



Renault Mégane Grandtour ENERGY TCe 130 Intens

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Nach der seit Anfang 2016 erhältlichen Schräghecklimousine ist nun auch die Grandtour genannte Kombivariante des neuen Mégane auf dem Markt. Dieser gefällt mit einem recht stattlichen Kofferraum und per Hebel umlegbaren Rücksitzlehnen. Zusätzlich ist der Beifahrersitz umklappbar, ein auf dem Baumarktparkplatz wertvolles Merkmal. Der ordentlich verarbeitete Renault zeigt aber Schwächen bei der Bedienung: Das R-Link 2 genannte Infotainmentsystem ist nicht ohne weiteres zu durchschauen. Der getestete, 130 PS starke Turbobenziner mit lediglich 1,2 Litern Hubraum ist ein unspektakulärer Antrieb, der ausreichend Durchzug bietet und nicht zu viel verbraucht: 6,3 l/100 km beträgt der beim EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch. Ärgerlicherweise patzt der Motor bei den Emissionen - der zu hohe Partikelaustritt des Direkteinspritzers sorgt für lediglich zwei Sterne im EcoTest. Das Fahrverhalten ist über einen weiten Bereich narrensicher, nur im Grenzbereich fordert das dann sehr lebendige Heck eine kundige Hand am Volant. Preislich ist der Mégane Grandtour ein günstigerer Vertreter der Kompaktklasse, der Testwagen in der recht gut ausgestatteten Intens-Linie kostet 23.390 Euro. Zusätzlich sollte man die LED-Scheinwerfer ordern, außerdem sind die Fahrassistenten-Pakete empfehlenswert. Der französische Kombi ist eine gute Alternative in diesem Segment, falls man optisch einen etwas eigenständigeren, dennoch praktischen Kombi sucht. **Konkurrenten:** u.a. Fiat Tipo Kombi, Opel Astra Sports Tourer, VW Golf Variant.

⊕ großer Kofferraum, empfehlenswerte optionale LED-Scheinwerfer, gutes Platzangebot vorn

⊖ hoher Partikelaustritt, umständliches Infotainment, mäßige Rundumsicht

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **1,8**

Zielgruppencheck

Familie **2,5**

City **3,5**

60+ **3,2**

Langstrecke **2,8**

Transport **2,6**

Fahrspaß **2,9**

€ Preis/Leistung **2,4**

EcoTest ★★☆☆☆

2,7

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6

Verarbeitung

Sowohl die Verarbeitung der Karosserie als auch die des Interieurs kann sich für einen Kompaktwagen sehen lassen. Der Materialmix wirkt insgesamt recht hochwertig und liegt für ein Fahrzeug der Kompaktwagenklasse auf gutem

Niveau. Verbesserungspotential ist aber noch vorhanden, so knarzen etwa manche Teile des Interieurs bei Berührung.

2,9

Alltagstauglichkeit

Der Fünftürer bietet bis zu fünf Personen Platz, der Fondmittelsitz ist aber nur als Notsitz nutzbar. Besonders lange Reiseetappen sind mit dem 47 l fassenden Kraftstofftank in Verbindung mit dem 130 PS starken Benziner nicht möglich, auf Basis des EcoTest-Verbrauchs kommt man mit einer Tankfüllung maximal 745 km weit. Für die Stadt ist der Mégane zwar nicht ungeeignet, der nicht besonders kleine Wendekreis (11,6 m) und die für einen Kompaktwagen inklusive Außenspiegeln recht üppige Breite von über zwei Metern schränken die Wendigkeit in engen Gassen oder bei der Parkplatzsuche aber ein.

⊕ Im Vergleich zu anderen Fahrzeugen in dieser Klasse punktet der Mégane mit überdurchschnittlich guten Transporteigenschaften. Die Zuladung ist gut (521 kg), auf der Dachreling lassen sich hohe Lasten transportieren (80 kg) und die zulässige Anhängelast ist in diesem Segment

bemerkenswert hoch. 1.700 kg dürfen laut Hersteller gezogen werden, die Stützlast beträgt 75 kg. Aufpassen muss man aber dennoch: Renault bedient sich eines zulässigen, aber für den Fahrzeughalter schwierig zu durchschauenden Tricks, um diese Anhängelast zu realisieren. Die 1.700 kg sind nur dann möglich, wenn die zulässige Gesamtmasse der Zugkombination nicht überschritten wird (in diesem Fall sind das 3.271 kg). Einfach ausgedrückt: Wer die volle Anhängelast nutzen möchte, muss Abstriche bei der Zuladung hinnehmen. Benötigt man die gesamte Zuladung, bleiben im Falle des Testwagens noch 1.400 kg Anhängelast übrig.

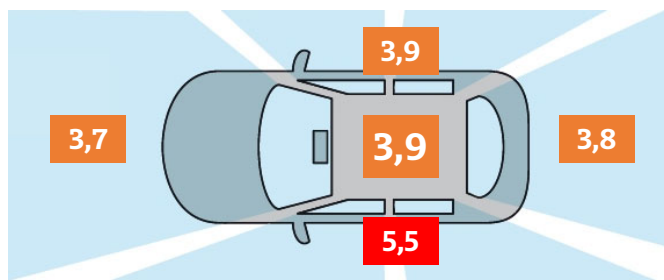
⊖ Serienmäßig ist nur ein Reifenpannenset an Bord. Wer auf Nummer sicher gehen möchte, im Falle einer Reifenpanne nicht liegenzubleiben, sollte auf jeden Fall das optionale Ersatzrad ordern.

3,3

Licht und Sicht

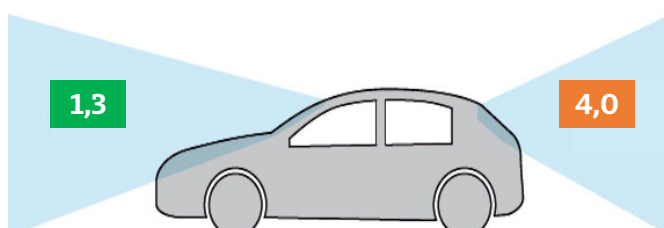
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die ADAC Rundumsichtmessung stellt dem Grandtour kein gutes, aber ein immerhin besseres Zeugnis als dem fünftürigen Mégane aus. Grund sind die beim Kombi versenkbaren hinteren Kopfstützen, die Dachsäulen sind aber bei beiden Karosserievarianten sehr breit und stören die Sicht.



Breite Dachsäulen behindern die Sicht nach schräg hinten.

⊕ Der Testwagen ist mit den beim Intens aufpreispflichtigen Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet. Das ab dieser Ausstattungslinie erhältliche Lichtsystem sorgt mit seiner tageslichtähnlichen Farbtemperatur für eine gute Fahrbahnausleuchtung und ist gegenüber den deutlich schwächeren Halogenscheinwerfern eine echte Kaufempfehlung. Ergänzt wird das System durch einen

2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Mégane prinzipiell zufriedenstellend, auch wenn die Sitze recht niedrig angeordnet sind. Der Schweller ist nicht zu dominant ausgeführt und stört somit kaum. In den Fond gelangt man befriedigend – vor allem der im Fußbereich schmale Türausschnitt sowie der im hinteren Bereich stark hochgezogene Schweller schränken die Zugänglichkeit in den Fond etwas ein. Die Türen öffnen insgesamt weit genug und bleiben auch an Steigungen sicher offen. Haltegriffe am Dachhimmel können das Aussteigen erleichtern – der Fahrer muss auf einen solchen Haltegriff jedoch verzichten.

⊕ Gut funktioniert das bei fast allen Varianten des Mégane serienmäßige schlüssellose Zugangssystem. Der Schlüssel im Scheckkartenformat ist zwar recht dick und dadurch unhandlich, doch meistens kann dieser auch einfach in der Tasche bleiben. Das Keyless-System des Renault funktioniert einwandfrei – umfasst man den

Fernlichtassistenten. An Einparksystemen bietet der Renault so Einiges, es muss aber stets extra dafür gezahlt werden. Gerademaß die Einparkhilfe hinten ist bei den höheren Ausstattungen Serie. Parksensoren vorn, eine Rückfahrkamera und ein automatischer Einparkassistent sind gebündelt im Easy-Parking-Paket erhältlich.

Türgriff, entriegelt sich das Fahrzeug, entfernt man sich mit der Keycard wieder vom Fahrzeug, wird automatisch und ohne Zutun des Fahrers wieder verriegelt. Als Verriegelungsbestätigung ertönt ein kurzer, unaufdringlicher Piepton. Die Scheinwerfer beleuchten beim Verlassen des Fahrzeugs für eine gewisse Zeit das Umfeld. Diese Funktion kann auch mittels separater Taste auf der Fernbedienung aktiviert werden.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist unsicher, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Positiv ist jedoch, dass das Keyless-System deaktiviert ist, wenn man konventionell über die Entriegelungstaste auf der Fernbedienung das Fahrzeug verriegelt. Dann muss auch wieder mit der Fernbedienung aufgeschlossen werden.

2,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Standardvolumen unter der Hutablage fällt mit 455 l groß aus. Mit ausgebaute Hutablage passen zwölf übliche Getränkekisten in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehne um, lässt sich das Volumen auf bis zu 1.300 l erhöhen.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Störend an der Heckklappe ist, dass darunter bereits knapp über 1,80 m große Personen den Kopf einziehen müssen. Ansonsten bietet der Mégane einen ordentlich dimensionierten Kofferraum, der sogar auffallend hoch ist.

⊕ Die Ladekante liegt sehr niedrig – nur 60 cm muss man das Ladegut anheben. Auch der in der oberen Stellung zur Ladekante ebene Kofferraumboden gefällt im Alltag – nur der bei umgelegter Rücksitzlehne nicht ganz ebene Boden ist ein kleiner Wermutstropfen.



Mit 455 l Volumen bietet der Kofferraum des Grandtour um 125 l mehr Platz für das Gepäck als das fünftürige Schrägheckmodell.

2,3 Kofferraum-Variabilität

Der Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen - auch vom Kofferraum aus. Zusammen mit den Ablagen links und rechts, dem gesonderten Staufach unter dem

Kofferraumboden und den Taschenhaken hat das Ladeabteil zahlreiche Ablagemöglichkeiten zu bieten. Zusätzlich lässt sich ein Teil des Kofferraumbodens senkrecht aufstellen, so dient dieser als Gepäcktrenner.

2,6 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Das Bedienkonzept des neuen Renault Mégane erfordert insgesamt eine lange Eingewöhnung. Auf den ersten Blick wirkt der Innenraum durch die reduzierte Tastenanzahl zwar übersichtlich, doch fehlenden Schnellwahltasten für die einzelnen Hauptmenüs (z.B. Radio, Navigation oder Einstellungen) und Favoritentasten zum Speichern von Radiosender erschweren den täglichen Gebrauch ebenso wie die ungenügende Trennung einzelner Funktionsebenen. Es dauert lange, bis man sich an die teils komplizierte Menüstruktur gewöhnt hat. Auch dann bleiben viele Bedienschritte unnötig umständlich. Beim Intens hat man die Wahl zwischen einem 7-Zoll großen Touchscreen der horizontal angeordnet ist (Serie) und einem großen, vertikal angeordneten 8,7-Zoll-Touchscreen. Auch wenn die optionale 8,7-Zoll-Variante ein größeres Bild liefert, was beispielsweise beim Betrachten der Navigationskarte vorteilhaft ist, ist man mit der 7-Zoll-Variante besser bedient. Die rund um den Bildschirm angeordneten Tasten sind deutlich besser erreichbar und sorgen für eine geringere Ablenkung während der Fahrt. Auch die Klimabedienung

ist einfacher gestaltet, wenn der 7-Zoll-Bildschirm verbaut ist, da es dann für alle wichtigen Funktionen Tasten gibt und Einstellungen nicht im Bildschirmmenü vorgenommen werden müssen. In den höheren Ausstattungen ist anstatt eines analogen Tachoinstruments serienmäßig ein Digitaltacho verbaut. Damit können je nach gewähltem Fahrprofil unterschiedliche Designs dargestellt werden. Einen echten Vorteil gegenüber den analogen Instrumenten hat man zwar nicht, optisch wirkt der Digitaltacho aber moderner.

⊕ In der getesteten Ausstattung findet man viele Komfortfunktionen serienmäßig an Bord, die den Fahrer entlasten (z. B. Licht- und Regensensor, schlüsselloser Motorstart über Startknopf). Auch nachts findet man sich im Fahrzeug gut zurecht. Alle wichtigen Schalter sind beleuchtet, es gibt eine helle Innenraumbeleuchtung samt Leseleuchten und die serienmäßige Ambientebeleuchtung mit einstellbaren Farben sorgt für eine angenehme Atmosphäre.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimediaangebot im neuen Mégane ist umfangreich. Ein Radio mit USB-Anschluss und Bluetooth-Schnittstelle ist sogar in der Basisversion Serie. Eine Ausstattungsvariante höher (Experience) findet man bereits DAB-Radio an Bord. In der getesteten Variante Intens gibt es serienmäßig das Multimediasystem R-Link 2. Dieses beinhaltet eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Sprachsteuerung und ein kräftiges Arkamys-Soundsystem mit acht Lautsprechern. Ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformation ist optional erhältlich. Die Echtzeit-Verkehrsinformation wie auch im R-Link enthaltene Online-Dienste kosten nach einer 12-monatigen Testphase je nach Vertragslaufzeit bis zu 69 Euro pro Jahr.

⊖ Ein CD-Laufwerk findet man nur bei Wahl des BOSE-Soundsystems an Bord – dieses Soundsystem gibt es wiederum nur in der BOSE-Edition oder beim Sportmodell GT. Eine Smartphone-Anbindung via Apple Car-Play oder

Android-Auto ist bei Renault nicht möglich. Auch einen WLAN-Hotspot gibt es nicht.



Die ordentliche Verarbeitungsqualität des Innenraums kann nicht über die z.T. umständliche und gewöhnungsbedürftige Funktionalität hinwegtrösten.

⊖ Um auch unterwegs elektronische Geräte laden zu können, gibt es je eine 12V-Steckdose vorn und im Fond sowie einen USB-Anschluss. Ein 230V-Anschluss oder

auch Lademöglichkeiten im Kofferraum sucht man vergebens.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz ist in einem weiten Bereich längs verstellbar. Ganz zurück geschoben reicht die Beinfreiheit selbst für 1,95-Meter-Hünen problemlos. Die Kopffreiheit

ist sogar nochmals deutlich großzügiger bemessen (2,05 m). Auch dank der guten Innenbreite findet man im Mégane ein angenehmes Raumgefühl vor.

3,0 Raumangebot hinten

Für zwei Personen ist die Innenbreite im Fond mehr als ausreichend, bei drei Personen nebeneinander ist man aber stark eingeeengt – das ist allenfalls für Kurzstrecken zumutbar. Auf den äußeren Plätzen darf man aber problemlos knapp 1,90 m groß sein, falls auf dem Sitz davor eine 1,85 m große Person sitzt.

2,9 Innenraum-Variabilität

Der Mégane bietet keine besondere Innenraum-Variabilität, was in diesem Segment aber auch nicht üblich ist. Das Angebot an Ablagen fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Vorn wie hinten gibt es Türfächer samt Flaschenhaltern. Im Fond findet man Lehnentaschen und Becherhalter in der Mittelarmlehne vor. Das Handschuhfach ist zwar groß, aber weder klimatisiert noch abschließbar. Im Zubehör findet man darüber hinaus noch ein Gepäckspannnetz.

⊖ Im Mittelunnel sind zwar zwei Becherhalter verbaut, doch sind diese weitgehend nutzlos, da weder Becher noch



Im Fond reicht die Beinfreiheit sogar für 1,90 m große Mitfahrer.

Dosen zuverlässig halten. Hier sollte Renault umgehend nachbessern, da dies ein tägliches Ärgernis darstellen kann.

2,6 KOMFORT

2,8 Federung

Fahrwerksoptionen, wie sie bei vielen Konkurrenten in dieser Fahrzeugklasse angeboten werden, sind beim französischen Kompaktmodell nicht erhältlich. Lediglich der 204 PS starke Mégane GT hat ein etwas tiefer gelegtes Chassis und eine sportlichere Fahrwerksabstimmung. Im Vergleich zum fünftürigen Schrägheck federt der Grandtour

etwas komfortabler an, was dem Wagen gut tut. Zwar sind Querfugen und Gullideckel in der Stadt immer noch nicht sein bevorzugtes Geläuf, dafür ist das Ansprechverhalten noch zu straff. Auf der Landstraße und besonders auf der Autobahn bietet er aber dennoch einen ordentlichen Reisekomfort.

2,7 Sitze

Die Vordersitze lassen sich beide in der Höhe einstellen – der Beifahrersitz ist jedoch nicht bei allen Ausstattungsvarianten höheneinstellbar. Wer öfter Mitfahrer dabei hat, sollte hierauf unbedingt achten. Eine einstellbare Lordosenstütze gibt es nur für den Fahrersitz - gegen Aufpreis ist diese per Knopfdruck zu bedienen, dann hat der Fahrersitz

auch gleich eine Massagefunktion. Ein angenehmes Extra. Die vorderen Sitze sind angenehm konturiert, auch ist die Polsterung weder zu weich noch zu straff.

Auf den Rücksitzen findet man eine befriedigende Sitzposition vor, hier ist die Polsterung eher straff. Auf den äußeren Sitzplätzen sind auch längere Strecken zumutbar, der Mittelsitz ist dagegen hart und unbequem.

2,8 Innengeräusch

68,0 dB(A) beträgt das gemessene Geräuschniveau bei 130 km/h. Damit liegt der Mégane im Mittelfeld. Weder Windgeräusche noch sonstige Fahrgeräusche sind besonders ausgeprägt. Auch der Benzinmotor lässt nur im üblichen

⊖ Eine elektrische Sitzeinstellung sowie eine Memory-Funktion für die Vordersitze sind beim Mégane nicht erhältlich. Eine Sitzneigungseinstellung sucht man ebenfalls vergebens.

Rahmen von sich hören, den kleinen Turbomotor hört man erst bei hohen Drehzahlen und unter Vollast angestrengt die Drehzahlleiter emporklettern.

2,3 Klimatisierung

⊕ Eine manuelle Klimaanlage findet man bei allen Varianten serienmäßig an Bord. Der Intens hat sogar eine Zweizonen-Klimaanlage verbaut. Hier lässt sich auch die Intensität des Automatikmodus in drei Stufen regulieren. Die Klimaanlage beinhaltet einen Luftgütesensor, der die Umluftsteuerung je nach Schadstoffgehalt in der Außenluft automatisch reguliert.

Als besonderes Gimmick kann die gemessene Schadstoffkonzentration in der Luft über den Zeitverlauf im Zentralbildschirm aufgerufen werden. Durch Aktivierung eines „Desodierungszyklus“ lässt sich die Innenraumluft durch Ionisierung reinigen. Beim Intens gibt es gegen Aufpreis getönte Heck- und Seitenscheiben.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen

Der 130 PS starke Vierzylinder-Benziner sorgt im Mégane Grandtour für alltagstaugliche Fahrleistungen. Angesichts des geringen Hubraums von nur 1,2 Litern fällt das maximale Drehmoment mit 205 Nm recht hoch aus, der Turboaufladung sei Dank. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei

198 km/h. Überholvorgänge auf der Landstraße sind kein Problem, man sollte aber zurückschalten: Die Elastizität ist im sechsten Gang nicht mehr ausreichend, um zügig und damit sicher zu überholen.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbomotor spricht recht spontan auf Gasbefehle an, es ist aber ein gewisser Verzug zu spüren - typisch für diese Motorgattung. Vor allem bei niedrigen Touren zeigt sich

der Renault-Motor wohlerzogen, Vibrationen und störende Frequenzen treten nur in vertretbarem Maße auf. Insgesamt ein unspektakulärer Zeitgenosse, dieser Turbomotor.

2,4 Schaltung/Getriebe

Der Renault hat serienmäßig ein handgeschaltetes Sechsganggetriebe verbaut, optional ist ein Doppelkupplungsgetriebe erhältlich.

⊕ Das manuelle Getriebe lässt sich insgesamt recht präzise und mit geringem Kraftaufwand schalten – nur bei schnellen Gangwechseln kann es auch mal deutlicher haken. Der Rückwärtsgang kann einfach und geräuscharm

eingelegt werden. Eine Ganganzeige unterstützt eine ökonomische Fahrweise. Das Anfahren an einer Steigung klappt dank gut ertastbarem Druckpunkt der Kupplung weitgehend problemlos - die serienmäßige Berganfahrhilfe erleichtert das Anfahren zusätzlich. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos. Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zum Fahrzeug. Bei 130 km/h dreht der Motor mit rund 2.500 1/min.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Grundsätzlich ist die Fahrstabilität des französischen Kompakt-Kombis gut: Spurrinnen stören den Wagen kaum, in Kurven und bei Bremsmanövern wankt und nickt der Wagen nicht allzu stark. Auch in Kurven verhält sich der Wagen mit Einzelradaufhängung vorn und Verbundlenkerachse hinten über einen weiten Bereich neutral bis untersteuernd. Nur beim Heben des Gasfußes in der Kurve oder bei sehr plötzlichen Lenkmanövern wie beim ADAC Ausweichtest zeigt sich ein gänzlich anderes Bild: Hier keilt das Heck deutlich aus und muss mit Geschick abgefangen werden. Zwar entspricht eine spurtreue und direkt ansprechende Vorderachse in Verbindung mit einem lebendigen Heck durchaus dem Gusto eines Sportfahrers, aber der Renault Mégane Grandtour mit dem 130 PS starken Benziner ist kein Sportwagen und sollte deswegen ein weniger kritisches Verhalten zeigen. Zumindest müsste das ESP früher und rigoroser eingreifen.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Mégane Grandtour kann in weiten Teilen überzeugen. Zwar ist die Verbindung zur Straße nicht immer gut fühlbar, aber man hat dennoch stets ein angenehmes Lenkgefühl und kann den Wagen genau und gelassen steuern. Je nach Wunsch lassen sich die Lenkkräfte entsprechend der Fahrsituation über den Fahrmodus-Schalter (Multi Sense) in drei Stufen einstellen.

3,2 Bremse














Nicht ganz überzeugen kann die Bremsanlage des Mégane. Im Mittel über zehn Messungen liegt der Bremsweg aus 100 km/h bei 37,1 m. Dabei sind Bremswege von unter 35 m in der Kompaktklasse keine Seltenheit mehr. Die Dosierbarkeit der Bremse ist gut, sobald man sich an das recht zackige Ansprechen gewöhnt hat.

2,8 SICHERHEIT

2,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Im neuen Mégane findet man eine Reihe an Assistenzsystemen, die nicht nur die Fahrsicherheit steigern, sondern auch für eine Entlastung des Fahrers auf längeren Strecken sorgen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | | |
|---|--|-----------------|
|  | ESP | Serie |
|  | Abstandswarnung | optional |
|  | Kollisionswarnung | optional |
|  | City-Notbremssystem | nicht verfügbar |
|  | vorausschauendes Notbremssystem | optional |
|  | Vorausschauender Kreuzungsassistent | nicht verfügbar |
|  | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem | nicht verfügbar |
|  | Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren | nicht verfügbar |
|  | Geschwindigkeitsbegrenzer | Serie |
|  | Tempomat | Serie |
|  | Abstandsregeltempomat | optional |
|  | Autobahn-/Stauassistent | nicht verfügbar |
|  | Verkehrszeichenerkennung | Serie |
|  | Spurassistent | Serie |
|  | Totwinkelassistent | optional |
|  | Spurwechselautomatik | nicht verfügbar |
|  | Ausweichassistent | nicht verfügbar |
|  | Notfallassistent | nicht verfügbar |
|  | Ausstiegswarnung | nicht verfügbar |
|  | Müdigkeitswarner | nicht verfügbar |
|  | Head Up Display | optional |
|  | Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung | Serie/- |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem | Serie |

Beim ADAC Crashtest (Stand Dezember 2015) erhält der Mégane gute 71 Prozent der möglichen Punkte für die aktive Sicherheit. Die Frontkamera hinter der Windschutzscheibe ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig an Bord. Damit lassen sich bereits einige Funktionen realisieren. Neben Verkehrszeichenerkennung und Fernlichtassistent gibt es über die Kamera auch einen Spurverlassenswarner. Der Nutzen des Spurwarners ist jedoch begrenzt, da er nur ein akustisches Brumm-Signal ausgibt, das auf Dauer nerven und somit zur Abschaltung

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Im ADAC Crashtest überzeugt das Kompaktmodell mit 88 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Insgesamt erreicht das Fahrzeug die vollen fünf Sterne. Getestet wurde zwar die Schräghecklimousine, die Ergebnisse sind aber auf den Kombi übertragbar. Die Sicherheitsausstattung entspricht dem Klassendurchschnitt. Sechs Airbags, Gurtstraffer und – kraftbegrenzer vorn und hinten auf den Außensitzen sowie höheninstellbare Frontgurte

2,5 Kindersicherheit

Das Crashtestergebnis für die Kindersicherheit fällt mit 87 Prozent der Punkte gut aus. Bis zu drei Kindersitze lassen sich gleichzeitig im Kombi montieren (Außensitze und Beifahrersitz), die Zugänglichkeit zu den Fondsitzen ist gut. Eine iSize-Freigabe gibt es nur für die beiden äußeren Rücksitze. Der Beifahrersitz ist dank abschaltbarem Airbag gut zum Transport von Kindersitzen geeignet, wenn er auch ganz nach oben gestellt werden sollten, damit man den Sitz ordentlich festziehen kann. Isofix-Haken fehlen dort.

Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze mit den Gurten wegen der Polsterung nicht besonders stabil befestigen – besser geht es mittels Isofix und Ankerhaken. Achtgeben sollte man bei Babyschalen mit Base. Hier ist ein erhöhter Platzbedarf notwendig, der entsprechende Vordersitz lässt sich im Falle des Mégane nicht mehr ganz zurück schieben. Bei Verwendung einer Base unbedingt vorher prüfen, ob die vorderen Insassen dann noch genügend Platz haben.

3,3 Fußgängerschutz

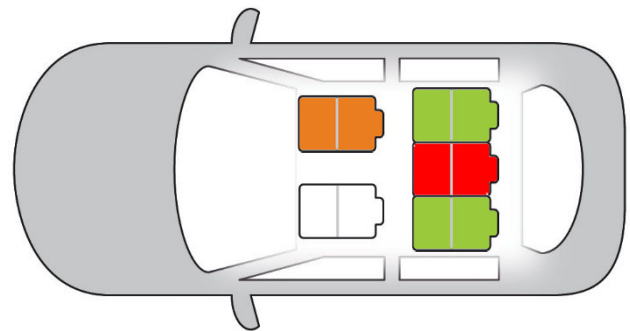
Der Fußgängerschutz des neuen Mégane ist zufriedenstellend. Es werden bei den ADAC Crashtests 71 Prozent der möglichen Punkte erreicht.

des Systems führen kann. Das empfehlenswerte optionale Safe-Cruising-Paket enthält einen Abstandswarner, einen Notbremsassistenten (30-140 km/h) und eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (50-150 km/h). Wer den Totwinkelassistenten an Bord haben möchte, muss das Easy-Parking-Paket ordern. Das System erkennt nur im toten Winkel fahrende und keine sich schnell nähernden Fahrzeuge und funktioniert auch nur in einem recht geringen Geschwindigkeitsbereich (30-140 km/h).

gehören zum Serienumfang. Gurterinnerer vorn und hinten zeigen an, wenn ein Insasse nicht angeschnallt ist. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen in der Höhe für rund 1,95 m große Personen. Warndreieck und Verbandkasten haben keine Halterung und sind im Notfall eventuell nicht schnell genug erreichbar.

⊖ Die hinteren Kopfstützen lassen sich nur für Personen bis 1,70 m herausziehen.

⊖ Der Fond-Mittelsitz ist laut Betriebsanleitung zwar für die meisten Kindersitze freigegeben, in der Praxis ist er aber aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie weitgehend ungeeignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5)
 ■ gut (1,6–2,5)
 ■ befriedigend (2,6–3,5)
 ■ ausreichend (3,6–4,5)
 ■ mangelhaft (4,6–5,5)

⊖ Besondere Fußgängerschutzsysteme wie ein vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem sind für das Fahrzeug nicht erhältlich.

3,9 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO₂

Der Mégane TCe 130 kann mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 171 g/km ein passables Ergebnis einfahren. Im CO₂-Kapitel des EcoTest erreicht das Fahrzeug 27 Punkte. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,3 l/100 km.

4,4 Schadstoffe

⊖ Im Schadstoffkapitel versagt der Mégane TCe 130 und erhält nur 16 von 50 Punkten: Der Direkteinspritzer stößt zu viele Partikel aus. Das EcoTest-Ergebnis fällt mit einer Gesamtpunktzahl von 43 und nur zwei von fünf Sternen schlecht aus.

1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten des Renault Mégane TCe 130 fallen absolut gesehen niedrig aus und auch den direkten Vergleich mit den Konkurrenten muss das französische Kompaktmodell nicht scheuen. Die aktuelle Modellgeneration ist ganz neu auf dem Markt erhältlich, entsprechend fällt auch der zu erwartende Wertverlust nicht ganz so hoch aus. Der Anschaffungspreis liegt für den Grandtour Intens bei 23.390 Euro. LED-Scheinwerfer und Navigationssystem kosten dann noch extra. Ordern sollte man neben den guten Scheinwerfern das Safe-Cruising Paket. Damit wird nicht nur die Unfallgefahr verringert, das Plus an Sicherheit sollte sich auch positiv auf den Wiederverkaufswert auswirken. Renault bietet für den Mégane insgesamt fünf Jahre Garantie (zwei Jahre Neuwagengarantie, danach drei Jahre Anschlussgarantie). Die Anschlussgarantie ist begrenzt auf 100.000 km. Die Inspektionsintervalle fallen mit 24 Monaten oder 30.000 km lang aus. Der Motor ist mit einer wartungsarmen Steuerkette ausgestattet.

Verbrauch

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

| | | |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 6,7 | |
| Durchschnitt | 6,0 D | 7,7 B |

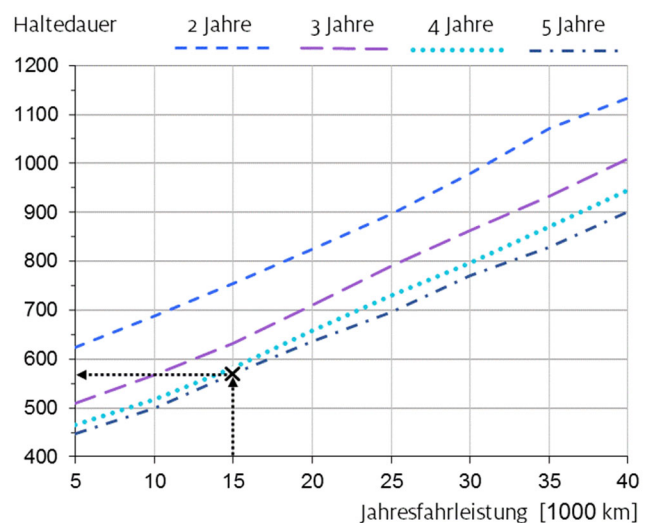
| | | |
|--------------|-------|-------|
| Landstraße | 5,4 | |
| Durchschnitt | 4,8 D | 5,6 B |

| | | |
|--------------|-------|-------|
| Autobahn | 7,3 | |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |

| | | |
|-----------------|-------|-------|
| Gesamtverbrauch | 6,3 | |
| Durchschnitt | 5,5 D | 6,5 B |

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 569 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | Mégane Grandtour ENERGY TCe 100 Life | Mégane Grandtour ENERGY TCe 130 Experience | Mégane Grandtour ENERGY TCe 205 GT EDC | Mégane Grandtour ENERGY dCi 90 Experience | Mégane Grandtour ENERGY dCi 110 Experience | Mégane Grandtour ENERGY dCi 130 Intens | Mégane Grandtour ENERGY dCi 165 GT EDC |
|-------------------------------------|--------------------------------------|--|--|---|--|--|--|
| Aufbau/Türen | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1197 | 4/1197 | 4/1618 | 4/1461 | 4/1461 | 4/1598 | 4/1598 |
| Leistung [kW (PS)] | 74 (100) | 97 (132) | 151 (205) | 66 (90) | 81 (110) | 96 (130) | 120 (163) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 175/1500 | 205/2000 | 280/2400 | 220/1750 | 260/1750 | 320/1750 | 380/1750 |
| 0-100 km/h [s] | 12,6 | 11,0 | 7,1 | 14,1 | 11,6 | 10,6 | 8,9 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 182 | 198 | 230 | 175 | 188 | 199 | 214 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 5,4 S | 5,4 S | 6,0 S | 3,7 D | 3,7 D | 4,0 D | 4,7 D |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller | 120 | 120 | 134 | 95 | 95 | 103 | 124 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 18/21/19 | 16/21/19 | 17/23/22 | 17/22/21 | 17/22/21 | 18/22/21 | n.b. |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 74 | 74 | 112 | 142 | 142 | 168 | 210 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 481 | 535 | 658 | 504 | 513 | 566 | k.A. |
| Preis [Euro] | 17.790 | 20.790 | 30.190 | 20.990 | 22.190 | 26.190 | 32.590 |

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

| | |
|---|-------------------------------|
| 4 Zylinder, Turbobenziner, Direkteinspritzung | |
| Hubraum | 1.197 ccm |
| Leistung | 97 kW /132 PS bei 5.500 1/min |
| Maximales Drehmoment | 205 Nm bei 2.000 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 198 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 11,0 s |
| Verbrauch pro 100 km | 5,4 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 120 g/km |
| Stirnfläche/cw-Wert | 2,22m ² /0,31 |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie) | 205/55R16 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.626/1.814/1.448 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.376/495 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 521/1504 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 685 /1700 kg |
| Stützlast/Dachlast | 75 /80 kg |
| Tankinhalt | 47 l |
| Garantie Allgemein/Rost | 5 Jahre /12 Jahre |
| Produktion | Spanien, Palencia |

ADAC Messwerte

| | |
|--|--|
| Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang) | 6,5 s |
| Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang) | 9,8/13,7/18,7 s |
| Drehzahl bei 130km/h | 2800 |
| Bremsweg aus 100km/h | 37,1 m |
| Reifengröße Testwagen | 205/55R16H m |
| Reifenmarke Testwagen | Good Year Efficie Grip Performance 91H |
| Wendekreis links/rechts | 11,40/11,60 m |
| EcoTest-Verbrauch | 6,3 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 6,7/5,4/7,3 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 144 g/km(WTW* 171 g/km) |
| Reichweite | 745 km |
| Innengeräusch 130km/h | 68 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.060 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1350/521 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 455/780/1300 l |

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

| | | | |
|-----------------------------------|-------------|------------------------|----------|
| Betriebskosten | 111 Euro | Werkstattkosten | 64 Euro |
| Fixkosten | 103 Euro | Wertverlust | 291 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 569 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 74 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 16/16/21/19 | | |
| BasispreisMégane | 23.390 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 18.08.2016 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 27.630 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 2.650 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | keine |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

| | |
|------------------------------|----------------------|
| Adaptives Fahrwerk | - |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser | -/1.190 Euro°/- |
| Abbiege-/Kurvenlicht | - |
| Regen- /Lichtsensor | Serie |
| Fernlichtassistent | Serie |
| Tempomat/Limiter/ACC | Serie/Serie/690 Euro |
| Einparkhilfe vorn/hinten | Serie/790 Euro° |
| Parklenkassistent | 790 Euro° |
| Rückfahrkamera/ 360° Kamera | 790 Euro° |
| Head-Up-Display | 1.190 Euro° |
| Verkehrszeichenerkennung | Serie |
| Schlüsselloses Zugangssystem | Serie |

SICHERHEIT

| | |
|-----------------------------------|-----------|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie/-° |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie° |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | - |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | 690 Euro° |
| Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion | - |
| Spurassistent | Serie |
| Spurwechselassistent | - |

INNEN

| | |
|--|---------------------|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/-/Serie/Serie |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem | 390 Euro° |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten | Serie |
| Klimaanlage manuell/automatisch | -/Serie° |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | - |
| Sitzheizung vorn/hinten | 290 Euro° |
| Lenkradheizung | 1.690 Euro |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie/1.690 Euro |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie° |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|-------------|
| Anhängerkupplung | ab 399 Euro |
| Metalliclackierung | 590 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | - |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,0

AUTOKOSTEN

1,8

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|-------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 2,7 | Motor/Antrieb | 2,6 |
| Verarbeitung | 2,6 | Fahrleistungen | 2,8 |
| Alltagstauglichkeit | 2,9 | Laufkultur/Leistungsentfaltung | 2,7 |
| Licht und Sicht | 3,3 | Schaltung/Getriebe | 2,4 |
| Ein-/Ausstieg | 2,7 | Fahreigenschaften | 2,9 |
| Kofferraum-Volumen | 2,0 | Fahrstabilität | 3,0 |
| Kofferraum-Nutzbarkeit | 2,3 | Lenkung | 2,3 |
| Kofferraum-Variabilität | 2,3 | Bremse | 3,2 |
| Innenraum | 2,6 | Sicherheit | 2,8 |
| Bedienung | 2,8 | AktiveSicherheit - Assistenzsysteme | 2,9 |
| Multimedia/Konnektivität | 2,1 | Passive Sicherheit - Insassen | 2,6 |
| Raumangebot vorn | 1,9 | Kindersicherheit | 2,5 |
| Raumangebot hinten | 3,0 | Fußgängerschutz | 3,3 |
| Innenraum-Variabilität | 2,9 | Umwelt/EcoTest | 3,9 |
| Komfort | 2,6 | Verbrauch/CO ₂ | 3,3 |
| Federung | 2,8 | Schadstoffe | 4,4 |
| Sitze | 2,7 | | |
| Innengeräusch | 2,8 | | |
| Klimatisierung | 2,3 | | |

Stand: Januar 2017

Test und Text: Christoph Pauly, M. Sc.