



Renault Mégane Grandtour ENERGY dCi 110 Start & Stop Paris

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

Bereits seit vielen Jahren läuft die dritte Generation des Renault Mégane nun vom Band; ein Modellwechsel rückt langsam näher. Auch zum Modelljahr 2014 bekam der beliebte Franzose wieder ein sanftes Facelift. Um die Neuerungen zu erkennen, muss man aber schon fast Fachkenntnisse haben. Neu ist auch die getestete Ausstattungsvariante "Paris", die im Vergleich zur Basis-Variante "Authentique" kaum mehr Grundausstattung bietet (Testwagen-Grundpreis: 20.900 €). Ordert man aber für 1.950 Euro das Deluxe-Paket, so ist alles an Bord, was man sich wünscht, wie z.B. Navigation, Klimaautomatik, Spurverlassenswarner, Licht- und Regensensor. Leider sind die empfehlenswerten Xenonscheinwerfer und das Kurvenlicht komplett aus der Ausstattungsliste verschwunden. Die Fahrleistungen sind in Ordnung, wenn auch die fehlende Durchzugskraft im sechsten Gang öfter zum Herunterschalten verführt. Beim ADAC EcoTest liefert der Diesel-Mégane ein gutes Ergebnis ab: Bei einem gemittelten Testverbrauch von 4,3 Litern auf 100 Kilometer gibt es nicht viel auszusetzen. Insgesamt sammelt der Renault 70 Punkte und erreicht somit ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis. Auch wenn mehrere Facelifts nicht verhindern konnten, dass man dem Mégane sein Alter anmerkt - bis heute kann man den praktischen Kombi getrost weiterempfehlen. **Karosserievarianten:** Schrägheck-Limousine, Coupé, Cabrio. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C4, Ford Focus, Mazda 3, Opel Astra, Seat Leon, VW Golf, Toyota Auris.

- +** großzügiges Raumangebot, sehr gutes Crashverhalten, sehr großer Kofferraum, geringe Betriebskosten, niedriger Verbrauch
- mäßiger Fußgängerschutz, kein Xenon- und Kurvenlicht mehr erhältlich, sehr schwache Heizung, durchzugsschwacher Motor



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,2 Langstrecke

2,2 Transport

3,1 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen insgesamt guten Eindruck, wenn auch nicht alle Spaltmaße vollständig gleichmäßig verlaufen und einige Schweißnähte nicht vollständig versiegelt sind. Die Türen und Klappen schließen leicht. Der Innenraum wirkt aufgeräumt und hochwertig. Chromapplikationen sorgen für angenehmes Ambiente. Ebenso wurde viel Leder verarbeitet. Der Motorraum ist nach unten komplett verschlossen. Im Bereich der Hinterachse sind Verkleidungen angebracht, die aerodynamisch optimieren. 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, Stoßleisten für die Schweller gibt es in dieser Ausstattungsvariante aber nicht. 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 schlagenden Autotüren kaum schützen können. Der Kraftstofftank wird nicht vor Fehlbetankung geschützt, was teure Folgereparaturen verursachen kann. Die Scheinwerferlampen können nur sehr mühsam ausgetauscht werden. Die Scheinwerfer sind auf der Rückseite komplett zugebaut.

2,1

Alltagstauglichkeit

Der Mégane darf maximal 474 kg zuladen. Gebremste Anhänger dürfen bis 1.500 kg angehängt werden, ungebremste dürfen maximal 690 kg wiegen.

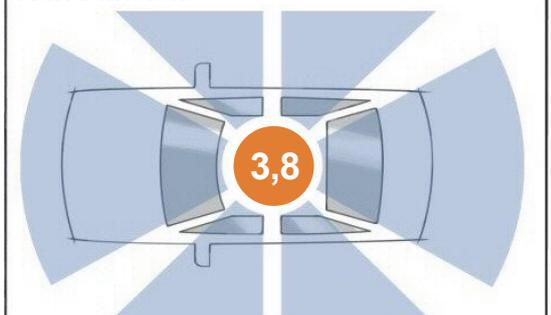
⊕ Mit einer Tankfüllung kann eine Reichweite von rund 1.395 Kilometern realisiert werden (basierend auf Testverbrauch des EcoTest). Im Innenraum finden vier Personen bequem Platz. Der hintere Mittelsitz sollte nur als Notlösung für kurze Strecken betrachtet werden. Auf der Dachreling sind Lasten bis 80 Kilogramm erlaubt. Wählt man das optionale Deluxe-Paket, kann der Fahrer auf ein vollwertiges Ersatzrad zurückgreifen. Die zulässige Stützlast auf der Anhängerkupplung beträgt 75 kg. Somit können auch schwere Radträger mit E-Bikes sicher befestigt werden.

3,0

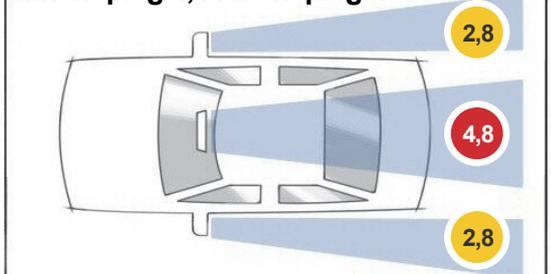
Sicht

Die Rundumsicht ist weniger gut, besonders die hinteren Dachsäulen 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 gut erkannt werden können. Die Rücksicht in den Außenspiegeln ist akzeptabel.

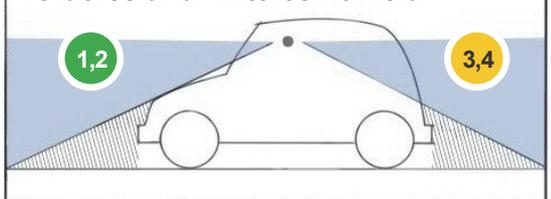
Rundumsicht



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

⊕ Nach vorn sieht der Fahrer gut, weil die Front stark abfällt. Die Karosserieenden können deswegen aber nur grob abgeschätzt werden. Die Außenspiegel sind beheizt. Das Fernlicht wird je nach Verkehrslage automatisch ein- und ausgeschaltet. Beim Einparken unterstützt vorn wie hinten eine akustische Einparkhilfe (Fernlichtassistent und Einparkhilfe bei Deluxe-Paket). Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord. Der linke Außenspiegel hat einen asphärischen Bereich, sodass der tote Winkel deutlich kleiner ausfällt.

⊖ Das Sichtfeld des Innenspiegels wurde viel zu klein bemessen, eine Abblendautomatik ist nicht erhältlich. Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht werden im aktuellen Mégane nicht mehr angeboten.



Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

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 hinteren Türen etwas weiter öffnen dürften. Gegen Aufpreis findet man auch das schlüssellose Zugangssystem "Keycard Handsfree" an Bord, das bei den Renault-Modellen sehr 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, sind Haltegriffe vorhanden, die vor allem beim Aussteigen gute Dienste leisten. 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 Liter (unterhalb der Gepäckraumabdeckung) sehr groß. Belädt man bis zum Dach, steht ein Ladevolumen von 685 l zur Verfügung. Bis zu zwölf handelsübliche Getränkeboxen können hinter den Rücksitzen gestapelt werden. Wenn die Rücksitze vorgeklappt sind, können bis zu 820 l Gepäck verstaut werden (gemessen bis Fensterunterkante). Nutzt man das volle Volumen bis unter das Dach, so stehen 1.275 Liter zur Verfügung.



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 weit nach oben. Darunter können auch Personen mit 1,84 m aufrecht stehen. Die Ladekante liegt nur 57 cm über der Fahrbahn. Bei Ausladen ist keine störende Kante vorhanden. 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. Die Sitzflächen können auch komplett ausgebaut werden. Im Kofferraum findet man einen aufstellbaren Taschenhalter. Kleine Gegenstände können in seitlichen Fächern und unter dem Kofferraumboden untergebracht werden.

- + Will man besonders lange Gegenstände verladen, kann man die Beifahrerlehne eben nach vorn umklappen. Ein Trennnetz schützt die Passagiere vor Gepäckstücken, die beim Bremsen nach vorn geschleudert werden könnten (beides optional im Deluxe-Paket).
- Es sind zwar Haltenasen für die Gurte vorhanden. Nutzt man diese aber nicht, besteht große Beschädigungsgefahr für die Gurte beim Aufrichten der Rücksitzlehnen. Eine Durchladeluke für Ski ist nicht erhältlich.

2,1 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Die Bedienung des Renault Mégane fällt im Allgemeinen leicht, man findet sich nach kurzer Eingewöhnungszeit gut zurecht. Deutlich besser klappt jetzt die Bedienung des Navigation- und Entertainmentsystems. Verbesserungspotential ist aber weiterhin vorhanden. Dass die Bedienelemente der Sitzheizung am Sitzgestell angebracht sind, ist nicht optimal gelöst. Dem Fahrer wird aber signalisiert, wenn eine der Sitzheizungen noch in Betrieb ist. Die mechanische Sitzeinstellung funktioniert weitgehend problemlos.

- + Das Lenkrad lässt sich optimal in Höhe und Weite einstellen, der Schalthebel und die Pedale sind ergonomisch angeordnet. Das Fahrzeug kann optional mit dem schlüssellosen Zugangssystem "Keycard Handsfree" ausgestattet werden (im Testwagen vorhanden), wodurch sich der Motor einfach über einen beleuchteten Starterknopf starten lässt, während die Keycard in der Tasche bleiben kann. Die optionalen 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 Umluftfunktion wird automatisch gesteuert. Die Fenster lassen sich elektrisch betätigen und besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik. Sie funktionieren aber nach dem Abschalten der Zündung nur solange, bis eine Tür geöffnet wird. Vorn wie hinten sind ausreichend Ablagemöglichkeiten vorhanden. Das Handschuhfach ist zwar relativ niedrig, aber sehr tief - das Volumen stellt absolut zufrieden. Die Instrumente, das Zentraldisplay und der Digitaltacho sind recht übersichtlich gestaltet. Dem Fahrer werden alle wichtigen Informationen angezeigt. 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, nur der Vorwahl-Schalter für Tempomat/Geschwindigkeitsbegrenzer ist in der Mittelkonsole ungünstig angeordnet. Dem Fahrer werden die Einstellungen im Display angezeigt. Der Bordcomputer informiert über Fahrstrecke, Verbrauch, Reichweite etc. Leider kann aber nur eine Route berechnet werden - unterschiedliche Speicher für Kurz- und Langstrecke gibt es nicht. Die Informationen werden sowohl im Instrumententräger als auch per Navidisplay zur Verfügung gestellt.



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

– 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. Hinten gibt es keine Leselampen. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten. Die Hebel für die vorderen Lordosenstützen sind nur schwer greifbar.

1,7 Raumangebot vorne*

+ Vorn sitzt man gut, 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*

+ In der Kombiversion des Mégane findet man auch auf den hinteren Plätzen großzügige Platzverhältnisse vor. Personen bis ca. 1,90 m sitzen bequem. (Vordersitze für ca. 1,85 m große Insassen eingestellt). Die Innenbreite stellt absolut zufrieden. Das Dach kommt den Köpfen seitwärts relativ nahe. Die Scheibenlinie ist hoch gezogen, was das Raumgefühl etwas schmälert.



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

2,4 Federung

+ Das Fahrwerk des Mégane Grandtour 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 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.

2,4 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 Oberschenkelauflage, welche aber bei langen Oberschenkeln ruhig etwas länger ausfallen dürfte. Da der Fahrersitz serienmäßig höhenstellbar ist, findet man schnell eine angenehme Sitzposition. Der Fahrer sitzt entspannt, für den linken Fuß ist eine bequeme Ablage vorhanden. Serienmäßig ist eine Lordosenstütze vorhanden, die sich aber nicht in der Höhe justieren lässt. Die beiden Außenplätze der Rückbank sind komfortabel und haben eine angenehm geneigte 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 durchgessen an.

– Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

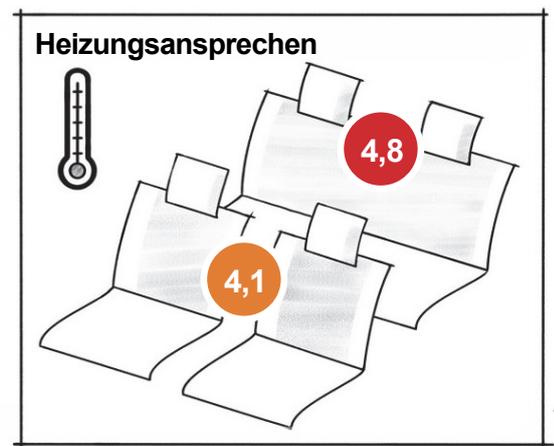
2,1 Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum fällt mit 67,4 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.

2,8 Klimatisierung

+ Die Zweizonen-Klimaautomatik (Deluxe-Paket) 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.

– Beim ADAC Heizungstest liefert der Kombi mit dem 110-PS-Dieselmotor ein nur mäßiges Ergebnis ab. Es dauert sehr lange, bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Die Luftverteilung lässt sich nur grob einstellen, so können beispielsweise nicht gleichzeitig die Scheiben- und Mitteldüsen aktiviert werden. Sie wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen.



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

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen*

Der 1,5-Liter-Diesel mit 81 kW/110 PS gehört nicht gerade zu den durchzugsstärksten Motoren. Trotzdem zeigt er sich ausreichend spritzig, um im Verkehr mitzuhalten. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt er 6,9 Sekunden. Auch bei den Elastizitätsmessungen liegt er im Mittelfeld. Im vierten Gang vergehen 9,8 Sekunden von 60 auf 100 km/h, im fünften benötigt er 16,2 Sekunden.

– Im sechsten Gang fehlt es deutlich an Durchzugskraft, zum Beschleunigen muss oft zurück geschaltet werden. Von 60 auf 100 km/h vergehen im sechsten Gang unendliche 28,5 Sekunden. Im unteren Drehzahlbereich fehlt es dem Selbstzünder deutlich an Kraft, was vor allem beim Berganfahren sehr hinderlich ist.

2,5

Laufkultur

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

2,4

Schaltung

Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich meist leicht wechseln, wenn auch beim Wechsel der Schaltgassen gelegentlich leichtes Haken auftritt. Die Schaltwege sind ausreichend kurz, wodurch auch relativ zügige Gangwechsel realisiert werden können.

+ 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. Das Anfahren gelingt mit der sensiblen Kupplung recht gut. Auch bei schnellen Gangwechseln halten sich die Schläge im Antriebsstrang in Grenzen. Ein sogenannter Hill-Holder unterstützt beim Anfahren am Berg - das Fahrzeug wird automatisch festgehalten. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, auch wenn der Gang bereits vor Kupplungsbetätigung eingelegt wurde.

2,0

Getriebeabstufung

+ Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes überzeugt. Es stellt dem Diesel in jedem Betriebszustand die passende Übersetzung zur Verfügung. Auch die Gesamtübersetzung ist lang genug wodurch die Drehzahlen auch bei schneller Fahrt auf erträglichem Niveau bleiben. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit ca. 2.200 Umdrehungen pro Minute.

2,3

FAHREIGENSCHAFTEN

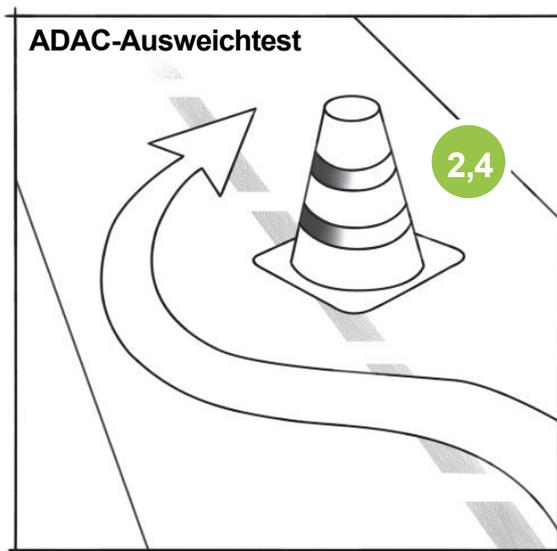
2,5

Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität ist gut, wenn der Kombi bei einem plötzlichen Lenkimpuls aber auch deutlich zum Nachpendeln neigt. ESP verhindert kritische Situationen. 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 schiebt er leicht mit dem Heck nach. Durch effektive ESP-Eingriffe wird der Mégane aber zuverlässig am Schleudern gehindert. Die maximale Durchfahrsgeschwindigkeit 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.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,3 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an und ist sehr zielgenau, sie vermittelt einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Beide Achsen bauen fleißig Seitenführung auf. Andererseits wirkt das Auto bei hohem Tempo aber auch etwas nervös auf der Vorderachse. Die Leichtgängigkeit der Lenkung sorgt für Handlichkeit beim Rangieren, der Wendekreis ist mit 11,5 m aber etwas groß geraten.

2,2 Bremse

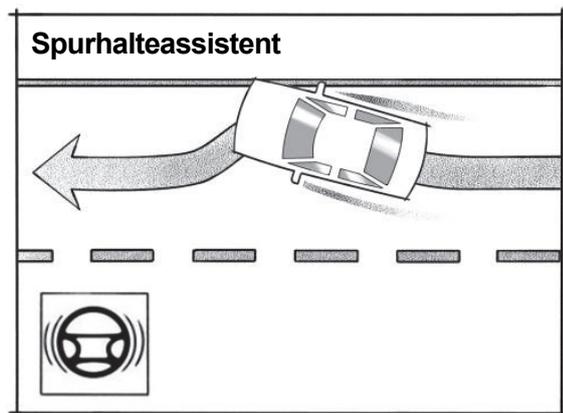
⊕ Die Bremse spricht sehr schnell an und ist ordentlich dosierbar. Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mégane nur 36,7 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Sportmaxx RT der Größe 205/55 R16 91W). Fading tritt selbst nach mehreren Bremsungen nicht auf. Die Spurtreue ist einwandfrei.

2,0 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet, der dem Fahrer dabei hilft, 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 getretenem Kupplungspedal gestartet werden kann. Optional ist auch ein Spurhalteassistent erhältlich, dessen Warnsignal aber etwas zu defensiv ausfällt. Serienmäßig ist ein Speedlimiter an Bord, mit dem man die maximale Fahrgeschwindigkeit des Renault begrenzen kann. In gefährlichen Situationen kann per Durchtreten des Gaspedals ("Kickdown") weiterhin die volle Fahrgeschwindigkeit abgerufen werden.

⊖ Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht sind aus der Ausstattungsliste verschwunden, es wird nur noch klassisches Halogenlicht angeboten. Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, so kann mit den Blinkern keine Fahrtrichtungsanzeige mehr vorgenommen werden.



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 Crashergebnisse. Die Sicherheitsausstattung besteht aus zweistufigen Frontairbags, Seitenairbags mit Doppelkammern, Vorhang-Airbags und Gurtstraffern inkl. Kraftbegrenzern auf allen Sitzen. Mit insgesamt 37 Punkten werden fünf Sterne für die Insassensicherheit erreicht (Stand 11/2008). Der Test wurde mit einer Schräghecklimousine durchgeführt, die Ergebnisse sollten aber vergleichbar ausfallen. Vorn 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 ca. 1,95 m ausziehen. Dadurch und wegen dem geringen Abstand zum Kopf können diese optimal wirken. An den stabilen Türgriffen lässt sich nach einem Unfall hohe Zugkraft aufbringen.

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur bis knapp 1,70 m große Passagiere, der Abstand zum Kopf ist auch hier gering. Warndreieck und Verbandkasten haben keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

1,9 Kindersicherheit

+ Die Kindersicherheit fällt insgesamt gut aus. Beim ADAC Crashtest werden bei der Kindersicherheit 39 von 49 Punkten erreicht (Stand 11/2008). Der Test wurde zwar mit einer Schräghecklimousine durchgeführt, die Ergebnisse sollten aber vergleichbar sein. Zwei Kindersitze haben auf der Rückbank Platz, wahlweise mit den Gurten befestigt oder auch mit Isofix und Ankerhaken. Auf den hinteren Außenplätzen lassen sich alle gängigen Kindersitze befestigen. Die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren, dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze transportiert werden. Hier ist nur eine Altersklasse erlaubt. Ein Blick in die Bedienungsanleitung ist von Nöten. Die Kindersicherung der hinteren Türen kann vom Fahrerplatz aus gesteuert werden.

⊖ Auf dem hinteren Mittelsitz erlaubt Renault keine Kindersitze. Für ISOFIX-Kindersitze müssen Einsteckhilfen verwendet werden. Die Gurtschlösser der Rücksitzbank können untereinander verwechselt werden.

3,9 Fußgängerschutz

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 ADAC Fußgängerschutz nur knapp der zweite Stern erreicht (Stand 11/2008).

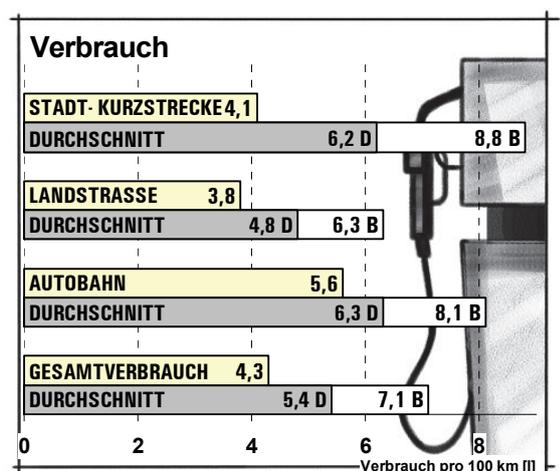
2,5 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO₂*

+ Der Renault Mégane Grandtour ENERGY dCi 110 liefert beim ADAC EcoTest gute Verbrauchsergebnisse ab. Mit einer kalkulatorischen CO₂-Bilanz von 139 g/km werden 36 Punkte 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

Beim Schadstoffausstoß zeigt sich der Mégane bis auf einen etwas erhöhten Stickoxidausstoß unauffällig. Das Resultat sind 34 Punkte. Insgesamt reicht es somit im ADAC EcoTest zu 70 Punkten und gerade noch vier Sternen.



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

2,7 AUTOKOSTEN

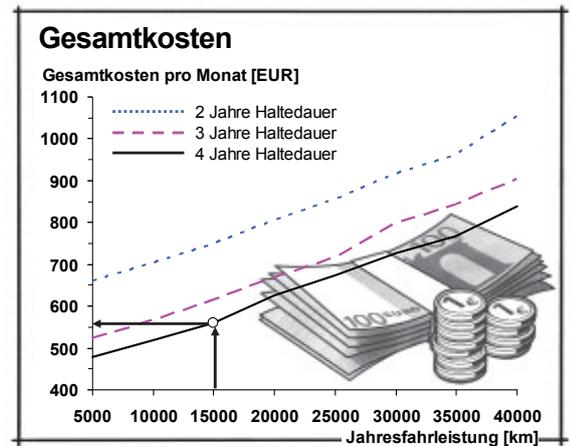
1,6 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Der niedrige Verbrauch von günstigem Dieseldieselfuel führt zu geringen Betriebskosten.

2,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 24 Monate ist eine Wartung inklusive Ölwechsel fällig. Der Zahnriemen muss nach 160.000 km oder spätestens nach fünf Jahren gewechselt werden.

⊕ Renault gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 560 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,6 Wertstabilität*

Trotz mehrerer Facelifts kommt der Mégane in die Jahre. Ein Modellwechsel rückt näher. Deswegen wird dem praktischen Kombi im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

3,7 Kosten für Anschaffung*

Ein Schnäppchen ist der Renault Mégane Grandtour ENERGY dCi 110 in der Paris-Ausstattung nicht. Der Grundpreis beträgt 21.900 €. Wählt man das absolut empfehlenswerte Deluxe-Paket sind zusätzlich 1.950 Euro fällig. Damit ist der Renault dann aber auch sehr reichhaltig ausgestattet.

3,0 Fixkosten*

Die teure Versicherungseinstufung verhindert eine bessere Benotung der Fixkosten. Vor allem in den Kaskoklassen ist der Renault recht hoch eingestuft (KH: 16/VK: 19/TK: 20). Für die Kfz-Steuer werden jährlich 142 Euro fällig.

2,6 Monatliche Gesamtkosten*

Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten liegen im Mittelfeld seiner Klasse, daran können auch die günstigen Betriebskosten nichts ändern.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 16V 110	ENERGY TCe 115 Start & Stop	ENERGY TCe 130 Start & Stop	TCe 220 Start & Stop	dCi 95	dCi 110	ENERGY dCi 130 Start & Stop	dCi 165
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1197	4/1197	4/1998	4/1461	4/1461	4/1598	4/1995
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	85 (115)	97 (132)	162 (220)	70 (95)	81 (110)	96 (130)	120 (165)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	151/4250	190/2000	205/2000	340/2400	240/1750	240/1750	320/2000	380/2000
0-100 km/h[s]	10,8	10,9	10,1	7,6	12,6	11,5	10,1	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	185	190	240	190	190	200	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,9 S	5,3 S	5,4 S	7,3 S	4,1 D	4,4 D	4,0 D	5,6 D
CO2 [g/km]	159	119	124	169	106	114	104	145
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/19	15/20/19	15/20/20	18/21/23	16/19/20	16/19/20	16/19/21	16/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	160	72	82	188	164	180	170	290
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	571	597	603	738	567	576	597	674
Preis [Euro]	17.400	20.100	20.500	26.700	20.250	21.300	24.450	27.650

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
E = Strom

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)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45/11,25 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 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
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	90 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	139 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4559/1804/1468 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2040 mm
Leergewicht/Zuladung	1390 kg/474 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**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	83 Euro
Monatliche Werkstattkosten	49 Euro
Monatliche Fixkosten	102 Euro
Monatlicher Wertverlust	326 Euro
Monatliche Gesamtkosten	560 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/20
Grundpreis	21.900 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (EDC)	1.400 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Deluxe-Paket)	1.950 Euro ^o
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Deluxe-Paket)	1.950 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	nicht erhältlich
Spurassistent (Deluxe-Paket)	1.950 Euro ^o
Tempomat (inkl. Limiter)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten (Deluxe-Paket)	1.950 Euro ^o
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry (Deluxe-Paket)	1.950 Euro ^o
Klimaautomatik (Deluxe-Paket)	1.950 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Deluxe-Paket)	1.950 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	479 Euro
Lackierung Metallic	570 Euro ^o
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	2,5	Fahrstabilität	2,5
Alltagstauglichkeit	2,1	Lenkung*	2,3
Sicht	3,0	Bremse	2,2
Ein-/Ausstieg	2,5	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Volumen*	1,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
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/CO ₂ *	2,4
Raumangebot hinten*	2,3	Schadstoffe	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,5		
Federung	2,4	AUTOKOSTEN	2,7
Sitze	2,4	Betriebskosten*	1,6
Innengeräusch	2,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,3
Klimatisierung	2,8	Wertstabilität*	3,6
Motor/Antrieb	2,6	Kosten für Anschaffung*	3,7
Fahrleistungen*	3,2	Fixkosten*	3,0
Laufkultur	2,5	Monatliche Gesamtkosten*	2,6
Schaltung	2,4		
Getriebeabstufung	2,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen