



Renault Mégane Grandtour TCE 160 GPF GT Line EDC

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (117 kW / 160 PS)

Der Mégane ist nun schon ein paar Jahre auf dem Markt. Nur an ein paar Lücken bei den Assistenzsystemen wie der fehlenden Personenerkennung oder dem rudimentären Totwinkelassistenten merkt man ihm an, dass er nicht mehr ganz taurisch ist. Dagegen ist der Antrieb auf dem neuesten Stand, die vorgeschriebene Abgasnorm Euro 6d-TEMP hat es nötig gemacht. Der neue 1,33-l-Vierzylinder ist ein aufgeladener Benziner, der 159 PS und in Kombination mit dem Automatikgetriebe maximal 270 Nm Drehmoment abliefern. Dank Ottopartikelfilter sind die Abgase angemessen sauber. Der Motor entstammt der Kooperation mit Mercedes und erstaunlicherweise gelingt es den Franzosen besser als den Schwaben, dem Aggregat eine vernünftige Laufkultur zu entlocken - im Mégane läuft der Turbobenziner spürbar ruhiger als in den A-Klasse-Derivaten. Nicht ganz so vorbildlich ist sein Verbrauch, mit 6,8 l/100 km im ADAC Ecotest setzt er keine Glanzpunkte. Ein Teil geht auf das Doppelkupplungsgetriebe zurück, das nicht die niedrigsten Drehzahlen wählt, gerne auch mal den einen oder anderen Gang ausdrehen lässt und trotz sieben Gängen insgesamt eher kürzer übersetzt ist. Davon abgesehen ist es ein praktischer und komfortabler Begleiter im Alltag. Praktisch ist auch der Innenraum, für vier Erwachsene samt deren Gepäck ist genügend Platz vorhanden. Der Kofferraum bietet neben seinem angemessenen Volumen auf kleine sinnvolle Details wie eine aufklappbare Barriere, falls nur ein Teil des Platzes gebraucht wird, oder einen variablen Kofferraumboden. Auch wenn der Mégane Grandtour kein Van ist, so klappt der Zustieg doch recht bequem. Ein Scénic ist freilich praktischer, als flache und damit effizientere Alternative zu einem Kompakt-SUV kann man den französischen Kombi aber durchaus in Betracht ziehen. **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus Turnier, Opel Astra Sports Tourer, Hyundai i30 Kombi, KIA Ceed Sportswagon, Seat Leon ST, Toyota Corolla Touring Sports, VW Golf Variant.

- +** gutes Platzangebot, sicheres Fahrwerk, kräftiger Antrieb, saubere Abgase, gute Ausstattung
- erhöhter Verbrauch, Lücken bei Assistenzausstattung, teils umständliche Bedienung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,4

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,6
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Sowohl die Verarbeitung der Karosserie als auch die des Interieurs können sich für einen Kompaktwagen sehen lassen. Bis auf wenige Kleinigkeiten gibt es an der Verarbeitungsqualität nichts auszusetzen. Der Materialmix wirkt insgesamt wertig und auf gutem Niveau. Das Cockpit ist im oberen Bereich

2,9 Alltagstauglichkeit

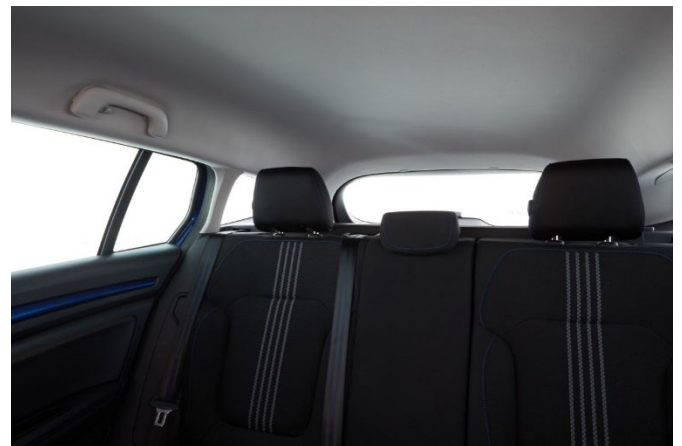
Legt man den Ecotest-Verbrauch von 6,8 l Super pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 47 Liter Tank eine theoretische Reichweite von etwa 690 km - kein besonders guter Wert, mit den Dieselfersionen im Mégane kommt man deutlich weiter. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 511 kg – das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach gibt's serienmäßig eine praktische Reling (bzw. Dachschienen), um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind Lasten bis 80 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf bis 75 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und falls es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1.650 kg wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst nur 705 kg). Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen,

3,2 Licht und Sicht

Während man das hintere Fahrzeugende passabel abschätzen kann, fällt es vorne nicht so leicht, weil sich das vordere Ende dem Fahrerblick entzieht. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen ist zufriedenstellend, die Scheibenflächen sind groß genug und die Sitzposition nicht zu tief. Die Sicht nach hinten über den Innenspiegel (serienmäßig automatisch abblendend) passt und bildet die Heckscheibe vollständig ab. Allerdings können bodennahe Hindernisse direkt hinter dem Auto nur schlecht erkannt werden. Die optionale Rückfahrkamera ist also sehr empfehlenswert. Parksensoren hinten gibt es serienmäßig, für die Front kosten sie Aufpreis. Ebenso optional ist ein Parkassistent erhältlich, ein Kamerasystem für einen 360-Grad-Rundumblickt bietet Renault jedoch nicht an. Die Außenspiegel sind angenehm groß, aber nur der linke verfügt über einen asphärischen Bereich, um das Verkehrsgeschehen neben und schräg hinter dem Auto leichter einsehen zu können. Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der Mégane Grandtour nur ein ausreichendes Ergebnis erzielen, von Nachteil sind vor allem die breiten D-Säulen und die B-Säule auf der Beifahrerseite.

geschäumt, zahlreiche Applikationen in Chromoptik sorgen für ein angenehmes Ambiente. Bemerkenswert: Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern offengehalten - eine Seltenheit in dieser Fahrzeugklasse.

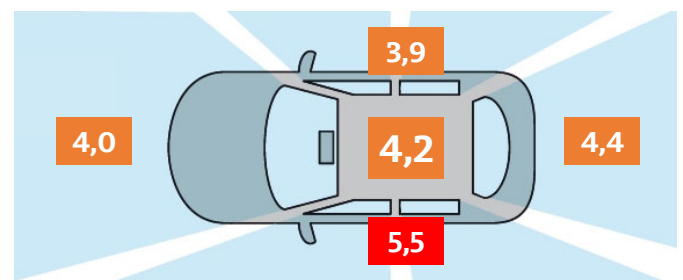
ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Mégane nicht lieferbar.



Breite Dachsäulen behindern die Sicht nach schräg hinten. Die Kopfstützen können umgeklappt werden und schränken dann die Sicht kaum mehr ein.

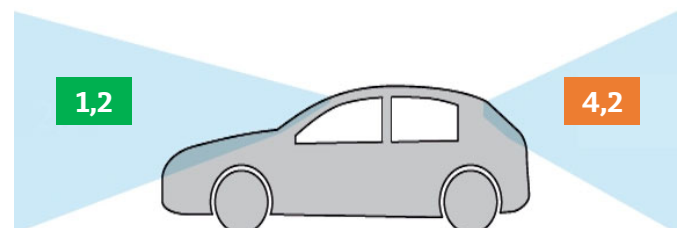
Rundumsicht

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.



Beim GT Line gibt es Voll-LED-Scheinwerfer mit einem Fernlichtassistenten (nur auf- und abblenden) in Serie, allerdings

ohne automatische Leuchtweitenregulierung, ohne Reinigungsanlage und ohne Kurven- oder Abbiegelicht.

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 schränken die Zugänglichkeit etwas ein. Die Türen öffnen insgesamt weit genug und bleiben auch an Steigungen sicher arretiert. Haltegriffe am Dachhimmel können das Aussteigen erleichtern – der Fahrer muss auf einen solchen Haltegriff jedoch verzichten.

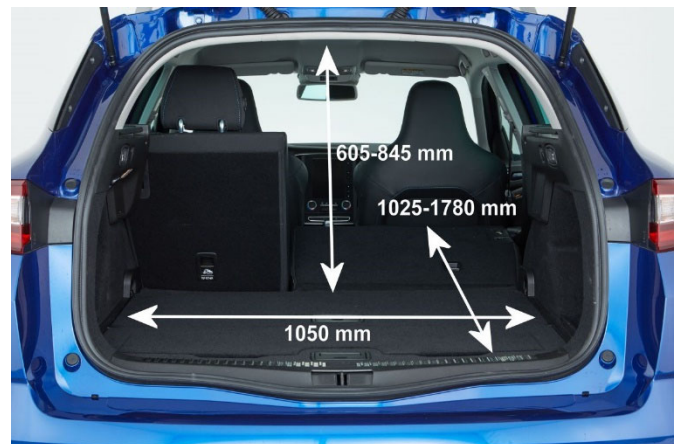
⊕ Gut funktioniert das bei fast allen Varianten des Mégane serienmäßige schlüssellose Zugangssystem. Fasst man den Türgriff an, entriegelt sich das Fahrzeug, entfernt man sich mit der Keycard wieder vom Fahrzeug, wird automatisch und ohne Zutun des Fahrers wieder verriegelt. Als Verriegelungs-

bestätigung ertönt ein kurzer 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 nicht perfekt, da das Fahrzeug über einen 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 das Fahrzeug konventionell über die entsprechende Taste auf der Fernbedienung verriegelt. Dann muss auch wieder mit der Fernbedienung entriegelt werden.

2,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 455 Liter. Befindet sich der doppelte Kofferraumboden in der oberen Position, ergibt sich darunter ein Stauvolumen von etwa 105 Liter (diese sind in den 455 l Standard-Volumen bereits enthalten). Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 615 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 780 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.300 Liter Volumen verfügbar.



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

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die zwei Griffmulden an der Innenseite der Klappe sind praktisch. Ab knapp 1,85 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, weil die Klappe nicht allzu weit nach oben schwingt und das Heckklappenschloss absteht. Die Ladekante liegt 61 cm über der Straße und damit sehr günstig. Innen stört keine Stufe,

Boden und Ladekante liegen in einer Ebene, Be- und Entladen fällt damit leicht – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Dann hat man unter dem Kofferraumboden 105 Liter Stauraum zur Verfügung. Senkt man den Boden ab, wächst die innere Stufe auf fünf Zentimeter an. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe seitlich links stört.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte für lange Gegenstände wie Skier gibt es nicht. Das

Umklappen gelingt leicht, die Lehmenteile fallen nach dem Entriegeln von alleine nach vorn und die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Man muss nur beim Zurückklappen der

Lehnen daraufachten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen, weil sie davon Schaden nehmen könnten. Es gibt jeweils links und rechts seitlich ein Fach im Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen. Ein Kofferraumtrennnetz ist

gegen Aufpreis verfügbar, es lässt sich hinter der 1. wie der 2. Sitzreihe montieren. Überdies gibt es vier Verzurrösen, um Ladung zu sichern oder ein Netz nahe am Kofferraumboden einzuspannen.

2,6 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das Bedienkonzept des Renault Mégane erfordert insgesamt eine lange Eingewöhnung. Auf den ersten Blick wirkt der Innenraum durch die reduzierte Tastenanzahl zwar übersichtlich, doch fehlen Schnellwahltasten für die einzelnen Hauptmenüs (z.B. Radio, Navigation oder Einstellungen) und Favoritentasten zum Speichern von Radiosendern, was den täglichen Gebrauch ebenso erschwert 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. Im Mégane GT Line hat man die Wahl zwischen einem sieben 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 einfacher 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.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für den Mégane GT Line gibt es zwar das Bose Soundsystem nicht, ein gutes Soundsystem mit acht Lautsprechern ist aber Serie. Ebenso an Bord sind ein Radio mit DAB+ Empfang sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie Apple CarPlay und Android Auto. Ein CD-Laufwerk bleibt der Bose Edition vorbehalten. Um auch unterwegs elektronische Geräte laden zu können, gibt es je eine 12-Volt-Steckdose vorn, im Fond sowie im Kofferraum sowie mehrere USB-Anschlüsse. Gegen Aufpreis kann man das serienmäßige



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

⊕ 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 (bis auf die Lüftungsdüsenrädchen) sind beleuchtet, es gibt eine helle Innenraumbeleuchtung samt Leseleuchten und die serienmäßige Ambientebeleuchtung mit einstellbaren Farben sorgt für eine angenehme Atmosphäre.

R-Link 2 Infotainmentsystem mit Sprachsteuerung um eine Navigationsfunktion erweitern. Dann stehen u.a. Echtzeit-Verkehrsinformationen zur Verfügung (Basis TomTom-Daten). Die Echtzeit-Verkehrsinformation kostet wie auch im R-Link enthaltenen Online-Dienste nach einer 12-monatigen Testphase je nach Vertragslaufzeit bis zu 69 Euro pro Jahr.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der Mégane Grandtour vorn angemessen Platz, bis knapp 1,95 m große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben.

Die Kopffreiheit würde sogar für fast 2,05 m Körpergröße reichen. Breit genug ist der Innenraum vorn, wodurch man das Raumangebot als großzügig empfindet.

3,0 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen haben etwas über 1,85 m große Personen Platz, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind; begrenzend wirkt auch hier wieder die Beinfreiheit, die Kopffreiheit endet erst bei knapp 1,90 m Körpergröße. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig

ausreichend, für drei Erwachsene wird es aber eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist zufriedenstellend, der Kopf befindet sich recht nah an der C-Säule und die Karosserie baut im Bereich der Rückbank schon recht hoch, so dass die Fensterflächen schmaler verlaufen.

3,6 Innenraum-Variabilität

In punkto Variabilität belässt es der Mégane Grandtour bei asymmetrisch geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen, wie die meisten Kompaktkombis. Vorn findet sich die eine oder andere praktische Ablage, besonders groß sind die Ablage- und Verstaumöglichkeiten aber nicht; die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur

Verfügung; die hinteren Türfächer sind eher knapp bemessen und fassen höchstens 0,5-Liter-Flaschen; darüber hinaus gibt es noch Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze. Becherhalter fehlen leider ganz. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, es ist weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

2,7 KOMFORT

2,9 Federung

Im Mégane Grandtour mit Standard-Fahrwerk ist ein ordentlicher Federungskomfort geboten; adaptive oder einstellbare Dämpfer gibt es nicht. Der Testwagen mit 17-Zoll-Rädern und nicht allzu üppigem Reifenquerschnitt lässt kleinere Anregungen und Kanten eher zu den Insassen durchdringen. So federt der kompakte Renault innerorts ganz passabel, kurzweilige Fahrbahn und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen aber etwas deutlicher in den Innenraum durch.

Kopfsteinpflaster wird recht ordentlich abgefedert, doch es wummert vernehmlich im Innenraum. Mit zunehmender Geschwindigkeit spricht die Federung williger an. Auf der Landstraße werden die Unebenheiten gut geschluckt, der Mégane Grandtour bleibt dabei recht ruhig und fährt verbindlich auf der Straße. Auf der Autobahn kann man lange Strecken weitgehend entspannt absolvieren, nur ab und an sorgen regelmäßige Bodenwellen für eine leichte Stuckerneigung.

2,7 Sitze

Fahrer- und Beifahrersitz sind beim Mégane Grandtour mit GT Line-Ausstattung in der Höhe einstellbar, auf der Fahrerseite gibt es überdies eine in der Intensität einstellbare Lordosenstützen. Eine elektrische Einstellung ist nicht lieferbar. Die angenehm gepolsterten Sportsitze sind ausgeprägt konturiert und bieten mit ihren ausladenden Wangen einen festen Seitenhalt. Nicht jedermanns Sache sind die integrierten

Kopfstützen, hier empfiehlt sich Probesitzen vor dem Kauf. Die Sitzposition vorn ist auch dank längs einstellbarer Mittelarmlehne bequem. Auf der nur mäßig konturierten Rückbank sitzt man dank der hohen Lehnen akzeptabel, die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein. Der Fondmitsitz ist zwar prinzipiell weich gepolstert, er hat aber eine höckerartige Form und ist damit unbequem.

2,6 Innengeräusch

Renault hat den Mégane Grandtour gut gedämmt, bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum eine Lautstärke von 66,7 dB(A). Der

Motor arbeitet dezent im Hintergrund, solange man ihn nicht fordert; denn über 3.500 1/min wird das Aggregat deutlich

lauter und beim Ausdrehen dominant dröhnend. Bei hohen Geschwindigkeiten nimmt der Lärmpegel im Innenraum allerdings deutlich zu, während man wiederum bei Landstraßentempo Unterhaltungen oder Telefongespräche über die

Freisprecheinrichtung entspannt führen kann. Windgeräusche fallen nicht explizit auf, tragen aber zur allgemeinen Geräuschkulisse bei.

2,3 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattung GT Line besitzt der Mégane Grandtour serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Beschlag- und Luftgütesensor. Unter anderem damit wird die Umluftautomatik gesteuert. Getönte Scheiben im Fond sind

Serie. Eine Sitzheizung für die vorderen Sitze bekommt man gegen Aufpreis, Sitzheizung hinten oder ein beheiztes Lenkrad sind nicht verfügbar. Eine Standheizung ist nicht für alle Motorisierungen erhältlich, Details weiß hier der Händler.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder holt aus 1,3 l Hubraum dank Turboaufladung 159 PS und 270 Nm maximales Drehmoment (260 Nm bei Handschalter). Schon bei niedrigen Drehzahlen legt der Motor munter los und arbeitet sich zügig durchs Drehzahlband. In Kombination mit dem flink schaltenden Doppelkupplungsgetriebe ist beispielsweise die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h in 4,6 Sekunden erledigt.

Auch beim Abbiegen reagieren Motor und Automatik schnell genug, etwa eineinhalb Sekunden braucht der Mégane Grandtour von 15 auf 30 km/h. Der Motor kann durchaus Fahrspaß vermitteln, überdies gefällt sein kerniger Klang bei mittleren Drehzahlen - die unentschlossene und nervöse Schaltstrategie des Doppelkupplungsgetriebes durchkreuzt aber oftmals den Spaß.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm und ist damit zumindest vielen Dieselmotoren spürbar überlegen. Bei niedrigen Drehzahlen arbeitet er unauffällig und neigt nicht zum Brummen, allerdings vermeidet die Automatik auch sehr niedrige Umdrehungen, weil dieser Bereich akustisch unangenehm sein könnte. Während er bei mittleren Drehzahlen unter Last kernig klingt und durchaus eine

sportliche Note vertritt, wird er beim Ausdrehen oberhalb von 3.500 1/min deutlich lauter und neigt auch etwas zum Dröhnen. Die hohen und störenden Drehzahlen sind im Alltag aber praktisch nicht nötig. Insgesamt ist der Turbobenziner ein munterer Geselle, der willig hochdreht und seine Leistung gleichmäßig entfaltet, der aber auch immer ein wenig verzögert auf Leistungsbefehle reagiert.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Der 1,3-Liter-Turbobenziner mit 159 PS ist mit Sechsgang-Handschaltung oder mit dem im Testwagen verbauten Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich. Die Schaltstrategie des Getriebes kann bei gemächlicher Fahrweise durchaus überzeugen, wenngleich die unteren Gänge immer etwas mehr als eigentlich nötig ausgedreht werden. Ist man sportlicher unterwegs, agiert die Automatik weniger souverän und bringt Hektik ins Geschehen. Das Anfahrverhalten ist nicht optimal, wenn man nicht sensibel mit dem Gasfuß umgeht; denn bei zu viel Gas kuppelt das Getriebe abrupt ein und das Fahrzeug setzt sich mit einem Ruck und nach Halt suchenden Vorderrädern in Bewegung. Gut abgestuft sind die

Gänge, zwischen ihnen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Renault hat eine tendenziell etwas kürzere Übersetzung gewählt, bei 130 km/h dreht der Motor mit 2.500 1/min. Serienmäßig an Bord ist eine Berganfahrhilfe, die an Steigungen das Anrollen des Fahrzeugs verhindert, solange der Kraftschluss zwischen Rädern und Motor noch nicht hergestellt ist. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert einwandfrei.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Wenig auszusetzen gibt es an den Fahreigenschaften des Mégane Grandtour. Die Stabilität auf der Autobahn ist gut, die Lenkung stellt nach einem Lenkimpuls spontan in die Mittellage zurück und erlaubt stressfreies Fahren. Der Geradeauslauf ist angemessen, die Spurrinnenempfindlichkeit nicht störend ausgeprägt. Bei einem plötzlichen Ausweichmanöver, wie es im ADAC Ausweichtest nachgestellt wird, zeigt der Renault ein sicher beherrschbares Fahrverhalten. Die leichte Übersteuerneigung beim Gegenlenken wird durch effektive Eingriffe des Stabilitätsprogramms gemildert; für mehr Fahrspaß müsste sich der Kombi noch etwas präziser durch den Parcours dirigieren lassen - sicher fährt er aber in jedem Fall. Durch die moderaten Aufbaubewegungen und das agile Heck vermittelt der Mégane Grandtour auf kurvigen Landstraßen durchaus Freude. Ausgeprägte Lastwechselreaktionen werden vom ESP weitgehend unterbunden. Die Traktion des Fronttrieblers geht in Ordnung, es gibt aber kein elektronisches Sperrdifferential, das die Traktion beim Beschleunigen aus Kurven verbessern würde.

2,3 Lenkung

⊕ Die elektrisch unterstützte Lenkung im Mégane Grandtour gefällt und überzeugt im Alltag. Die Lenkung spricht schon bei kleinen Lenkwinkeln präzise an, besitzt eine angenehme Mittenzentrierung und vermittelt dem Fahrer ein passendes Lenkgefühl. Dank der guten Rückmeldung und der recht direkten Auslegung lässt sich der Kombi agil und angemessen präzise lenken, ohne jedoch nervös zu wirken. Je nach Wunsch lassen sich die Lenkkräfte entsprechend der Fahrsituation über den Fahrmodus-Schalter (Multi Sense) in drei Stufen einstellen. Von Lenkungsanschlag zu Anschlag benötigt man knapp drei Lenkradumdrehungen.

2,5 Bremse
























⊕ Der Mégane Grandtour bringt eine standfeste Bremsanlage mit, für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt er durchschnittlich 34,9 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

2,8 SICHERHEIT

3,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Im Mégane Grandtour findet man eine Reihe an Assistenzsystemen, die nicht nur die Fahrsicherheit steigern, sondern auch

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

für eine Entlastung des Fahrers auf längeren Strecken sorgen. 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 des Systems führen kann. Das empfehlenswerte optionale Safe-Cruising-Paket enthält einen Notbremsassistenten (30 -

140 km/h), einen Abstandswarner, ein Kollisionswarnsystem und eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (50 - 150 km/h). Wer den Totwinkelassistenten an Bord haben möchte, muss das Easy-Parking-Paket ordern. Das System erkennt aber nur im toten Winkel fahrende, keine sich schnell nähernden Fahrzeuge und funktioniert auch nur in einem recht geringen Geschwindigkeitsbereich (30-140 km/h). Der Luftdruck der Reifen lässt sich im Kombiinstrument anzeigen. Ein - wenn auch leider nur per Scheibe ausfahrbares - Head-Up-Display ist gegen Aufpreis zu haben.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm überzeugt das Kompaktmodell mit 88 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test 12/2015); das Ergebnis gilt auch für die Kombivariante Grandtour. Insgesamt erreicht das Fahrzeug die vollen fünf Sterne. Die Sicherheitsausstattung entspricht dem Klassendurchschnitt. Sechs Airbags, Gurtstraffer und -kraftbegrenzer vorn und hinten auf den Außensitzen sowie höheninstellbare Frontgurte gehören zum Serienumfang. Gurtwarner vorn und hinten zeigen an, falls ein Insasse nicht angeschnallt ist. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis rund 1,90 m Größe einen guten Schutz. Weniger überzeugend sind die Kopfstützen im Fond, sie reichen nur für etwa 1,70 m große Mitfahrer. Warndreieck und Verbandkasten haben keine Halterung und sind im Notfall eventuell nicht schnell genug erreichbar; im Renault-Zubehör gibt es eine Kombitasche, die ins seitliche Fach im Kofferraum passt.

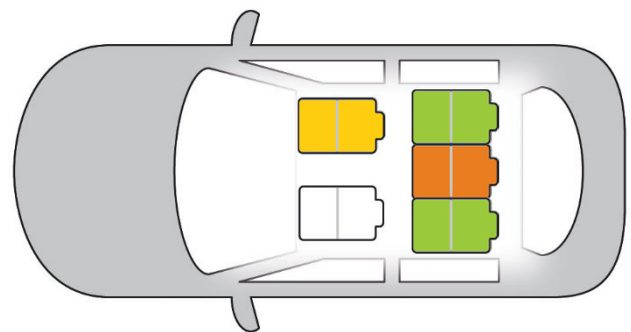
2,7 Kindersicherheit

Das Crasheergebnis für die Kindersicherheit fällt mit 87 Prozent der Punkte gut aus. Kindersitze lassen sich auf dem Beifahrersitz und auf den äußeren Rücksitzen gut platzieren, die Zugänglichkeit ist angemessen. Isofix-Halterungen und eine i-Size-Freigabe gibt es nur für die beiden äußeren Rücksitze. Der Beifahrersitz ist dank abschaltbarem Airbag auch für rückwärtsgerichtete Kindersitze geeignet, es fehlen aber Isofix-Haken. Achtgeben sollte man bei Babyschalen mit Base; der erhöhte Platzbedarf führt dazu, dass sich der entsprechende Vordersitz nicht mehr ganz zurückschieben lässt. Wie immer ist es ratsam, vor dem Kauf eine "Sitzprobe" zu machen, um die Platzverhältnisse auszuloten.

⊖ Der Fond-Mittelsitz ist laut Betriebsanleitung zwar für die meisten Kindersitze freigegeben, in der Praxis ist er aber aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie weitgehend ungeeignet. Die Kindersicherung an den Fondtüren lässt sich

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



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)

zu einfach bedienen, leider können auch Kinder die Einstellungen ändern.

3,3 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz gibt es noch Optimierungsmöglichkeiten. Einerseits konnte der Mégane beim ADAC Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP Norm nur zufriedenstellende 71 Prozent erzielen - die Bereiche um die A-Säulen sowie unterhalb der Windschutzscheibe bergen ein hohes Verletzungsrisiko bei

einem Zusammenstoß, da sie zu hart gestaltet sind. Andererseits fehlt für den optionalen Notbremsassistenten eine Personenerkennung, die Kollisionen in ihrer Schwere mildern oder sogar komplett vermeiden könnte.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mégane Grandtour TCe 160 GPF EDC liegt im Ecotest bei 6,8 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 186 g je Kilometer. Im Ecotest gibt es dafür nur 21 von maximal 60 Punkten im Bereich

CO₂. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 6,9 l, außerorts bei 5,8 l und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 8,2 l Super pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Im Bereich Schadstoffausstoß hat auch dieser Renault große Fortschritte gemacht. Der neue 1,3-l-Benziner hat einen Partikelfilter (OPF) bekommen, der die Partikelemissionen erheblich reduziert. Auch die CO-Emissionen unter hoher Last wurden erheblich gesenkt. So ist der neue Benzin-Direkteinspritzer sehr sauber und erhält 49 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der Franzose auf 70 Punkte und ergattert damit gerade so vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest. Da der Motor bei Messungen auf der Straße seine niedrigen Emissionen bestätigt hat, ist er unter Ecotest-Gesichtspunkten empfehlenswert.

2,4 AUTOKOSTEN

2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Anschaffungspreis für die getestete Variante liegt bei 30.190 Euro - trotz 159 PS und Doppelkupplungsgetriebe sieht das auf den ersten Blick nicht nach einem günstigen Angebot aus. Allerdings erhält man in der GT Line-Ausstattung schon eine Menge Ausstattung serienmäßig, so dass sich der Preis relativiert. Mit wenigen Paketen und Extras kann man den Ausstattungsumfang komplettieren. Dabei bleiben aber gerade im Bereich Sicherheitsausstattung noch ein paar Lücken. Die Kfz-Steuer liegt bei 130 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen bewegen sich im mittleren Bereich (Haftpflicht 18, Vollkasko 23, Teilkasko 23). Renault bietet für den Mégane insgesamt fünf Jahre Garantie (zwei Jahre Neuwagengarantie, danach drei Jahre Anschlussgarantie). Die Anschlussgarantie ist begrenzt auf 100.000 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

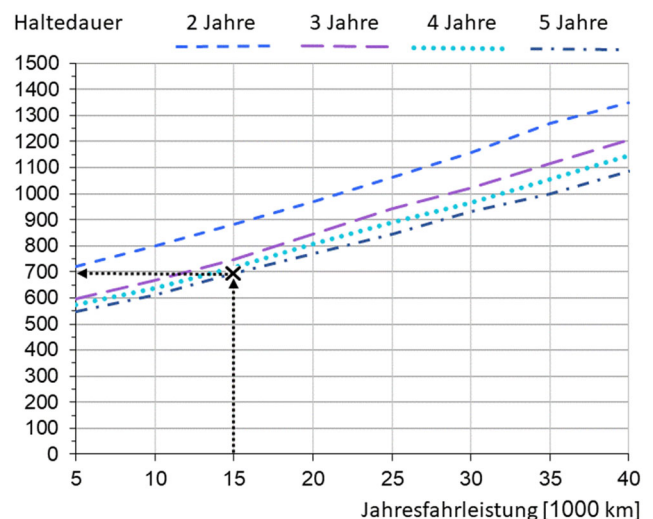
Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 693 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	TCe 115 GPF	TCe 140 GPF	TCe 160 GPF	BLUE dCi 115	BLUE dCi 150 EDC
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1332	4/1461	4/1749
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	103 (140)	117 (159)	85 (115)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1500	240/1600	260/1750	260/2000	340/1750
0-100 km/h [s]	11,3	10,4	9,2	11,3	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	189	201	212	187	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b. S	n.b. S	n.b. S	n.b. D	n.b. D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	138	139	141	117	117
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/23	16/21/23	18/23/24	18/21/21	16/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	114	116	120	186	273
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	544	598	624	577	644
Preis [Euro]	21.090	23.290	24.390	24.690	28.790

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 Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), OPF	
Hubraum	1.332 ccm
Leistung	117 kW/159 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	270 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	5,6/6,4 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	127/146 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,19 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.626/1.814/1.448 mm
Leergewicht/Zuladung	1.414/492 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	521/1.504 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	705/1.650 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	47 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre plus 3 Jahre Anschlussgarantie/12 Jahre
Produktion	Palencia, Spanien

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Reifengröße Testwagen	205/50R17 93V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,5/11,6 m
Ecotest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/5,8/8,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	157 g/km (WTW* 186 g/km)
Reichweite	690 km
Innengeräusch 130 km/h	66,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.060 mm
Leergewicht/Zuladung	1.395/511 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	455/780/1.300 l

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

Betriebskosten	124 Euro	Werkstattkosten	83 Euro
Fixkosten	122 Euro	Wertverlust	364 Euro
Monatliche Gesamtkosten	693 Euro		
Steuer pro Jahr	130 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/23		
Basispreis Mégane Grandtour Tce 160 GPF GT Line EDC	30.190 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.12.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.440,00 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.774 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/790 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	890 Euro° (Paket)/Serie
Parkenassistent	890 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	890 Euro° (Paket)/-
Head-Up-Display	390 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	Serie (ohne Lenkunterstützung)
Spurwechselsassistent	890 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	490 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	290 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 459 Euro
Metalllackierung	650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,4

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

Stand: November 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer