



Renault Mégane Grandtour ENERGY dCi 110 FAP Start & Stop Dynamique

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

Der neue Mégane unterscheidet sich auf den ersten Blick kaum vom bisherigen. Optisch wurde er nur dezent verfeinert und etwas dynamischer gestaltet. Das Prägendste des aktuellen Facelifts ist die neue Motorengeneration. Der getestete 1,5-Liter-Diesel leistet 81 kW/110 PS. Ein Start-Stopp- und ein Energiemanagement-System halten den Verbrauch auf niedrigem Niveau. Beim ADAC EcoTest liegt der durchschnittliche Testverbrauch bei 4,3 Litern auf 100 Kilometer. Mit 70 Punkten kann der Mégane dCi 110 hier gerade noch vier Sterne erlangen. Die Fahrleistungen liegen im Mittelfeld. Vor allem in den beiden höchsten Gängen fehlt es aber deutlich an Durchzugskraft. Optional sind nun ein Spurverlassenswarner, der allerdings etwas zurückhaltend alarmiert, und ein Fernlichtassistent erhältlich. In der Dynamique-Variante ist der Mégane reichhaltig und edel ausgestattet. Der Grundpreis beträgt 23.490 Euro.

Karosserievarianten: Limousine, Coupé. **Konkurrenten:** u. a. Citroen C4, Ford Focus, Mazda 3, Opel Astra, Seat Leon, VW Golf, Toyota Auris.

+ großzügiges Raumangebot vorn, sehr gutes Crashverhalten (EuroNCAP), niedrige Betriebskosten, niedriger Geräuschpegel im Innenraum

- mäßiger Fußgängerschutz, relativ hoher Wertverlust



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,1 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,1 Langstrecke

2,4 Transport

2,9 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

2,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

Die Verarbeitung des Mégane stellt rundum zufrieden.

⊕ Die Karosserie macht einen insgesamt guten Eindruck, die Spaltabstände sind klein und gleichmäßig, die Türen und Klappen schließen leicht. Der Innenraum wirkt aufgeräumt und hochwertig. Chromverzierungen und gebürstetes Aluminium sorgen für angenehmes Ambiente. Ebenso wurde viel Leder verarbeitet. Der Motorraum ist nach unten komplett verschlossen. Auch der Rest des Bodens ist aerodynamisch optimiert. Ein sehr praktisches Detail: zum Tanken nur Deckel auf und Zapfpistole rein - es muss kein Tankverschluss aufgeschraubt werden. Die Türausschnitte werden durch großzügige Abdichtung vor Verschmutzung geschützt. Vorn wie hinten sind die Stoßfänger mehrteilig ausgeführt und erlauben somit eine kostengünstige Reparatur bei kleinen Beschädigungen.

⊖ Die Karosserieteile haben nur sehr weit unten angebrachte und zudem lackierte Stoßleisten, die vor dagegen rempelnden Autotüren kaum schützen können. Der Kraftstofftank kann versehentlich mit Ottokraftstoff befüllt werden, was teure Folgekosten verursacht. Die Einstiege sind ungeschützt.

2,2

Alltagstauglichkeit

Der Mégane darf maximal 454 kg laden.

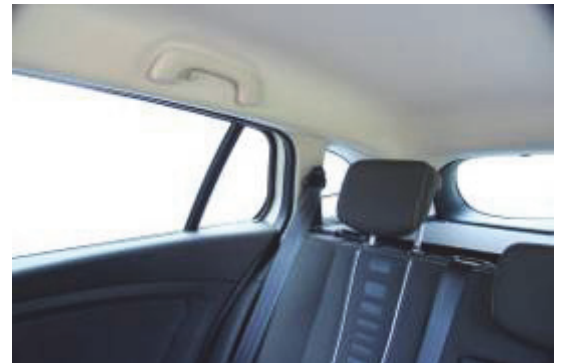
⊕ Mit einer Tankfüllung kann eine Reichweite von fast 1.400 Kilometern realisiert werden. Im Innenraum finden vier Personen bequem Platz. Der hintere Mittelsitz sollte nur als Notlösung für kurze Strecken betrachtet werden. Auf der Dachreling sind Lasten bis 80 Kilogramm erlaubt. Im Falle einer Reifenpanne kann der Fahrer auf ein vollwertiges Ersatzrad zurückgreifen.

⊖ Beim Herausziehen der Zapfpistole tropft gern etwas Kraftstoff über den Lack.

2,7

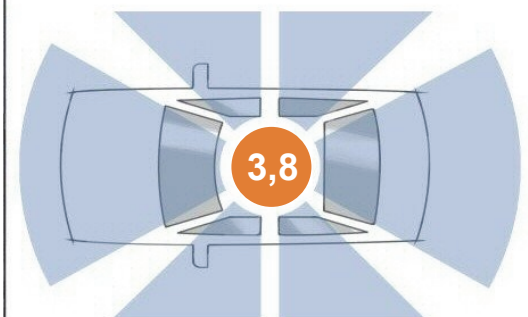
Sicht

Die Rundumsicht ist beim Mégane Kombi nicht gut. Besonders die hinteren C- und D-Säulen verdecken einen großen Sichtbereich. Dadurch besteht die Gefahr, beim Abbiegen andere Verkehrsteilnehmer zu übersehen. Das kleine, hoch sitzende Heckfenster sorgt dafür, dass flache Hindernisse hinter dem Fahrzeug nicht sehr gut erkannt werden können. Die Rücksicht in den Außenspiegeln ist akzeptabel.

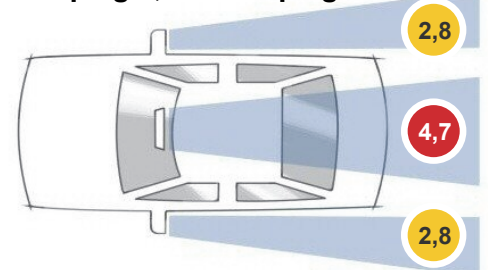


Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

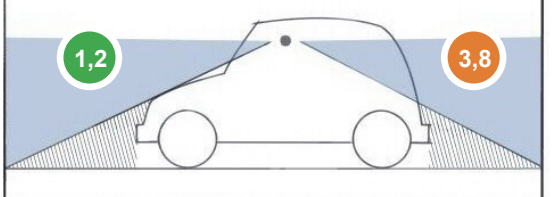
Rundumsicht



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.

Nach vorn sieht der Fahrer gut, weil die Front stark abfällt. Die Außenspiegel sind beheizt. Helle Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht gibt es gegen Aufpreis. Sie leuchten die Fahrbahn gut und homogen aus. Besonders das weit reichende Fernlicht fällt positiv auf. Es wird je nach Verkehrslage automatisch ein- und ausgeschaltet. Beim Einparken unterstützt eine akustische Einparkhilfe. Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord. Der linke Außenspiegel wurde asphärisch gestaltet, so dass sich Objekte im toten Winkel besser erkennen lassen.

– Das Sichtfeld des Innenspiegels wurde viel zu klein bemessen.

2,5 Ein-/Ausstieg

Vorn ist der Zustieg passabel, die großen Türen öffnen weit. Die Rastung der Türfangbänder dürfte aber etwas kräftiger ausgeführt sein.

+ Die tiefen Schweller behindern beim Einsteigen kaum. Der Zustieg zu den hinteren Plätzen gestaltet sich problemlos, auch wenn die Türen etwas weiter öffnen dürften. Die getestete Ausstattungsvariante enthält auch das schlüssellose Zugangssystem "Keycard Handsfree", das bei den Renault-Modellen gut 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. Über jeder Tür, mit Ausnahme der Fahrertür, ist ein Haltegriff vorhanden, der vor allem beim Aussteigen gute Dienste leistet. Bei Dunkelheit beleuchten die Scheinwerfer nach dem Aussteigen den Weg.

– Um auf die vorderen Sitze zu gelangen, muss man mit einem weiten Schritt ins Fahrzeug steigen - die Schweller sind breit, die Sitze weit zur Fahrzeugmitte gesetzt.

1,4 Kofferraum-Volumen *

+ Der Kofferraum ist mit 430 l groß. Bis zu zwölf Getränkeboxen können untergebracht werden. Wenn die Rücksitze vorgeklappt sind, lassen sich bis zu 820 l Gepäck verstauen (gemessen bis Fensterunterkante).



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.

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Sie schwingt sehr weit nach oben. Darunter können Personen bis 1,84 m aufrecht stehen. Die niedrige Ladekante stört beim Beladen kaum, sie liegt nur 57 cm über der Fahrbahn. Beim Ausladen behindert keine Ladekante. Die Ladeöffnung ist groß, das Kofferraumformat praktisch. Durch die geringe Tiefe des Gepäckraums lassen sich die Gepäckstücke gut erreichen.

– Die Beleuchtung ist schwach. Sind die Rücksitzlehnen umgeklappt, stört eine Stufe beim Vorschieben des Gepäcks.

3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne und die Rückbank lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert nicht ideal. Erst müssen die Sitzflächen geklappt werden, dann lässt sich die Lehne umlegen. Wer nicht die Kopfstützen abziehen will, muss die Vordersitze nach vorn schieben.

- + Der hintere Teil des Kofferraumbodens lässt sich senkrecht aufstellen und als Taschenhalter verwenden.
- Beim Zurückklappen können die Gurtbänder eingeklemmt werden, da es keine Gurthalterungen gibt. Eine Durchladeluke für Ski ist nicht erhältlich. Für kleine Gegenstände fehlen sinnvolle Befestigungsmöglichkeiten.

2,1 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Die Bedienung des Renault Mégane fällt im Allgemeinen leicht, man findet sich nach kurzer Eingewöhnungszeit gut 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 beleuchteten Startknopf starten lässt, während die Keycard in der Tasche bleiben kann. Die in dieser Ausstattungsvariante enthaltenen Regen- und Lichtsensoren funktionieren einwandfrei und zuverlässig. Außerdem wird das Fernlicht automatisch angesteuert. Das Klimabedienteil liegt in guter Höhe, die um das Display angeordneten Tasten sind aber etwas zu klein geraten, wodurch die Bedienung nicht optimal ist. Die Fenster lassen sich elektrisch betätigen und besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik. Sie funktionieren aber nur mit eingeschalteter Zündung. Vorn wie hinten sind ausreichend Ablagemöglichkeiten vorhanden. Die Vordersitze lassen sich ganz ordentlich mechanisch einstellen. Die Außenspiegeleinstellung funktioniert einwandfrei - die Spiegel lassen sich in engen Passagen anklappen. Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird der Fahrer über ein Display informiert. Der Tempomat ist einfach über Lenkradtasten bedienbar und besitzt eine Vorwahlfunktion. Der Vorwahl-Schalter für Tempomat/Geschwindigkeitsbegrenzer ist aber in der Mittelkonsole ungünstig angeordnet.
- Der Lichtschalter befindet sich am Blinkerhebel und ist nicht gut greifbar. Der dort ebenfalls angebrachte Drehring für die Nebelleuchten lässt sich nur umständlich bedienen. 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. Das Navigationssystem (Aufpreis) lässt sich über den Schalterblock in der Mittelkonsole nur schwierig bedienen. Hinten gibt es keine Leselampen. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten. Die Lordosenstütze kann beim Fahren nur schwer justiert werden.



Weitgehend funktionell und gut verarbeitet präsentiert sich der Mégane im Innenraum.

1,7 Raumangebot vorne*

- + Vorn sitzt man geräumig, vor allem wegen großer Innenbreite und Kopffreiheit. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,95 m zurückschieben.

2,3 Raumangebot hinten*

⊕ Hinten sitzt man im Mégane Grandtour wesentlich bequemer als in Limousine und Coupé. Die Sitze lassen sich für Personen bis knapp 1,90 m zurück schieben (Vordersitze für Insassen mit 1,85 m eingestellt). Kopffreiheit und Innenbreite sind großzügig. Auch das Dach kommt den Fond-Passagieren nicht so nahe wie bei den anderen Mégane-Modellen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Mégane werden keine Sitzvarianten angeboten.

2,5 KOMFORT

2,3 Federung

Das Fahrwerk des Mégane Grandtour Dynamique wurde tendenziell komfortabel ausgelegt.

⊕ Auf langen wie kurzen Wellen federt der Franzose die Unebenheiten sanft ab. Auch Einzelhindernisse wie beispielsweise abgesenkte Kanaldeckel werden vom Fahrwerk zum Großteil geschluckt. Dabei halten sich aber die Karosserieneigungen um Quer- und Längsachse in tolerierbaren Grenzen. Die Stuckerneigung ist gering. Auch bei langsamer Fahrt treten keine übermäßigen Karosseriebewegungen auf. Nur auf Kopfsteinpflaster wird das Interieur etwas zum Rappeln angeregt.

2,3 Sitze

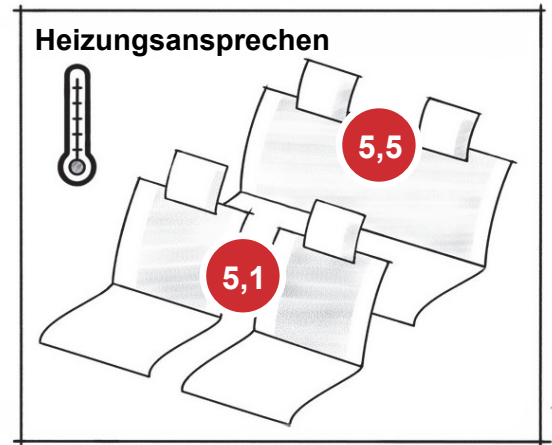
⊕ Die straff gepolsterten Sitze bieten einen guten Seitenhalt. Die Lehnen sind im Schulterbereich allerdings sehr eng geschnitten, was sich speziell bei Personen mit breiten Schultern unangenehm auswirkt. Ansonsten bieten die Sitze gute Körperunterstützung und eine feste Oberschenkelaufgabe, welche aber bei langen Oberschenkeln ruhig etwas länger ausfallen dürfte. Da sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz serienmäßig höheneinstellbar sind, findet man schnell eine angenehme Sitzposition. Die beiden Außenplätze der Rückbank sind komfortabel und haben eine angenehm schräge Lehne. Auch Oberschenkelunterstützung ist bei kleinen und mittelgroßen Personen ausreichend vorhanden. Auf dem höckerartigen Platz dazwischen sitzt man aber eher unbequem. Die Polsterung fühlt sich etwas durchgesessen an.

1,8 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum fällt mit 66,3 dB(A) gering aus. Auch subjektiv dringen weder Motor- noch Windgeräusche übermäßig in den Innenraum. Erst bei Geschwindigkeiten jenseits der 130 km/h nehmen die Windgeräusche zu. Speziell im Bereich der Außenspiegel sind diese dann deutlich wahrnehmbar.

3,1 Klimatisierung

- + Die Zweizonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst, die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Im Automatikmodus kann die Intensität der Kühlung in drei Stufen angepasst werden (Soft, Normal oder Fast), dadurch ist wählbar, ob der Innenraum möglichst zugfrei oder schnellstmöglich auf die eingestellte Temperatur gekühlt werden soll. Die Umluftfunktion wird automatisch gesteuert.
- Die Heizleistung kann nicht zufrieden stellen. Die Luftverteilung lässt sich nur grob einstellen, so können als Beispiel nicht gleichzeitig die Scheiben- und Mitteldüsen aktiviert werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,5 Fahrleistungen*

Mit seinen 81 kW/110 PS sorgt der 1,5 Liter-Diesel für nur durchschnittliche Fahrleistungen. Nutzt man die volle Motorleistung aus, so absolviert er den Sprint von 60 auf 100 km/h in 7,5 Sekunden. Im vierten Gang reicht die Durchzugskraft noch aus, im fünften und sechsten zeigt sich der Kombi aber sehr unelastisch.

2,5 Laufkultur

+ An der Laufkultur lässt sich nichts aussetzen. Über den gesamten Drehzahlbereich läuft der Vierzylinder weitgehend vibrationsfrei. Einziger Kritikpunkt: Nutzt man tatsächlich Drehzahlen jenseits der 5.000 Touren, so tritt deutliches Dröhnen auf. Für einen Vierzylinder-Diesel ist der Motorlauf aber vorbildlich.

2,0 Schaltung

+ Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich meist leicht wechseln, obwohl sie manchmal etwas hakeln (sechster Gang). Eine Anzeige signalisiert dem Fahrer, wann geschaltet werden soll. Dadurch lässt sich Kraftstoff sparen. Der Rückwärtsgang ist per Zugring gegen unabsichtliches Betätigen gesichert. Er lässt sich einfach und geräuschlos einlegen. Ein sogenannter Hill-Holder unterstützt beim Anfahren am Berg - das Fahrzeug wird automatisch festgehalten.

2,3 Getriebeabstufung

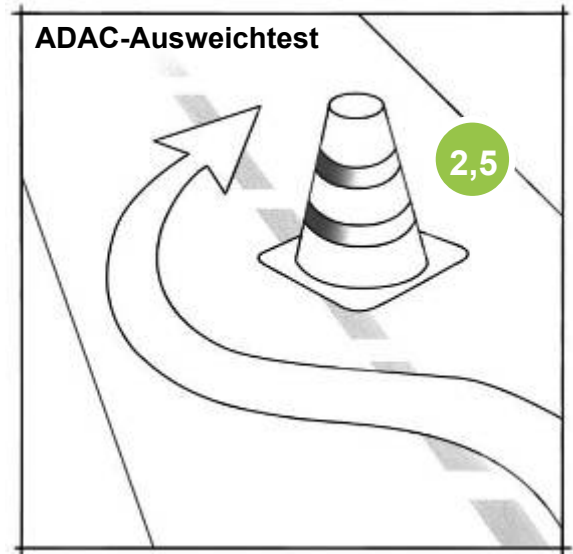
+ Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes überzeugt. Es stellt dem Turbodiesel in jedem Betriebszustand die passende Übersetzung zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung ist sehr lang gewählt, wodurch die Drehzahlen bei schneller Fahrt auf erträglichem Niveau bleiben. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit 2.200 Umdrehungen pro Minute. Die lange Übersetzung macht den Renault aber in den oberen Gängen auch träge.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität ist gut, bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug spontan und gutmütig auf den Lenkbefehl, wenn auch die Karosserie etwas zum Nachpendeln neigt. Auf weniger griffigem Untergrund unterstützt die Traktionskontrolle.

+ Der Geradeauslauf des Mégane ist einwandfrei. Beim ADAC Ausweichtest schneidet er gut ab. Er fährt sehr agil durch den Parcours und lenkt spontan ein, beim anschließenden Gegenlenken übersteuert er deutlich. Durch effektive ESP-Eingriffe wird der Mégane aber zuverlässig am Schleudern gehindert. Die maximale Durchfahrgeschwindigkeit fällt hoch aus. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Renault gut kontrollierbar über die Vorderräder weg. Lastwechselreaktionen treten auf, können aber gut kontrolliert werden - ESP unterstützt dabei.



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.

2,6 Lenkung*

Ein Wendekreis von über elf Metern kann nicht lobend erwähnt werden.

+ Die Lenkung ist sehr zielgenau und vermittelt einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Um die Mittellage ist sie aber nicht perfekt zentriert und spricht etwas schwach an. Bei größeren Lenkwinkeln bauen beide Achsen fleißig Seitenführung auf. Die Leichtgängigkeit der Lenkung sorgt für Handlichkeit beim Rangieren.

2,1 Bremse

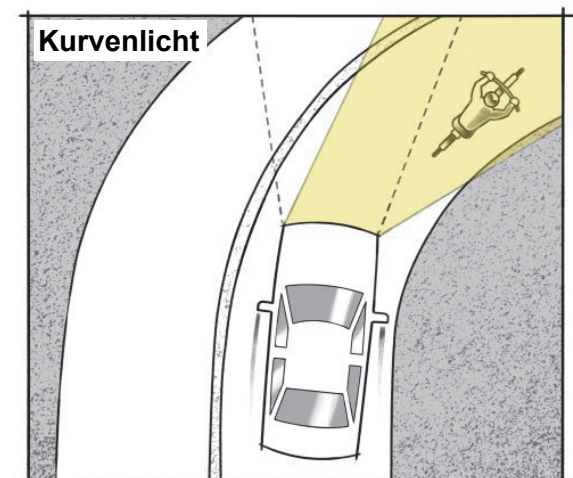
+ Die Bremse spricht sehr schnell an und ist ordentlich dosierbar. Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mégane nur 36,4 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental Sport Contact 5 der Größe 205/50 R17 89V). Fading tritt selbst nach mehrfachem Bremsen nicht auf. Die Spurtreue ist einwandfrei.

2,0 SICHERHEIT

2,3 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.

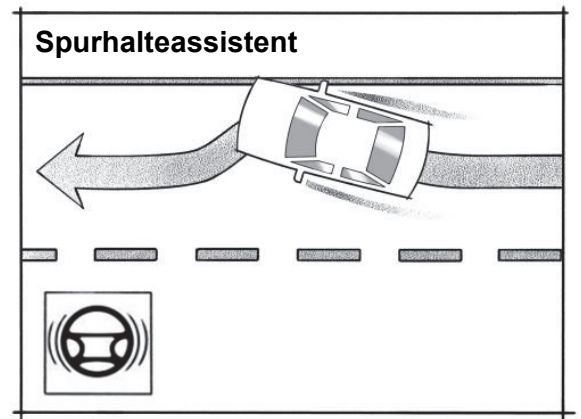
Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei



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

durchgetretenem Kupplungspedal gestartet werden kann. Gegen Aufpreis sind helle Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht erhältlich. Rückleuchten warnen vor geöffneten Türen. Seit dem Facelift gibt es optional auch einen Spurhalteassistenten, dessen Warnsignal aber etwas zu defensiv ausfällt. Serienmäßig ist ein Speedlimiter an Bord, mit dem man die maximale Fahrgeschwindigkeit des Renault beschränken kann. In gefährlichen Situationen kann per Durchtreten des Gaspedals ("Kickdown") weiterhin die volle Leistung abgerufen werden.

– Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, so kann die Blinker-Funktion nicht mehr aktiviert werden, was die Fahrtrichtungsanzeige, vor allem beim Abschleppen, erschwert.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Renault Mégane erreicht sehr gute Crasheergebnisse. Die Sicherheitsausstattung besteht aus zweistufigen Frontairbags, Seitenairbags mit Doppelkammern, Vorhang-Airbags und Gurtstraffern inkl. Kraftbegrenzern auf allen Sitzen (vorn beidseitig wirkend). Mit insgesamt 37 Punkten werden fünf Sterne für die Insassensicherheit erreicht. Vorne ermahnen Gurtwarner optisch und akustisch daran, den Gurt anzulegen, für die hinten Sitzenden wird dem Fahrer der Anschnallstatus in einem Display angezeigt. Die vorderen Kopfstützen lassen sich für Personen bis 1,93 m ausziehen. Dadurch und wegen dem geringen Abstand zum Kopf können diese optimal wirken. Hinten reichen die Kopfstützen bis 1,69 m, der Abstand zum Kopf ist auch hier gering. An den stabilen Türgriffen lässt sich nach einem Unfall hohe Zugkraft aufbringen.

– Warndreieck und Verbandkasten haben keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

1,9 Kindersicherheit

+ Die Kindersicherheit fällt insgesamt gut aus. Beim EuroNCAP-Crashtest werden bei der Kindersicherheit 39 von 49 Punkten erreicht. Zwei Kindersitze haben auf der Rückbank Platz, wahlweise mit der Gurtbefestigung oder auch mit Isofix und Ankerhaken. Die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren, dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze transportiert werden.

– Auf dem mittleren Rücksitz können Kindersitze aufgrund der ungünstigen Form und den nicht ideal angeordneten Gurtanlenkpunkten nur schlecht befestigt werden. Drei Kindersitze würden ohnehin nicht nebeneinander Platz finden.

3,9 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte trotz des Facelifts ähnlich schlecht ausfallen wie beim bisherigen Mégane. Es sind nur der Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube entschärft. Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube erweisen sich als viel zu aggressiv. Mit elf von max. 36 Punkten wird beim EuroNCAP-Fußgängerschutz nur knapp der zweite Stern erreicht.

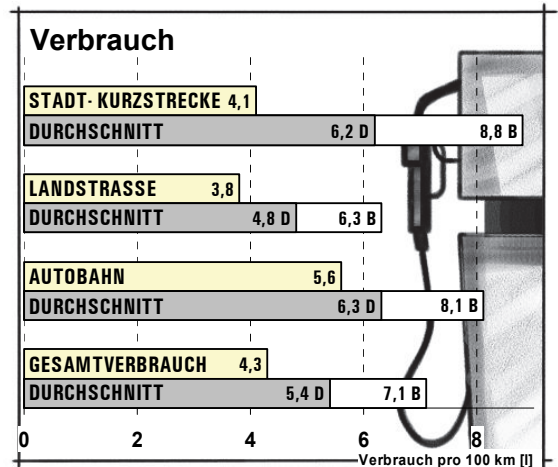
2,5 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO₂*

⊕ Der Renault Mégane ENERGY dCi 110 schneidet beim ADAC EcoTest gut ab. Mit einem gemessenen CO₂-Ausstoß von 139 g/km werden 36 Punkte im CO₂-Kapitel erreicht. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 4,3 l/100 km. In der Stadt sind es 4,1 l, außerorts 3,8 l und auf der Autobahn 5,6 l pro 100 km.

2,6 Schadstoffe

Für den Schadstoffausstoß erzielt der Mégane dCi 110 ein nur durchschnittliches Ergebnis. Beim ADAC EcoTest erhält er dafür 34 Punkte und insgesamt gerade so vier Sterne.



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

2,7 AUTOKOSTEN

1,6 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Da sich der Renault mit günstigem Dieselmotor begnügt, sind die Betriebskosten gering.

3,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Renault gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

3,5 Wertstabilität*

Trotz der neuen Motoren-Generation kann dem Mégane im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert werden.

3,5 Kosten für Anschaffung*

Ein Schnäppchen ist der Renault Mégane Grandtour ENERGY dCi 110 in der Dynamique-Ausstattung nicht. Der Grundpreis beträgt 23.490 €. Allerdings zeigt er sich dann bereits recht gut ausgestattet. Um das ADAC Standard-Ausstattungs-niveau zu erreichen, fehlen der Grundausstattung Optionen im Wert von 550 Euro.

3,4

Fixkosten*

Vor allen die teuren Kasko-Versicherungen verhindern eine bessere Benotung. Die Kfz-Haftpflicht liegt im Mittelfeld. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 142 Euro fällig.

2,3

Monatliche Gesamtkosten*

Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten fallen günstig aus. Der relativ hohe Wertverlust wird von den niedrigen Betriebskosten kompensiert. Werkstatt-, Reifen- und Fixkosten sind durchschnittlich.

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 16V 100	ENERGY TCe 115 Start & Stop	TCe 130	TCe 190 Start & Stop	dCi 90 FAP	dCi 110 FAP	ENERGY dCi 130 FAP Start & Stop	dCi 165 FAP
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1198	4/1397	4/1998	4/1461	4/1461	4/1598	4/1995
Leistung [kW(PS)]	81(110)	85(115)	96(130)	140(190)	66(90)	81(110)	96(130)	120(165)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	151/4250	190/2000	190/2250	300/2000	200/1750	240/1750	320/2000	380/2000
0-100 km/h[s]	10,8	10,9	10,0	8,0	12,9	11,5	10,1	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	190	200	230	180	190	200	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,9 S	5,3 S	6,3 S	7,0 S	4,0 D	4,2 D	4,0 D	5,6 D
CO2 [g/km]	159	119	145	162	104	109	104	145
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/19/18	14/19/18	16/20/20	17/21/23	16/20/20	16/20/20	14/20/21	14/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	130	42	98	144	142	142	152	260
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	563	550	597	693	514	527	565	663
Preis [Euro]	19.490	20.590	21.690	25.990	20.790	21.990	24.590	28.090

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-Haftpfli.
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	81 kW (110 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	260 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	11,35 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,1/ 3,8/ 5,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	90g/km / 139g/km
Innengeräusch 130km/h	66,3dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4559/1804/1507 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2040 mm
Leergewicht/Zuladung	1410 kg/454 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	430 l/820 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690 kg/1500 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1395 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Visio-System)	400 Euro ^o
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.000 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	nicht erhältlich
Spurassistent (Visio-System)	400 Euro ^o
Tempomat (inkl. Limiter)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1.000 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
Keyless Entry (Confort-Paket)	890 Euro ^o
Klimaautomatik (Confort-Paket)	890 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	490 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	469 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	900 Euro

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	88 Euro
Monatliche Werkstattkosten	61 Euro
Monatliche Fixkosten	106 Euro
Monatlicher Wertverlust	289 Euro
Monatliche Gesamtkosten	544 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/20
Grundpreis	23.490 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Fahreigenschaften	2,4
Verarbeitung	2,5	Fahrstabilität	2,5
Alltagstauglichkeit	2,2	Lenkung*	2,6
Sicht	2,7	Bremse	2,1
Ein-/Ausstieg	2,5	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Volumen*	1,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Kofferraum-Variabilität	3,2	Kindersicherheit	1,9
Innenraum	2,1	Fußgängerschutz	3,9
Bedienung	2,3	Umwelt/EcoTest	2,5
Raumangebot vorne*	1,7	Verbrauch/CO2*	2,4
Raumangebot hinten*	2,3	Schadstoffe	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,5		
Federung	2,3		
Sitze	2,3		
Innengeräusch	1,8		
Klimatisierung	3,1		
Motor/Antrieb	2,6		
Fahrleistungen*	3,5		
Laufkultur	2,5		
Schaltung	2,0		
Getriebeabstufung	2,3		

AUTOKOSTEN

2,7

Betriebskosten*	1,6
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,7
Wertstabilität*	3,5
Kosten für Anschaffung*	3,5
Fixkosten*	3,4
Monatliche Gesamtkosten*	2,3

¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen