



Renault Mégane Grandtour E-TECH Plug-in 160 Intens

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (116 kW/158 PS)

Der Renault Mégane Grandtour ist seit der Modellüberarbeitung der vierten Generation im Jahr 2020 auch als Plug-in-Hybrid erhältlich. Optisch ist das Facelift an der stärker konturierten Frontschürze samt LED-Scheinwerfern sowie die weit zur Fahrzeugmitte hin reichenden LED-Rücklichter erkennbar. Den Innenraum dominiert das Touchdisplay des Multimedia-Systems Easy Link.

Wir testeten den Mégane Grandtour E-Tech Plug-in 160 in der Ausstattungslinie Intens. Der Hybrid-Antrieb kombiniert einen 1,6 l Saugbenziner (91 PS) mit einem Elektromotor (67 PS) – ein zusätzlicher E-Motor (34 PS) übernimmt die Funktion des Startergenerators. Das resultierende maximale Drehmoment von 205 Nm erzeugt eine Systemleistung von bis zu 158 PS, die ein Automatikgetriebe auf die Vorderräder überträgt. Der über 1,6 t schwere Kombi ist damit recht dynamisch unterwegs, sodass der Sprint von 0 auf 100 km/h gemäß Hersteller in knapp unter zehn Sekunden abgeschlossen ist. Die Höchstgeschwindigkeit gibt Renault mit 183 km/h an, im elektrischen Betrieb endet der Vortrieb bei abgeregelten 135 km/h. Die elektrische Energie speichert eine 9,8 kWh große Lithium-Ionen-Batterie, die mit einer Ladeleistung von bis zu 3,6 kW aufgeladen werden kann. Die Hochvoltbatterie befindet sich unterhalb der Rücksitzbank, dennoch sind aufgrund des zusätzlichen Benzintanks Einbußen hinsichtlich des Kofferraumvolumens hinzunehmen. Die gespeicherte Energie reicht aufgrund des Stromverbrauchs von 24,3 kWh/100 km inklusive Ladeverlusten (elektrischer Fahrbetrieb im ADAC Ecotest) für 42 km. In Kombination mit dem 39-l-Kraftstofftank beträgt die theoretische Reichweite des Plug-in-Hybrids rund 700 km. Im ADAC Ecotest schneidet der Franzose mit insgesamt 72 Punkten und vier von fünf Sternen gut ab.

In puncto Assistenzsysteme ist der Mégane Grandtour ebenfalls recht gut aufgestellt. So unterstützt der Fünftürer serienmäßig mit dem Spurhalte- und Müdigkeitswarner, der Verkehrszeichenerkennung sowie dem Fernlichtassistenten, weitere Systeme kosten allerdings Aufpreis. Mit der ansehnlichen Serienausstattung samt LED-Scheinwerfern, Nebelscheinwerfern, Navigationssystem und Zweizonen-Klimaautomatik ist der Mégane Grandtour E-Tech Plug-in 160 Intens ab 37.190 Euro erhältlich. Finanzielle Vorteile ergeben sich aktuell durch das Förderprogramm Elektromobilität und bei der Kfz-Steuer. **Konkurrenten:** u. a. KIA Ceed 1.6 GDI Plug-in Hybrid, Mercedes CLA Shooting Brake 250 e, SEAT Leon Sportstourer 1.4 e-Hybrid.

- ⊕ gute Verarbeitungs- und Materialqualität, LED-Scheinwerfer Serie, umfangreiche Sicherheits- und Komfortausstattung, präzise und gefühlvolle Lenkung, geringe Schadstoffemissionen
- ⊖ teils umständliche Bedienung, mäßige Rundumsicht, unpraktisches Schlüsselformat (Keycard), geringe Anhängelast, Kopfstützen hinten mit eingeschränkter Höhe

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,2

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,9
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie und des Interieurs können sich durchaus sehen lassen. Bis auf wenige Kleinigkeiten gibt es an der Verarbeitungsqualität nichts auszusetzen. Der Materialmix wirkt insgesamt wertig und liegt für ein Fahrzeug der Kompaktklasse auf gutem Niveau. Zahlreiche Applikationen in Aluminiumoptik werten den Innenraum ebenso auf wie die geschäumten oberen Bereiche von Armaturenbrett und vorderen Türverkleidungen. Ansonsten dominiert wie üblich harter Kunststoff den Fahrgastraum. Für mehr Wohlbefinden im

Fahrzeug sorgt bei Dunkelheit die in Farbe und Intensität konfigurierbare Multi-Sense Ambientebeleuchtung vorn.

⊕ Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern offengehalten – eine Seltenheit in dieser Fahrzeugklasse.

⊖ Untypisch für einen Plug-in-Hybrid ist der Unterboden im hinteren Bereich aerodynamisch nicht optimiert.

Diverse Kunststoffverkleidungen hinterlassen keinen stabilen und wertigen Eindruck, zudem sind sie teilweise etwas scharfkantig.

3,3 Alltagstauglichkeit

Die rein elektrische Reichweite des Mégane Grandtour E-Tech Plug-in 160 liegt im ADAC Ecotest bei etwa 42 km – Renault gibt also mit bis zu 65 km in den technischen Daten einen optimistischen Wert an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybrid-Modus weiter, kommt man mit der 39-l-Tankfüllung etwa 660 km weit – das entspricht einem Verbrauch von 5,9 l/100 km. Die Batterie hat laut Hersteller eine Kapazität von 9,8 kWh, die im Alltag wohl nicht ausgenutzt werden. Für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 10,32 kWh benötigt, sodass der Ladevorgang an einer Wallbox sowie an öffentlichen Ladepunkten mit 3,6 kW (optionales Typ-2-Ladekabel) etwa drei Stunden dauert. An der Haushaltssteckdose vergehen für eine vollständige Ladung mit dem serienmäßigen Standard-Ladekabel (Schuko) rund fünf Stunden.

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 479 kg – das sollte für vier Erwachsene samt Gepäck reichen. Auf dem Dach befindet sich serienmäßig eine Reling, an der geeignete Träger befestigt werden können – die Dachlast beträgt 80 kg. Als Stützlast auf der Anhängerkupplung sind bis zu 75 kg erlaubt, das reicht für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes.

Der Wendekreis von 11,6 m, die Länge von 4,63 m und die Breite

von 2,07 m (inklusive Außenspiegeln) machen den Mégane Grandtour nicht gerade handlich im engen Innenstadtkverkehr. Der Kombi bietet bis zu fünf Personen Platz, der Fondmittelsitz ist allerdings lediglich als Notsitz nutzbar.

⊕ Der integrierte Fehlbetankungsschutz verhindert das versehentliche Tanken mit dem falschen Kraftstoff.

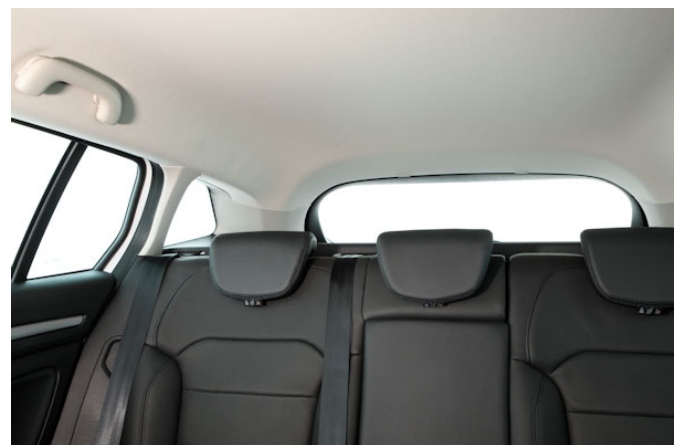
⊖ Einen Anhänger zieht der Renault bis zu einem Gewicht von lediglich 750 kg, unabhängig einer Bremsanlage des Anhängers.

Die Tankklappe des Kraftstofftanks muss (wie bei Plug-in-Hybriden üblich) zunächst an einer Taste im Innenraum entriegelt und kann nach einer Entlüftungsphase geöffnet werden.

Ein Reifenreparaturset ist serienmäßig, das im Falle einer Reifenpanne oft nicht hilfreich ist und zudem sehr umständlich in der Handhabung sein kann. Das aufpreispflichtige Notrad ist für den Plug-in-Hybrid nicht erhältlich, somit fehlen auch Radmutterenschlüssel und Wagenheber an Bord.

2,9 Licht und Sicht

Während man das hintere Fahrzeugende passabel abschätzen kann, fällt es vorn nicht so leicht, da 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) bildet die Heckscheibe vollständig ab. Allerdings können bodennahe Hindernisse direkt hinter dem Auto nur schlecht erkannt werden. Parksensoren vorn und hinten gibt es zwar serienmäßig, die optionale Rückfahrkamera ist dennoch empfehlenswert.



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

Weitere Einparksysteme wie beispielsweise seitliche Park-sensoren sowie Einparkassistent sind lediglich gegen Aufpreis an Bord. Ein Kamerasystem für einen 360-Grad-Rundumblick 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 lediglich ein ausreichendes Ergebnis erzielen, von Nachteil sind vor allem die breiten D-Säulen.

⊕ Der Mégane ist seit der Modellüberarbeitung serienmäßig in allen Ausstattungslinien mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, die nachts die Fahrbahn mit tageslichtähnlicher Farbtemperatur ausleuchten. Zudem übernehmen die Nebelscheinwerfer die Funktion des statischen Abbiegelichts. In der Ausstattungslinie Intens blenden die Scheinwerfer zudem dank Fernlichtassistenten automatisch auf und ab.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – ein Spurwechsel mit aktiviertem Warnblinker (beispielsweise beim Aufschließen am Stauende) kann daher nicht angezeigt werden. Die Rückfahrkamera wird nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt. Leider ist der Mégane weder mit einer automatischen Leuchtweitenregulierung noch mit einer Scheinwerferreinigungsanlage ausgestattet. Und für ein Top-Lichtsystem,

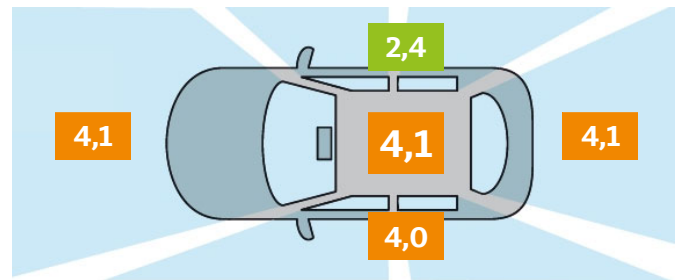
2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Mégane zufriedenstellend, auch wenn die Sitze recht niedrig (43 cm über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz) angeordnet sind. Der Schweller ist nicht zu dominant ausgeführt und stört somit kaum. In den Fond gelangt man befriedigend – vor allem der schmale Türausschnitt im Fußbereich sowie der im hinteren Bereich stark hochgezogene Schweller schränken die Zugänglichkeit in den Fond ein. Die Türen öffnen insgesamt weit genug und bleiben selbst an Steigungen sicher offen (vorn in drei und hinten in zwei Positionen). Haltegriffe am Dachhimmel können das Aussteigen erleichtern – der Fahrer muss auf einen solchen Haltegriff verzichten.

⊕ Das serienmäßige Keyless-System des Renault funktioniert einwandfrei – fasst man den Türgriff an, entriegelt sich das Fahrzeug, entfernt man sich mit der sperrigen Keycard wieder vom Fahrzeug, wird es automatisch und ohne Zutun des Fahrers wieder verriegelt. Als Verriegelungsbestätigung ertönt ein kurzer Piepton (deaktivierbar) und der Wagen blinkt.

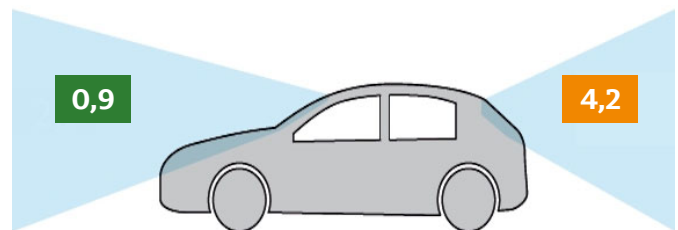
Rundumsicht

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.



wie es einige Konkurrenten bieten, fehlt dem Franzosen neben einem dynamischen Fernlichtassistenten auch eine Kurvenlichtfunktion.

Der Scheibenwischer an der Heckscheibe ist etwas klein geraten und reinigt daher lediglich einen eingeschränkten Bereich der Heckscheibe.

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 ausreichend, 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 wird, wenn das Fahrzeug per Fernbedienung verriegelt oder für einen längeren Zeitraum nicht genutzt wurde. Dann muss das Fahrzeug auf konventionelle Weise (Taste auf Fernbedienung) entriegelt werden – bei Deaktivierung aufgrund längerer Nichtnutzung muss das System zudem im fahrzeugseitigen Bordmenü wieder manuell aktiviert werden.

2,8 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 350 l. Zum Vergleich: Im ADAC Autotest 2019 fasste der Mégane Grandtour TCe 160 GPF GT Line EDC (Modell vor Facelift) 455 l und hat im Kapitel Kofferraum-Volumen besser abgeschnitten. Das Plug-in-Hybrid-System führt im Mégane Grandtour zu einer deutlichen Reduzierung des Kofferraum-Volumens. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 515 l. Alternativ kann man dann auch bis zu elf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 690 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.210 l Volumen verfügbar.

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung befindet sich ein kleiner Stauraum mit einem Volumen von 13 l – ideal für das serienmäßige Ladekabel (Schuko).



Lediglich 350 l Gepäck fasst der Kofferraum des Grandtour E-Tech.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb ist nicht lieferbar. Die zwei Griffmulden an der Innenseite der Klappe sind praktisch. Ab knapp 1,84 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, weil die Klappe nicht allzu weit nach oben schwingt und das Heckklappenschloss absteht. Die Ladekante liegt 62 cm über der Straße

und damit angenehm niedrig. Innen stört keine Stufe, Boden und Ladekante liegen auf einer Ebene, Be- und Entladen fällt damit leicht. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen.

⊖ Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe nicht sonderlich hell ausgeleuchtet.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen und lassen sich entweder vom Fahrgastraum aus oben an der Lehne oder vom Kofferraum aus durch Betätigen eines Hebels entriegeln und klappen anschließend federvorgespannt um. Im Kofferraum findet man lediglich links und rechts je einen Taschenhaken, praktische Staufächer sucht man vergebens.

In der Ausstattungslinie Intens ist der Grandtour serienmäßig mit einer umklappbaren Beifahrersitzlehne ausgestattet, sodass sich sehr langes Transportgut leicht verstauen lässt.

Gegen Aufpreis ist ein Transportnetz oder Trenngitter erhältlich, das den Fahrgastraum vom Gepäckraum abtrennt.

⊖ Ein variabler Ladeboden ist für den Plug-in-Hybrid nicht erhältlich.

Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen sollte man die äußeren Gurte im Auge behalten, um sie nicht einzuklemmen und dadurch zu beschädigen.

Die Mittelarmlehne hinten ist nicht in allen Ausstattungsvarianten an Bord.

2,5 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Dominiert wird das aufgeräumt wirkende Cockpit von dem Touchscreen des Easy Link-Infotainmentsystems. In der Ausstattung Intens ist das horizontal ausgerichtete Display sieben Zoll groß und kann optional auf 9,3 Zoll (Testwagenausstattung) in vertikaler Ausrichtung vergrößert werden. Das Bediensystem ist weitestgehend logisch

aufgebaut. Der große Funktionsumfang und manche nicht auf Anhieb auffindbare Detaileinstellung erschweren den Umgang im Alltag allerdings ebenso wie das Fehlen von praktischen Schnellwahltasten für die gängigsten Funktionen und von Drehreglern für die Lautstärke beziehungsweise zum Scrollen und Zoomen. Positiv hervorzuheben ist, dass der Touchscreen

gut zu erreichen und weit oben platziert ist. Unterhalb befindet sich die Bedieneinheit der serienmäßigen Zweizonen-Klimaautomatik. Sie dürfte zwar etwas höher platziert sein, lässt sich aber dank der großen Drehregler und der gut erkennbaren Symbole einwandfrei bedienen.

Hinter dem Multifunktionslenkrad, auf dem sich beispielsweise die Aktivierungstasten für die Geschwindigkeitsregelung/-begrenzung befinden, blickt der Fahrer serienmäßig auf ein 10,2 Zoll großes digitales TFT-Kombiinstrument inklusive Navigationsansicht, das per Multi-Sense (Fahrmodi Pure, Sport oder My Sense) unterschiedliche Ansichten ermöglicht.

An der Ergonomie gibt es ebenfalls wenig zu kritisieren. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite verstellen und der Schalthebel liegt insgesamt gut zur Hand.

In der getesteten Ausstattung findet man viele Komfortfunktionen serienmäßig an Bord, die den Fahrer entlasten (beispielsweise Licht- und Regensensor sowie schlüsselloser Motorstart über Startknopf). Auch nachts findet man sich im Fahrzeug gut zurecht. Alle wichtigen Schalter mit Ausnahme der Drehregler für die Lüftungsdüsen sind beleuchtet. Es gibt eine helle Innenraumbeleuchtung samt Leseleuchten, und die

serienmäßige Ambientebeleuchtung mit einstellbaren Farben sorgt für eine angenehme Atmosphäre.



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

⊖ Etwas umständlich ist die Bedienung des Bediensatelliten auf der rechten Lenkradseite für beispielsweise die Anpassung der Audio-Lautstärke.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Als Intens ist der Mégane in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Das serienmäßige Infotainment-System Easy Link mit Sieben-Zoll-Display bietet FM- und Digitalradio (DAB+), AUX- und USB-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto sowie Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen (TomTom Traffic) inklusive Auto-Update-Funktion. Die Echtzeit-Verkehrsinformationen stehen dem Nutzer nach Auslieferung des Fahrzeugs 36 Monate kostenlos zur

Verfügung und können danach über den Renault Partner abonniert werden. Das vertikal angeordnete 9,3 Zoll Display ist ebenso gegen Aufpreis erhältlich wie ein Bose-Soundsystem mit zehn Lautsprechern. Mithilfe der My Renault-App kann man Fahrzeuginformationen abrufen oder den Ladevorgang überwachen.

⊖ Ein CD-Player im Handschuhfach ist der Ausstattungslinie Bose Edition vorbehalten.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der Kombi bietet in der ersten Reihe ein großzügiges Platzangebot, die Sitze können für knapp 1,95 m große Menschen weit genug zurückgeschoben werden. Die Kopffreiheit würde sogar für 2,05 m Körpergröße reichen. Die Innenbreite fällt ordentlich aus. Das gute Raumgefühl wird durch das hoch aufbauende Armaturenbrett sowie die niedrige Dachlinie etwas geschmälert. Das optionale Panorama-Glasschiebedach lässt zusätzliches Licht in den Innenraum.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

3,0 Raumangebot hinten

Die Kopffreiheit reicht im Fond für Mitfahrer bis zu einer Körpergröße von 1,85 m. Die Beinfreiheit würde für etwa 1,95 m große Insassen ausreichen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. 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. 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.

⊖ Das optionale Glas-Schiebedach reicht nicht bis über den Fondbereich.

3,0 Innenraum-Variabilität

Der Mégane Grandtour bietet wie die meisten Kompaktkombis keine besondere Innenraum-Variabilität. Das Angebot an Ablagen fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Vorn findet sich die eine oder andere praktische Ablage, besonders groß sind die Ablage- und Verstaumöglichkeiten jedoch 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 geschlossene Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze und Becherhalter in der optionalen Mittelarmlehne. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, es ist weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

⊖ Die vorderen Becherhalter halten Becher und Dosen nicht zuverlässig.

2,7 KOMFORT

2,9 Federung

Im Mégane Grandtour mit Standard-Fahrwerk (McPherson-Vorderachse und Verbundlenker-Hinterachse) ist ein ordentlicher Federungskomfort geboten. Fahrwerksoptionen, wie sie bei vielen Konkurrenten in dieser Fahrzeugklasse angeboten werden, sind beim französischen Kompaktmodell nicht erhältlich. Der Testwagen mit 17-Zoll-Rädern und nicht allzu üppigem Reifenquerschnitt lässt kleinere Anregungen und Kantenteiler 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. Bei grobem Kopfsteinpflaster ist die Karosserie gut entkoppelt. Die Insassen werden weder durch übertriebenes Dröhnen noch durch störendes Lenkradschütteln malträtiert. 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

Beide Vordersitze lassen sich in der Testwagenausstattung in der Höhe einstellen – der Beifahrersitz nicht in allen Ausstattungsvarianten. Eine manuell einstellbare Lordosenstütze für den Fahrersitz ist in der Ausstattungslinie Intens serienmäßig an Bord – gegen Aufpreis lässt sich der Sitz elektrisch verstellen (inklusive Memory-Funktion), dann ermöglicht die elektrische Zweibein-Lordosenstütze per Knopfdruck zudem eine Massagefunktion. Die Vordersitze bieten einen passablen Seitenhalt und sind nicht zu straff gepolstert. Neben der Höhen-, Längs- und Lehnenneigungsverstellung beider Vordersitze finden sich keine weiteren Anpassungsmöglichkeiten. Eine längsverstellbare Mittelarmlehne ist hingegen serienmäßig an Bord –

höhenverstellbar ist sie jedoch nicht.

In der zweiten Reihe sitzt man weniger komfortabel, unbequem ist es dort allerdings nicht. Die Rückbank ist ausreichend konturiert, die Polsterung jedoch recht weich. Hinzu kommt, dass die Türverkleidung im oberen Bereich als Armabstützungsmöglichkeit nicht sonderlich bequem ist. Auf den äußeren Sitzplätzen sind auch längere Strecken zumutbar, der Mittelsitz ist dagegen hart und unbequem.

⊖ Eine Mittelarmlehne gibt es hinten lediglich gegen Aufpreis.

3,1 Innengeräusch

69,0 dB(A) beträgt das gemessene Geräuschniveau bei 130 km/h. Damit liegt der Mégane Grandtour im Mittelfeld. Weder Windgeräusche noch sonstige Fahrgeräusche sind besonders

ausgeprägt. Hier greift die gute Akustikdämmung des Renault. Spezielle Schalen in den Radhäusern mindern beispielsweise die Fahrgeräusche, wenn man über Kies fährt. Der

Verbrennungsmotor arbeitet meistens leise im Hintergrund und wird nur unter hoher Last und bei höheren Drehzahlen

deutlich hörbar, beispielsweise beim starken Beschleunigen oder je nach Ladebedarf der Antriebsbatterie.

2,1 Klimatisierung

⊕ Eine manuelle Klimaanlage findet man bei allen Varianten serienmäßig an Bord, der Intens hat sogar eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut. Hier lässt sich auch die Intensität des Automatikmodus in drei Stufen regulieren. Die Durchströmungsintensität und die Luftstromrichtung kann man bei den Düsen im Armaturenbrett und für die hinteren Insassen getrennt voneinander regulieren. Die Klimaautomatik beinhaltet zudem einen Luftgütesensor, der die Umluftsteuerung je nach Schadstoffgehalt in der Außenluft automatisch steuert.

Der Plug-in-Hybrid ermöglicht durch den elektrischen Klimakompressor zudem eine Standklimatisierung (Aufheizen oder Abkühlen) inklusive Vorkonditionierung per Smartphone. Je nach Ladezustand muss das Elektrofahrzeug hierfür eventuell mit einem Ladekabel verbunden sein. Serienmäßig getönte Heck- und Seitenscheiben dienen als Wärmeschutz bei direkter Sonneneinstrahlung. Eine Lenkradheizung sowie die Sitzheizung für die vorderen Sitze sind optional erhältlich.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Saugbenziner mit 1,6 l Hubraum leistet 91 PS, zusätzlich bietet der in das Getriebe integrierte Elektromotor 67 PS und hebt die Systemleistung auf bis zu 158 PS und 205 Nm maximales Drehmoment. Je nach Energiebedarf, Leistungsabgabe, Ladestand des Akkus und aktiviertem Fahrprogramm ermöglicht das System den Betrieb im vollelektrischen Modus sowie im seriellen und parallelen Hybridmodus. Beim seriellen Hybrid treibt der Verbrennungsmotor den Generator an, der wiederum den elektrischen Fahrmotor mit Energie versorgt und den Akku lädt. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn der Ladestand der Batterie nicht mehr für das vollelektrische Fahren ausreicht. Im Parallelhybridbetrieb wirken Elektro- und Verbrennungsmotor gleichzeitig auf den Antriebsstrang, etwa beim starken Beschleunigen. Der Fahrer kann zudem aus drei unterschiedlichen Fahrprogrammen (Pure, Sport und My Sense) auswählen, die unter anderem den Antrieb beeinflussen. Damit kann der Fahrer elektrisches Fahren priorisieren, die Fahrdynamik durch den kombinierten Antrieb steigern oder verbrennungsmotorische Fahrt bevorzugen. Standardmäßig wird der Fahrmodus My Sense ausgewählt. Mit der Funktion E-save kann der Fahrer einen Teil oder die gesamte elektrische Reichweite für bestimmte

Streckenabschnitte aufsparen – beispielsweise für ausgewiesene Umweltzonen. Ist der Batteriezustand nicht ausreichend, wird die Batterie über den Verbrennungsmotor zusätzlich aufgeladen (sehr ineffizient). Unabhängig vom gewählten Fahrprogramm startet der Mégane Grandtour E-Tech Plug-in 160 immer im Elektromodus. Der Hybrid-Antrieb beschleunigt den Kombi trotz des Leergewichts von über 1,6 t recht vehement. Renault verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 9,8 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 183 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit bei 135 km/h abgeregelt – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Von 60 auf 100 km/h kann man in 5,9 s beschleunigen, von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, geht es in etwas über einer Sekunde. Nicht nur der Durchzug ist ansehnlich, ebenso das Ansprechverhalten – durch die E-Maschine reagiert der Mégane Grandtour spontan auf den Tritt aufs Gaspedal.

⊖ Bei leerer Antriebsbatterie geht dem Renault schlichtweg die Puste aus, hier ist die Leistung des Verbrennungsmotors zu gering.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert, so lange moderat Leistung von ihm abverlangt wird. Je nach Fahrsituation schiebt zunächst der Elektromotor den Plug-in-Hybrid vorwärts, bis der Verbrenner seine Leistung gleichmäßig entfaltet – nachdem die Automatik den richtigen Gang gefunden hat. Wird der Verbrenner gefordert, ist er

deutlich zu hören und gibt spürbare Vibrationen beispielsweise ans Lenkrad und an die Pedalerie ab. Brummen ist nicht auffällig, da die Automatik niedrige Drehzahlen vermeidet. Das Automatikgetriebe lässt den Motor häufig mit hohen Drehzahlen arbeiten, dann geht die Akustik Richtung Dröhnen.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Renault verbaut im Mégane Grandtour E-Tech Plug-in 160 ein Automatikgetriebe, das den Gangwechsel automatisch und ohne Zutun des Fahrers vornimmt. Das Getriebe verfügt über zwei Fahrstufen für den elektrischen Antrieb und vier für den Verbrennungsmotor. Das System erlaubt insgesamt 15 Fahrstufen- und Antriebskombinationen und wechselt teils hektisch und unvorhersehbar durch die unterschiedlichen Kombinationsmöglichkeiten. Die Schaltvorgänge sind zwar weitgehend ruckfrei, bringen aber unnötig Unruhe ins Fahrzeug. Bei zügigem Beschleunigen oder sportlicher Fahrweise verhält sich die Automatik unharmonisch und reagiert sehr nervös auf Bewegungen am Gaspedal. Sie schaltet spät hoch und ruckt deutlich.

Beim Anfahren reagiert das Getriebe etwas verzögert und verleitet dazu, bereits das Gaspedal kräftiger zu betätigen – der Fahrer muss etwas Geduld haben, bis die Kriechfunktion einsetzt.

Beim Plug-in-Hybrid stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder der automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B) zur Verfügung, der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal erhöht.

Neben einer Berganfahrhilfe bietet der Mégane Grandtour zudem eine Autohold-Funktion.

⊖ Schaltwippen zum manuellen Wechseln der Fahrstufen stehen am Lenkrad nicht zur Verfügung.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ An den Fahreigenschaften des Mégane gibt es kaum etwas auszusetzen. 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 zufriedenstellend, die Spurrinnenempfindlichkeit nicht störend ausgeprägt. Bei einem plötzlichen Ausweichmanöver, wie es im ADAC Ausweichtest simuliert wird, zeigt der Renault ein sicher beherrschbares Fahrverhalten. Die leichte Übersteuerneigung beim Gegenlenken wird durch effektive Eingriffe des Stabilitätsprogramms (ESP) 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 geringen Aufbaubewegungen und das agile Heck vermittelt der Mégane Grandtour auf kurvigen Landstraßen durchaus Fahrspaß, erfordert im Grenzbereich aber eine kundige Hand. Die ausgeprägten Lastwechselreaktionen können schnell für einen Schreckmoment sorgen. Das auskeilende Heck wird aber rechtzeitig durch das ESP stabilisiert.

Die Traktion des Frontrieblers geht in Ordnung, es gibt aber kein elektronisches Sperrdifferential, das die Traktion beim Beschleunigen aus Kurven heraus verbessern würde.

2,4 Lenkung

⊕ Die elektrisch unterstützte Lenkung im Mégane Grandtour gefällt und überzeugt im Alltag. Die Lenkung spricht bereits 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 lässt sich der Lenkradwiderstand entsprechend der Fahrsituation über den Fahrmodusschalter (Multi Sense) verändern. Von Lenkungsanschlag zu Anschlag benötigt man knapp drei Lenkradumdrehungen.

2,9 Bremse

Ähnlich wie beim elektrischen Renault ZOE ermöglicht das Plug-in-Hybridmodell das effizienzsteigernde Ein-Pedal-Fahren mit dem B-Modus. Am Wählhebel kann zwischen D und B gewechselt werden und somit die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal eingestellt werden. Über weite Strecken kann man ausschließlich mit dem Elektromotor bremsen und muss die Fahrzeugbremsen seltener einsetzen. Der Bremsverschleiß fällt zwar dadurch geringer aus – um langfristig die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten,

sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen. Auch um das Fahrzeug auf den letzten Metern zum Stillstand zu bringen, muss der Fahrer weiterhin wie gewohnt die Bremse betätigen. Für eine Fahrzeugbremse, die teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des Mégane Grandtour passabel abgestimmt. Das etwas synthetische Gefühl hält sich in Grenzen – im Alltag gibt die Bremse eine passende Rückmeldung, der Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors auf die der Scheibenbremsen ist jedoch spürbar. Dennoch sind Ansprechen und

Dosierbarkeit ohne Beanstandung. Muss der Plug-in-Hybrid so schnell wie möglich anhalten, benötigt er aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 36,0 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – das ist ein ordentlicher Wert.

2,5 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im neuen Mégane findet man eine Reihe an Assistenzsystemen, die nicht nur die Fahrsicherheit erhöhen, sondern zudem den Fahrer auf längeren Strecken entlasten. Die Frontkamera hinter der Windschutzscheibe ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig an Bord. Damit lassen sich bereits Funktionen wie Verkehrszeichenerkennung, Fernlichtassistent und Spurverlassenswarnung realisieren. Weitere Assistenzsysteme befinden sich durch zusätzlich erforderliche Sensoren lediglich gegen Aufpreis an Bord. Das empfehlenswerte Driving-Paket umfasst neben Autobahn- und Stauassistenten, adaptiven Tempomaten (bis 170 km/h) sowie Abstands- und Kollisionswarner auch Notbrems-, Einpark-, Spurhalte- und Totwinkelassistenten. Der Luftdruck der Reifen lässt sich im Kombiinstrument anzeigen, ein Head-up-Display (ausfahrbare Scheibe) kostet Aufpreis.
























2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm überzeugt das Kompaktmodell mit 88 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Insgesamt erreicht das Fahrzeug die vollen fünf Sterne (Stand: 12/2015). 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, wenn ein Insasse nicht angeschnallt ist. Die integrierten Kopfstützen reichen vorn in der Höhe für rund 1,95 m große Personen. Im Kofferraum ermöglichen vier stabile Verzurrösen eine Ladungssicherung über Kreuz.

Im Notfall löst der Mégane über die eSIM automatisch (oder manuell per Knopfdruck) einen eCall (Notruf) aus – leider befindet sich das Notrufsystem lediglich gegen Aufpreis an Bord.

⊖ Weniger überzeugend sind die Kopfstützen im Fond, sie reichen nur für circa 1,55 m große Mitfahrer. Warndreieck und Verbandkasten sind im Kofferraum hinter der rechten Seitenverkleidung untergebracht und dort im Notfall eventuell nicht schnell genug erreichbar.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremsssystem	Option
	Vorausschauendes Notbrems-system	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Option
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,6 Kindersicherheit

Das Crashtestergebnis für die Kindersicherheit fällt mit 87 Prozent der möglichen Punkte gut aus (Test: 12/2015). Bis zu drei Kindersitze lassen sich gleichzeitig im Kombi montieren (Außensitze hinten und Beifahrersitz), die Zugänglichkeit zu den Fondsitzen ist gut. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze mittels Isofix samt iSize-Freigabe und Ankerhaken befestigen, allerdings sind die Gurtanlenkpunkte nicht ideal. Achtgeben sollte man zudem bei hohen Kindersitzen, da diese schnell an der C-Säule anstehen. Der Beifahrersitz ist dank abschaltbarem Airbag für Kindersitze geeignet, es fehlen jedoch Isofix-Haken.

⊖ Der Fond-Mittelsitz ist laut Betriebsanleitung zwar für bestimmte Kindersitze freigegeben, in der Praxis ist er allerdings aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie weitgehend ungeeignet – zudem fehlt hier ein Isofix-System. Drei Kindersitze nebeneinander finden im Fond ohnehin keinen Platz.

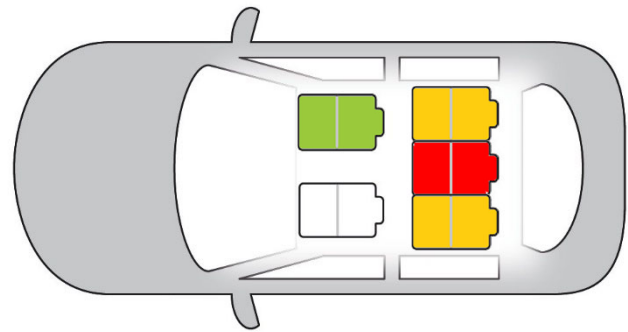
Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich per einfachem Schalter direkt an der jeweiligen Tür aktivieren. Keine gute Lösung – ab einem gewissen Alter ist es für die

Kleinen ein Leichtes, die Sicherung aufzuheben.

Nutzt man auf der Rücksitzbank eine platzinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr weit nach hinten schieben. Daher empfiehlt sich eine Sitz- und Montageprobe.

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)

3,1 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Mégane befriedigend ab, er erzielt lediglich 71 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 12/2015). Hauptkritikpunkt sind die recht unnachgiebig gestalteten A-Säulen. Zudem hat der Franzose lediglich gegen Aufpreis einen City-Notbremsassistenten inklusive Fußgängererkennung an Bord.

⊕ Im Elektromodus sendet der Plug-in-Hybrid im Vorwärts- und Rückwärtsgang bei Geschwindigkeiten von bis zu 30 km/h einen Warnton aus, um Fußgänger zu warnen.

2,4 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂

Für viele Plug-in-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwendige Antriebstechnik lediglich unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn macht. Vorteile erzielt der Plug-in-Hybrid, wenn man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt, um möglichst große Distanzen elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen. Wer oft weite Strecken fährt oder wenige Lademöglichkeiten hat, sollte sich eventuell für eine andere Motorisierung des Mégane Grandtour entscheiden.

Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 42 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Renault gibt demnach eine optimistische, elektrische Reichweite von bis zu 54 km im gemischten Fahrbetrieb (Stadt- und Überlandfahrten) an. Der reine Stromverbrauch liegt bei 24,3 kWh/100 km (inklusive Ladeverlusten).

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 5,9 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts bei 4,9, auf der Landstraße bei 5,2 und auf der Autobahn bei 7,7 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der Mégane Grandtour E-Tech Plug-in 160 auf den ersten 100 km 9,3 kWh (Strom) und 3,7 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 153 g/km – 102 g/km für Kraftstoff- und 51 g/km für Stromverbrauch (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel 32 von 60 möglichen Punkten.

2,0 Schadstoffe

⊕ Der 1,6-l-Benziner hält die Grenzwerte der Euro 6d-ISC-FCM-Norm ein, kann allerdings den hohen Anforderungen des ADAC Ecotest nicht ganz gerecht werden. Trotz des verbauten Partikelfilters ist die Partikelanzahl in einigen Prüfzyklen leicht erhöht. Zudem liegen im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil die CO-Emissionen etwas über dem Grenzwert.

Direkt am Auto entstehen zwar im Elektrobetrieb keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem Plug-in-Hybrid zugerechnet. Je

niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte beim Stromverbrauch. So erhält der Mégane Grandtour E-Tech Plug-in 160 mit den zwei Antriebsarten 40 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Franzose mit 72 Zählern eine gute Vier-Sterne-Bewertung im ADAC Ecotest. Der Mégane Grandtour bestätigte die Messwerte im realen Straßenverkehr mit einem portablen Emissions-Messgerät (PEMS).

2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Renault Mégane Grandtour E-Tech Plug-in 160 startet in der Intens-Ausstattung bei 37.190 Euro, die Komfortausstattung ist mit Navigationssystem, Zweizonen-Klimautomatik, LED-Scheinwerfer, Parksensoren rundum, Fernlichtassistent und Verkehrszeichenerkennung bereits recht ansehnlich. Hinsichtlich der Sicherheitsausstattung sollte der Käufer allerdings in der Optionsliste einige Lücken schließen. So stehen beispielsweise ein E-Call-Notrufsystem, Notbremsassistent samt Kollisionswarner und Fußgängererkennung, adaptive Geschwindigkeitsregelung, Spurhalte- und Spurwechselassistent sowie Head-up-Display und Rückfahrkamera gegen Aufpreis zur Verfügung. Damit kostet der gut ausgestattete Testwagen bereits knapp 45.000 Euro. Von den genannten Preisen kann man aktuell immerhin 7.500 Euro (plus Mehrwertsteuer für den Herstelleranteil von 2.900 Euro) als Umweltbonus abziehen. Unterhalt und Versicherungseinstufungen (KH: 20, VK: 22 und TK: 23) sind moderat. Die Berechnung der Kfz-Steuer auf Basis des CO₂-

Ausstoßes führt zu einer Steuererleichterung für den Kombi. Da sich die CO₂-Emissionen gemäß Herstellerangaben mit 29 bis 32 g/km unterhalb der Freigrenze von 95 g/km befinden, fallen lediglich 2 Euro/100 Kubikzentimeter an Kfz-Steuer an – unter Berücksichtigung der Steuerbefreiung von 30 Euro/Jahr (bis Ende 2025) bleiben aktuell 2 Euro/Jahr. Zum Vergleich: Beim Mégane Grandtour TCe 160 GPF mit dem 1,3-l-Turbobenziner und 159 PS beträgt die jährliche Kfz-Steuer 107 Euro.

Renault gibt drei Jahre Fahrzeuggarantie bis 100.000 km, zwölf Jahre gegen Durchrostung und drei Jahre auf den Lack. Die Antriebsbatterie hat eine achtjährige Garantie bis 160.000 km, allerdings wird eine Restkapazität von 77 Prozent der zu Beginn vorhandenen Kapazität garantiert.

⊖ Im Grundpreis ist lediglich ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose enthalten – ein weiteres Ladekabel beispielsweise für öffentliche Ladestationen kostet Aufpreis.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	TCe 115 GPF Life	TCe 140 GPF Zen	TCe 160 GPF R.S. Line EDC	E-TECH Plug- in 160 Zen	dCi 115 Zen
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1332	4/1598	4/1461
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	103 (140)	116 (159)	116 (158)	85 (115)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1500	240/1600	270/1800	205/3200	260/2000
0-100 km/h [s]	11,0	9,7	9,3	9,8	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	205	205	183	193
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ)	5,3 S	5,4 S	5,2 S	1,3 S	4,0 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	120/133	123/129	119/133	29/28	104/118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/22/24	18/22/24	20/25/26	20/22/23	18/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	107	98	107	32	189
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	23.200	25.700	33.300	34.990	27.100

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

Plug-in-Hybrid (4-Zyl.-Benzinmotor/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	116 kW/158 PS bei 5.600 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm bei 3.200 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b.
CO ₂ -Ausstoß	29 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.626/1.814/1.449 mm
Leergewicht/Zuladung	1.678/453 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	389/1.372 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	39 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Palencia

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92W
Reifenmarke Testwagen	Continental PremiumContact 6
Wendekreis links/rechts	11,6/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	3,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,9/5,2/7,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	87 g/km (WTW* 153 g/km)
Reichweite	700 km
Innengeräusch 130 km/h	69,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.065 mm
Leergewicht/Zuladung	1.652/479 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	350/690/1.210 l

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

Betriebskosten	102 Euro	Werkstattkosten	73 Euro
Fixkosten	153 Euro	Wertverlust	340 Euro
Monatliche Gesamtkosten	668 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	2 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/22/23		
Basispreis Mégane Grandtour E-TECH Plug-in 160 Intens	37.190 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.08.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.780 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.381 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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. ¹ 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	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/790 Euro (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	890 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	790 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	790 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	690 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	690 Euro° (Paket)
Spurassistent	690 Euro° (Paket)
Spurwechselsassistent	890 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	450 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	450 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (60 : 40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	802 Euro
Metalllackierung	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,2

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

Stand: März 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer