklasse) der Verbrauch des Megane Grandtour recht niedrig ausfällt, erhält er hier eine gute Bewertung.

5,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,5 Liter-Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 120.000 km oder nach fünf Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Renault verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Der Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

⊖ Die jährlichen Wartungsintervalle sind nicht mehr zeitgemäß und die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich auf relativ hohem Niveau. Zudem ist beim Reifenersatz mit relativ hohen Kosten zu rechnen .

1,5 Wertstabilität*

⊕ Sparsam, kompakt und dennoch geräumig, das sind drei günstige Eigenschaften, die sich positiv auf den Restwertverlauf auswirken. Zudem ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen.

3,7 Kosten für Anschaffung*

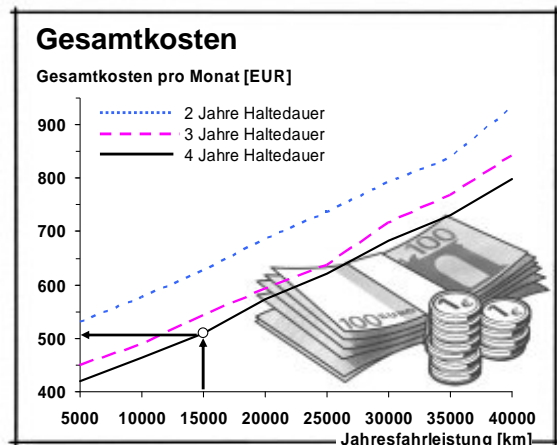
Mit über 22.000 Euro Anschaffungspreis gehört der Mégane Grandtour nicht gerade zu den günstigen Autos in seiner Klasse. Immerhin ist die Komfortausstattung recht umfangreich und auch im Bereich der Sicherheit ist alles Nötige an Bord.

3,6 Fixkosten*

Haftpflicht- und Teilkaskoeinstufung sind ungünstig - das macht die Versicherung teuer. Aber auch die Vollkasko kommt dem Besitzer nicht viel günstiger. Die Steuer macht 142 Euro im Jahr aus, das ist für ein Diesel-Auto nicht sehr viel - der Mégane Grandtour kann von der neuen KFZ-Steuer mit CO₂-Komponente profitieren. Für Vielfahrer mit hohem Schadenfreiheitsrabatt bei der Versicherung ist diese Motorisierung eine Empfehlung, da sie gegenüber den Benzinvarianten dann finanzielle Vorteile bringt.

3,2 Monatliche Gesamtkosten*

Dank der relativ moderaten Aufwendungen für den Kraftstoff halten sich die absoluten monatlichen Kosten im zufriedenstellenden Rahmen. Im Umfeld seiner Klassenwettbewerber liegt der getestete Mégane Grandtour im Mittelfeld.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 509 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 16V 100	TCe 130	2.0 16V 140	TCe 180	dCi 90 FAP	dCi 110 FAP	dCi 130 FAP	dCi 160 FAP
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1397	4/1997	4/1998	4/1461	4/1461	4/1870	4/1995
Leistung [kW(PS)]	81(110)	96(130)	103(140)	132(180)	66(90)	78(106)	96(130)	118(160)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	151/4250	190/2250	195/3750	300/2250	200/1750	240/1750	300/1750	380/2000
0-100 km/h[s]	10,8	9,9	10,6	8,0	12,9	11,2	9,8	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	200	195	225	180	190	205	215
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,6 S	7,3 S	8,1 S	8,3 S	5,1 D	5,2 D	5,8 D	6,6 D
CO ₂ [g/km]	162	153	174	178	115	114	135	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/19/18	14/20/20	14/20/20	18/22/23	17/20/20	17/20/20	15/21/21	15/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	116	94	148	156	142	142	210	260
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	521	529	591	617	475	485	524	618
Preis [Euro]	18.950	20.050	22.050	22.750	19.950	21.050	22.150	27.750

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1461 ccm
Leistung	78 kW (106 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,9/ 4,5/ 5,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	114g/km/ 138g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4559/1804/1507 mm
Leergewicht/Zuladung	1405 kg/420 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	430 l/820 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1150 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	96 Euro
Monatliche Werkstattkosten	67 Euro
Monatliche Fixkosten	82 Euro
Monatlicher Wertverlust	264 Euro
Monatliche Gesamtkosten	509 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/20
Grundpreis	22.150 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Abbieglicht	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenonlicht)	1000 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1000 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik (Confort-Paket)	Serie/790 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	490 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	1290 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	250 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 476
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glas)	900 Euro
Tagfahrlicht	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	2,2	Fahrstabilität	2,4
Sicht	2,9	Kurvenverhalten	2,2
Ein-/Ausstieg	2,6	Lenkung*	2,1
Kofferraum-Volumen*	1,3	Bremse	1,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,8	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Innenraum	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Bedienung	2,0	Kindersicherheit	1,7
Raumangebot vorne*	1,6	Fußgängerschutz	3,9
Raumangebot hinten*	2,5	Umwelt/EcoTest	2,5
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	2,8
Komfort	2,2	Schadstoffe	2,1
Federung	2,0		
Sitze	2,3	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,2
Innengeräusch	1,9	Betriebskosten*	1,4
Klimatisierung	2,5	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,2
Motor/Antrieb	2,2	Wertstabilität*	1,5
Fahrleistungen*	2,3	Kosten für Anschaffung*	3,7
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	3,6
Schaltung	2,2	Monatliche Gesamtkosten*	3,2
Getriebeabstufung	1,8		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen