



## Renault Scénic 1.4 TCe 130 Luxe

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Den neuen Scénic bietet Renault wieder in einer kurzen und einer langen Version an. Hauptsächlich am Heck unterscheiden sich die beiden Varianten. Der normale Scénic bietet im Innenraum viel Platz und sorgt mit seinem großen Kofferraum für eine gute Reisetauglichkeit. Wer noch mehr Platz benötigt, kann auch den Grand Scénic wählen, dann mit zwei zusätzlichen Sitzen in der dritten Reihe. Der neue 1,4-Liter große Benziner mit Turboaufladung sorgt für gute Fahrleistungen, was allerdings auch zu Lasten des Verbrauchs geht. Dieser fällt mit durchschnittlich 7,7 l auf 100 km nicht gerade günstig aus. Hervorzuheben ist das sichere Fahrwerk, das ebenso im Komfortbereich punkten kann. Die Verarbeitungsqualität ist gut, die Funktions- und Luxusausstattung in der Luxe-Variante üppig. Das Ganze hat aber auch seinen Preis, 24.300 Euro verlangt Renault für dieses durchaus reisetaugliche Familienfahrzeug. **Karosserievarianten:** Langversion (Grand Scénic) **Konkurrenten:** Citroen C4 Picasso, Opel Zafira, Toyota Verso, VW Touran

**+** viel Platz und großer Kofferraum, kräftiger Motor, sicheres Fahrwerk, hohe passive Sicherheit, sehr umfangreiche Ausstattung

**-** teuer in Anschaffung und Unterhalt, hoher Verbrauch



### ADAC-URTEIL



1,9

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1

### Verarbeitung

⊕ An der Karosserieverarbeitung gibt es nichts auszusetzen, sie hinterlässt einen guten Eindruck. Die Spaltmaße sind gleichmäßig und die Anbauteile sauber eingepasst. Beispielsweise wird die Motorhaube über Gasdruckfedern gehalten - das sparen sich viele Hersteller. Auch das Interieur wirkt solide und passgenau verarbeitet. Alu-Blenden und unterschiedliche Farbtöne bei den Kunststoffen werten das Innenraumdesign auf. Selbst auf schlechten Straßen hört man kein Knarzen oder Klappern. Der Motorraum ist nach unten fast vollständig abgeschottet, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann. Für die vorderen Schweller gibt es zwar Alublenden, die vor Kratzern schützen, die Abdichtung nach außen ist aber unzureichend und so verschmutzen sie recht schnell. Bei den hinteren Schwellern sieht es genau andersherum aus, kein Schwellerschutz, aber eine vernünftige Abdichtung. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen, zusätzlich muss man keinen Tankdeckel abschrauben, sondern kann den Zapfhahn einfach einstecken - sehr bequem. Die mögliche Zuladung von 404 kg fällt nur zufriedenstellend aus. Der Scénic wird serienmäßig mit einem Reifenreparaturset ausgeliefert. Gegen Aufpreis sind sowohl ein Notrad als auch das im Testwagen verbaute Reserverad lieferbar. Da das Reserverad aber nicht der Größe der Fahrbereifung entspricht, ist es nicht vollwertig nutzbar. Es gibt zwar dicke Seitenleisten, welche die Türen vor Parkremplern schützen, diese sind aber ganz unten montiert und lackiert und deshalb nicht ideal. Die Stoßfänger sind kratzempfindlich, aber im unteren Bereich unlackiert, so dass kleine Kratzer nicht groß auffallen.

2,6

### Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend; das Heck lässt sich recht gut abschätzen, die Ausmaße der Front sind nur zu erahnen. Das spiegelt sich auch in der ADAC-Rundumsichtmessung wieder: die Sicht nach schräg hinten ist nicht ideal, ansonsten schränken die Dachpfosten den Blick nach draußen nicht zu sehr ein. Gegenstände in Bodennähe kann man vorne auch noch recht nah am Auto erkennen.

#### Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Trotz der etwas breiteren Dachstützen im Heckbereich ist die Rundumsicht akzeptabel.

⊕ Durch die erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Die großen Außenspiegel (linker Spiegel mit asphärischem Bereich) ermöglichen eine gute Sicht nach hinten. Die Scheibenwischer zeigen eine gute Wirkung, ihr Reinigungsfeld ist groß. Optional gibt es helle Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht, sie leuchten die Straße sehr gut aus und sind daher eine klare Empfehlung. Die Tagfahrleuchten in den Hauptscheinwerfern machen den Scénic auch tagsüber schnell erkennbar, ohne gleich das Abblendlicht komplett einschalten zu müssen. Für Front und Heck gibt's Parksensoren, der Fahrer wird optisch und akustisch über Hindernisse informiert. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab.

⊖ Wenn man via Innenspiegel nach hinten blickt, erhält man nur ein ausreichendes Bild, die Spiegelfläche könnte größer sein. Bodennahe Gegenstände hinter dem Auto kann man leicht übersehen, zu eingeschränkt ist der Bodenblick nach hinten durch die recht hohe Fensterkante. Bei hellem Sonnenschein spiegelt sich die Oberseite des Armaturenbretts in der Windschutzscheibe.

1,9

## Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen fällt vorne recht leicht, besonders der niedrige Schweller und die ideale Sitzhöhe über der Straße sind sehr angenehm. Die Sitzfläche ist nicht zu weit weg von der Schweller-Außenkante und auch die Größe der Türöffnung geht in Ordnung - nur im Bereich der A-Säule sollte man ein wenig auf seinen Kopf achten. Auch hinten kann man ohne Mühen aufrecht ein- und aussteigen, die Türausschnitte sind groß genug und die Schweller angenehm niedrig. Praktisch funktioniert der schlüssellose Zugang: Berührt man einen Türgriff oder den Heckklappengriff, öffnet die Zentralverriegelung - man kann einsteigen und per Knopfdruck den Motor starten. Verlässt man den Scénic, verriegelt die Zentralverriegelung automatisch und quittiert das mit Piepton und Blinken, sobald man einige Meter vom Auto entfernt ist. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch eine Weile und erhellen das Fahrzeugumfeld (Follow-Me-Home-Funktion). Alle Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt, so dass sie die Türen auch an leichten Steigungen geöffnet halten können. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

1,1

## Kofferraum-Volumen\*

⊕ Das Gepäckabteil fällt mit 445 l groß aus. Nach dem Klappen der Sitze erweitert sich das Volumen auf großzügige 850 l. Aufgrund der steilen Heckpartie lässt sich das Fahrzeug über einen großen Bereich bis zum Dach beladen.

1,7

## Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und bietet Personen bis über 1,80 m genügend Kopffreiheit. Es wird eine große Ladeöffnung freigegeben, die Ladekante ist mit 61 cm angenehm niedrig; die innere Bordwand ist sehr niedrig. Das praktische Format des Gepäckabteils macht den Kofferraum sehr gut nutzbar. Das Schließen der Klappe fällt etwas umständlicher aus, weil man meistens nochmals nachdrücken muss.



Mit 445 l Kofferraumvolumen bietet der Scenic zwar reichlich Platz für das Gepäck an, kann aber den Marktführer VW Touran (475 l) nicht ganz erreichen.

## 1,6 Kofferraum-Variabilität

- + Die hinteren Einzelsitze besitzen klappbare Lehnen, die Sitzflächen können zusätzlich auch hochgeklappt werden, so dass ein ebener Ladeboden entsteht. Der Klappmechanismus der Sitze lässt sich einfach bedienen. Wem das an Platz nicht reicht, der kann die Sitze auch herausnehmen. Die Lehne des mittleren Rücksitzes lässt sich separat umklappen, so sind auch lange Gegenstände wie Skier gut zu transportieren. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, die Beifahrersitzlehne vorzuklappen - damit finden noch längere Gegenstände im Scénic Platz.
- Leider fehlen für kleine Gepäckstücke Netze oder sinnvolle Fächer.

## 1,7 INNENRAUM

### 1,4 Bedienung

- + Der neue Scénic von Renault lässt sich insgesamt leicht bedienen, es bedarf jedoch schon einer gewissen Eingewöhnungszeit. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite den Bedürfnissen des Fahrers gut angepasst werden. Die Pedale liegen ergonomisch, der Schalthebel sehr günstig. Die Sitzeinsteller kann man leicht bedienen, nur an das Drehrad zur Lehneneinstellung kommt man schwer. Für alle Mitfahrer sind Leseleuchten vorhanden. Zum Starten muss man nur den beleuchteten Knopf drücken, wodurch er auch bei Dunkelheit problemlos auffindbar ist. Klassische Instrumente gibt es nicht mehr, vielmehr wird alles Nötige in dem mittig platzierten, großen TFT-Bildschirm angezeigt; die Geschwindigkeit nur digital, der Drehzahlmesser auf Wunsch analog. Der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Der Tempomat bzw. der Begrenzer lassen sich leicht einstellen, die Geschwindigkeit kann vorgewählt werden. Für alle wichtigen Funktionen gibt's Kontroll- und Warnleuchten. Alle vier Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz. Die Klima-Bedienelemente liegen einigermaßen günstig und übersichtlich. Weitere Schalter und Knöpfe sind bisweilen etwas verstreut, wie die des Tempomaten und des Tempobegrenzers. Das Radio lässt sich gut steuern (auch über Lenkradsatellit), leider liegt das Display weit entfernt oben am Armaturenbrett. Der einzige Kritikpunkt betrifft die Senderwahl, sie ist umständlich und eine Zumutung. Zur Zielführung integriert Renault das Navigationssystem von TomTom - Bedienung und Navigationsleistung stammen also vom bekannten Marktschergewicht, allerdings wird nicht über einen Touchscreen eingestellt, sondern über einen Joystick auf der Mittelkonsole. Ein wahrer König ist der Scénic bei den Ablagen - die gibt es an jeder möglichen und unmöglichen Stelle in Hülle und Fülle (Armaturenbrett, verschiebbare Mittelkonsole, Bodenfächer hinten usw.). Das Handschuhfach ist groß und geöffnet immer beleuchtet - sehr praktisch.
- Einziger wirklicher Kritikpunkt ist der senkrechte Schlitz in der Mittelkonsole für die Schlüsselkarte - wie bitte soll man dort beispielsweise eine Geldmünze wieder herausbekommen?



Der Innenraum des Scenic ist gut verarbeitet, die Bedienung sehr funktionell, wenn auch gewöhnungsbedürftig.

### 1,7 Raumangebot vorne\*

- + Vorne können Personen bis 1,90 m Größe bequem sitzen, dabei ist besonders die Kopffreiheit ausgesprochen üppig. Aber auch die großzügige Innenbreite trägt zum angenehmen Raumempfinden bei.

---

## 2,2 Raumangebot hinten\*

Der Scénic verfügt über fünf vollwertige Sitze.

⊕ Das Platzangebot in der zweiten Reihe kann sich sehen lassen: Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, können dort immer noch 1,90 m große Leute bequem sitzen. Die Innenbreite reicht für zwei Erwachsene locker - drei können zwar auch nebeneinander sitzen, für sie wird es aber eng. Hinzu kommt, dass die Köpfe der Außensitzenden dann unangenehm nahe am Fenster bzw. Dach sind.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz vor.

---

## 3,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Einzelsitze der zweiten Sitzreihe können individuell längs eingestellt und die Lehnenneigung variiert werden. Bei Bedarf lassen sich die Sitze einzeln herausnehmen, was allerdings aufgrund des hohen Gewichts der Sitze (18 kg) nicht ganz einfach ist. Vom Scénic ist auch eine längere Version (Grand Scénic) lieferbar. Die um über 30 cm längere Variante bietet dann im Kofferraum zwei zusätzliche Notsitze.

---

## 2,3 KOMFORT

---

### 2,3 Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist Renault insgesamt gut gelungen, sie tendiert klar in Richtung Komfort. Lange wie kurze Bodenwellen werden gut abgefedert, lediglich bei voller Beladung ergibt sich ein Nachschwingen auf langgezogenen Wellen. Einzelhindernisse wie Wasserrinnen und abgesenkte Kanaldeckel werden gut geschluckt und die Insassen damit nicht belästigt. Ungewöhnlich ist bei einer solchen Abstimmung aber die leichte Stuckerneigung auf regelmäßigen Bodenunebenheiten, das kann auf der Autobahn unangenehm auffallen. Aufgrund der weicheren Auslegung ist die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven etwas ausgeprägter, ebenso die Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen - das fällt aber im Großen und Ganzen nicht störend auf.

---

### 2,2 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz können u.a. in der Höhe eingestellt werden und bieten damit ganz unterschiedlichen Staturen eine angenehme Sitzposition. Lehnen und Flächen der Sitze sind günstig geformt, bieten aber nicht besonders viel Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven. Die Einzelsitze der zweiten Reihe sind für Erwachsene ein wenig schmal geraten, aber dennoch bequem und mit klaren Konturen versehen. Sie ermöglichen eine angenehme Sitzposition, nur große Leute haben etwas wenig Oberschenkelunterstützung. Die Lehnenneigung der Rücksitze kann an jedem Sitz individuell eingestellt werden. Der Fahrersitz ist mit einer Lordosenstütze ausgestattet, die sich in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellen lässt.

⊖ Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man im Sommer schnell.

## 2,7 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel fällt bis 130 km/h zufriedenstellend aus. Motorgeräusche dringen nur bei hohen Drehzahlen in den Innenraum, sind aber nie aufdringlich. Auch die Fahr- und Windgeräusche stören nicht besonders.

## 2,3 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung spricht vorne schnell an und sorgt für angenehme Temperaturen. Hinten dauert es deutlich länger, auch die maximale Heizleistung ist nur zufriedenstellend.

+ Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik gibt es serienmäßig. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperaturen separat vorwählen. Die Luftmengenverteilung lässt sich leider nur in bestimmten Kombinationen einstellen - oder man überlässt sie der aufmerksam arbeitenden Automatikfunktion.

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen\*

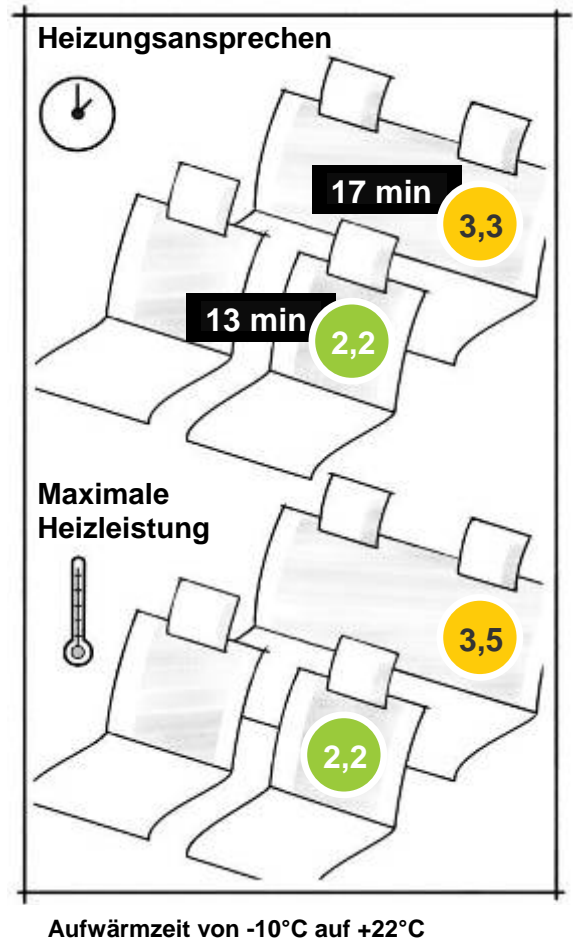
+ Die Fahrleistungen des kleinen 1,4 Liter Turbomotors sind für ein Fahrzeug dieser Größe erstaunlich gut. Die 130 PS haben leichtes Spiel mit dem 1490 kg schweren Fahrzeug. Dank des früh anliegenden maximalen Drehmoments von 190 Nm zeigt der Benziner gute Elastizitätswerte.

### 2,2 Laufkultur

+ Der kleine Turbomotor zeigt eine recht gute Laufkultur, ist aber nicht ganz frei von Vibrationen. Störende Brummfrequenzen treten dagegen kaum auf.

## 1,5 Schaltung

+ Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist präzise geführt und lässt sich leicht bedienen. Lediglich die Schaltwege könnten etwas kürzer sein. Auch bei schnellem Schalten hakt es nicht. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt weitgehend problemlos und geräuschfrei, der Gang ist vorbildlich durch einen Ring am Schaltknäufel, den man extra hochdrücken muss, vor versehentlichem Einlegen gesichert. Eine Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer, stets den ökonomischsten Gang einzulegen.



---

## 1,8 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Motorcharakteristik, die Gesamtübersetzung könnte aber etwas länger ausgelegt sein, um auch auf der Autobahn die Drehzahlen moderat zu halten.

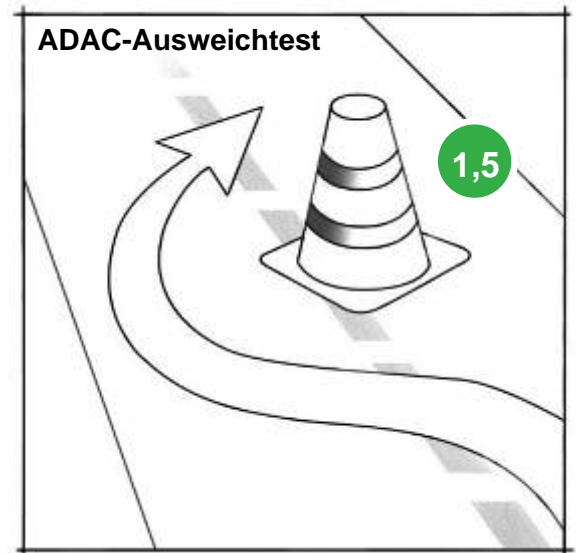
---

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,7 Fahrstabilität

⊕ Der Scénic verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und lässt sich auch von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, bremst die elektronische Traktionskontrolle die Antriebsräder ein und verhindert ein Durchdrehen - somit wird der Vortrieb verbessert. Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt der Scénic ein sehr gutes Bild, er reagiert spontan auf Lenkbefehle und lässt sich gut durch die Gassen dirigieren. Dabei ist weder die Untersteuerneigung besonders ausgeprägt noch setzt der Van zum Übersteuern an. Eine Kipptendenz ist gar nicht feststellbar. Die ESP-Abstimmung ist Renault sehr gut und effektiv gelungen.



---

### 2,0 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Scénic etwas, ein sicheres Fahrverhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert. Im Grenzbereich verhält sich das Auto gutmütig. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve zeigt sich eine leichte, aber kontrollierbare und bei Bedarf von ESP-Eingriffen abgefangene Lastwechselreaktion; das Eigenlenkverhalten im Grenzbereich ändert sich nur wenig. Auch beladen bleibt der Franzose gut beherrschbar.

Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

---

### 2,2 Lenkung\*

Der Wendekreis fällt mit 11,4 m für ein Fahrzeug dieser Klasse gerade noch akzeptabel aus.

⊕ Selbst bei hohem Tempo reagiert das Auto schnell auf Kurskorrekturen am Lenkrad. Die Lenkung arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist relativ direkt ausgelegt und unterstützt so die Handlichkeit des Scénic. Auch der Kraftaufwand am Lenkrad beim Rangieren ist gering.

---

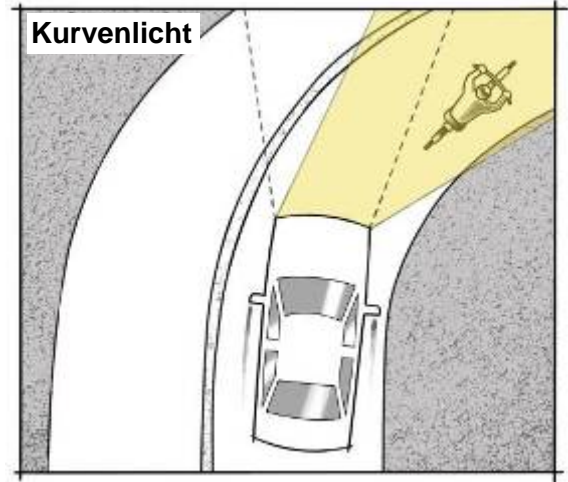
### 2,2 Bremse

⊕ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Scénic durchschnittlich 37 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 205/55 R17). Die Bremsanlage zeigt sich auch bei sehr hoher Beanspruchung standfest. Das Ansprechen und die Dosierbarkeit der Bremse sind einwandfrei. Der Bremsassistent unterstützt ungeübte Fahrer, das volle Potenzial der Bremse zu nutzen.

## 2,2 SICHERHEIT

### 2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Scénic ist serienmäßig mit der elektronischen Stabilitätskontrolle ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrückter Kupplung gestartet werden kann. In geöffneten Türen erhellen weiße Leuchten den Boden und warnen gleichzeitig den von hinten nahenden Verkehr. Gegen Aufpreis ist ein direkt arbeitendes Reifedruckkontrollsystem erhältlich. Ebenso in der Optionsliste findet sich helles Bi-Xenonlicht in Kombination mit Kurvenlicht.



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

### 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Scénic ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und von vorne nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Er erreicht beim EuroNCAP-Crashtest 91 Prozent für sehr guten Insassenschutz und damit volle fünf Sterne. Ein ähnliches Ergebnis sollte auch der Scénic erreichen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,95 m einen sehr guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist sehr gering. Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen. Auf den Plätzen der zweiten Reihe wird der Anschnallstatus dem Fahrer im Display mitgeteilt. An den stabilen Bügel-Außentürgriffen lässt sich recht hohe Zugkraft aufbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

⊖ Hinten bieten die Kopfstützen nur bis 1,60 m großen Personen einen guten Schutz, weil sie höher nicht sicher einrasten - an der schlappen Arretierung muss Renault dringend arbeiten. Zudem könnte der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze kleiner sein.

### 2,0 Kindersicherheit

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erlangt der Grand Scénic für die Kindersicherheit 76 Prozent und damit ein gutes Resultat. Für den Scénic sollte ein ähnlich gutes Ergebnis erwartet werden. Auf den drei Einzelsitzen der zweiten Reihe gibt es serienmäßig Isofix-Befestigungen und Ankerhaken. Kindersitze kann man auf allen drei Sitzen befestigen, drei nebeneinander haben aber nicht wirklich Platz. Mit den Gurten können Kindersitze ebenfalls gut befestigt werden, die Gurtlängen sind großzügig und die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander (außer Mittelsitz). Die Gurtschlösser sind nicht fixiert, werden aber mit Gummizügen gehalten - eher eine Notlösung. Immerhin sind die Gurtschlösser hinten verwechslungssicher. Bei hohen Kindersitzen sollte man darauf achten, dass der sehr knappe Platz zu den C-Säulen ausreicht. Der Beifahrerairbag lässt sich serienmäßig abschalten, damit dürfen auch rückwärts gerichtete Babyschalen auf dem Beifahrersitz montiert werden. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz.



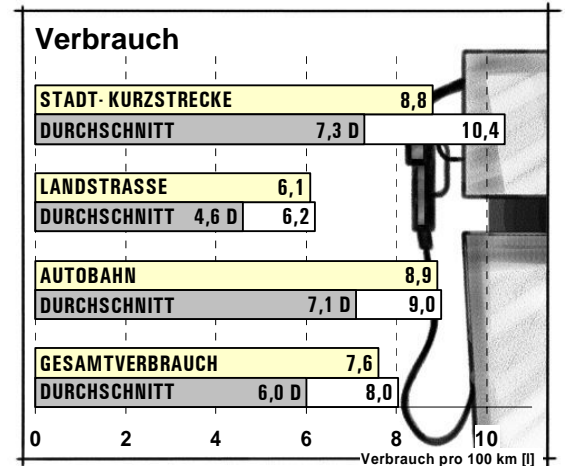
### 3,4 Fußgängerschutz

Nach EuroNCAP-Norm erreicht der Grand Scénic (gleiche Front wie der Scénic) beim Fußgängerschutz-Test recht bescheidene 15 Punkte bzw. 42 Prozent. Besonders die Randbereiche der Motorhaube und die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 4,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

– Der Verbrauch des aufgeladenen Benziners kann nicht so recht überzeugen. Während der Stadtverbrauch mit 8,8 l/100 km noch akzeptabel ausfällt, sind es bei Überlandfahrten 6,1 l und auf der Autobahn 8,9 l pro 100 km. Im Schnitt ergibt sich ein Verbrauch von 7,6 l/100 km. Mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von gemessenen 177 g/km werden beim ADAC EcoTest nur 19 Punkte in diesem Kapitel erreicht.



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

### 1,3 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Keine Schadstoffgruppe fällt negativ auf. Dafür erhält der Scénic 47 Punkte beim ADAC EcoTest. Insgesamt verpasst der Renault Scénic 1,4 TCe aber aufgrund des hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes die vier Sterne und muss sich mit 66 Punkten und drei Sternen beim EcoTest zufrieden geben.

## 4,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 4,5 Betriebskosten\*

– Aufgrund des nicht besonderen niedrigen Kraftstoffverbrauchs fallen auch die Betriebskosten hoch aus.

### 5,4 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

### 4,0 Wertstabilität\*

– Obwohl der Franzose viel Platz und eine gute Funktionalität bietet, kann dem Renault nur ein mäßiger Restwertverlauf vorhergesagt werden. Der hohe Verbrauch des Benzinmotors sollte sich zusätzlich negativ auf die Wertstabilität auswirken.

4,2

## Kosten für Anschaffung\*

– Der Anschaffungspreis für die Topausstattung des Renault Scénic liegt bei 24.300 Euro. Allerdings findet man in dieser Variante neben einem Navigationssystem sogar eine Lederausstattung und viele weitere komfortsteigernde Extras serienmäßig.

3,1

## Fixkosten\*

Dank des geringen Hubraums des Benzinmotors fallen die jährlichen Steuern trotz des hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes mit 124 Euro noch akzeptabel aus. Die Einstufungen in den Versicherungsklassen sind durchweg akzeptabel.

4,6

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Hohe Betriebskosten, teuer in der Anschaffung und der dazu noch schlechte Wertverlust sorgen auch bei den absoluten monatlichen Kosten für ein schlechtes Ergebnis.

DIE MOTORVARIANTEN								
in der preisgünstigsten Modellversion								
TYP	1.6 16V 110	TCe 130	2.0 16V 140	dCi 110 FAP	dCi 130 FAP	dCi 150 FAP	dCi 160 FAP	
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1397	4/1997	4/1461	4/1870	4/1995	4/1995	
Leistung [kW(PS)]	81(110)	96(130)	103(140)	78(106)	96(130)	110(150)	118(160)	
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	151/4250	190/2250	195/3750	240/1750	300/1750	340/1750	380/1750	
0-100 km/h[s]	11,7	10,5	10,6	12,4	10,6	9,7	9,1	
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	190	190	180	195	200	205	
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,7 S	7,6 S	8,0 S	5,3 D	5,8 D	7,4 D	6,9 D	
CO <sub>2</sub> [g/km]	174	168	183	135	149	184	173	
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/18	15/20/18	15/20/18	17/19/19	17/21/21	17/21/21	17/21/21	
Steuer pro Jahr [Euro]	140	124	166	172	238	318	296	
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	518	553	583	496	533	613	591	
Preis [Euro]	19.100	21.300	22.200	22.300	23.400	26.200	24.900	

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1397 ccm
Leistung	96 kW (130 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	190 Nm
bei	2250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R17H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,35 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	<b>6,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>7,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,8/ 6,1/ 8,9 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	168g/km/ <b>177g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4344/1845/1678 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1490 kg/404 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>445 l/850 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>785 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>145 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>68 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>78 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>296 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>587 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/18
Grundpreis	24.300 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Renault Scénic 1.4 TCe 130 Luxe

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Kurvenlicht(inkl. Xenon)	1.000 Euro <sup>o</sup>
Parkhilfe, elektronisch(vorne und hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle(inkl. 18"-Alufelgen)	250 Euro
Reserverad, vollwertig	50 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht(inkl. Kurvenlicht)	1.000 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (ausbaubar)	Serie
Sitzbezüge, Leder (+ Sitzheizung vorne)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	ab 412
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Schiebe-Hubdach	900 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>1,9</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,0</b>
Verarbeitung	2,1	Fahrstabilität	1,7
Sicht	2,6	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	1,9	Lenkung*	2,2
Kofferraum-Volumen*	1,1	Bremse	2,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,7	<b>Sicherheit</b>	<b>2,2</b>
Kofferraum-Variabilität	1,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
<b>Innenraum</b>	<b>1,7</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	1,4	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	3,4
Raumangebot hinten*	2,2	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,7</b>
Innenraum-Variabilität	3,0	Verbrauch/CO2*	4,1
<b>Komfort</b>	<b>2,3</b>	Schadstoffe	1,3
Federung	2,3		
Sitze	2,2	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>4,4</b>
Innengeräusch	2,7	Betriebskosten*	4,5
Klimatisierung	2,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,4
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,8</b>	Wertstabilität*	4,0
Fahrleistungen*	2,0	Kosten für Anschaffung*	4,2
Laufkultur	2,2	Fixkosten*	3,1
Schaltung	1,5	Monatliche Gesamtkosten*	4,6
Getriebeabstufung	1,8		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest