



Renault Scénic Energy dCi 130 Start&Stop Luxe

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

Der Renault Scénic ist in zwei Varianten erhältlich. Entweder in der hier getesteten oder aber mit verlängertem Radstand (Grand Scénic). Hauptsächlich im Heckbereich unterscheiden sich die beiden Varianten. Der 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. Mit dem durchzugsstarken 1,6-Liter Diesel erhält nun auch bei Renault die Start-Stopp-Automatik Einzug. Dadurch kann der Scénic speziell in der Stadt mit einem niedrigen Verbrauch punkten. 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, 27.400 Euro verlangt Renault für dieses durchaus reisetaugliche Familienfahrzeug.

Karosserievarianten: Grand Scénic.

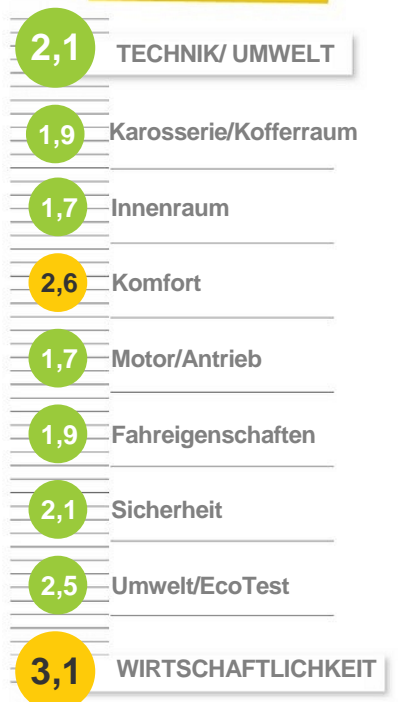
Konkurrenten: Citroen C4 Picasso, Ford C-Max, Toyota Verso.

+ viel Platz und großer Kofferraum, durchzugsstarker Motor, sichere Fahreigenschaften, hohe passive Sicherheit, umfangreiche Serienausstattung

- kein Autobahnblinker, schwache Heizung, hinten zu niedrige Kopfstützen



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. Die Motorhaube wird von Gasdruckfedern offen 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 470 kg fällt für einen Fünfsitzer großzügig 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 Parkreplern schützen, diese sind aber ganz unten montiert sowie lackiert und deshalb nicht ideal. Die Stoßfänger sind kratzempfindlich, aber im unteren Bereich unlackiert, so dass kleine Kratzer nicht groß auffallen.

2,6

Sicht

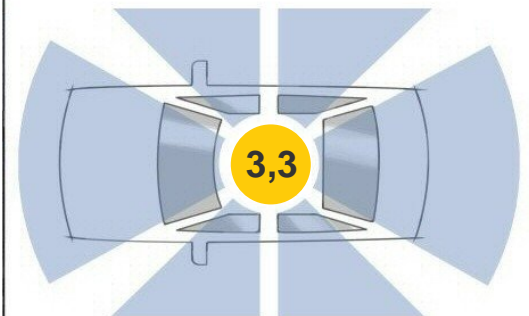
Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend. Das Heck lässt sich recht gut abschätzen, die Ausmaße der Front sind aber nur zu erahnen. Das spiegelt sich auch in der ADAC-Rundumsichtmessung wider. Die Sicht nach schräg hinten ist nicht ideal, ansonsten schränken die Dachpfosten den Blick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

⊕ Durch die erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick über 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.

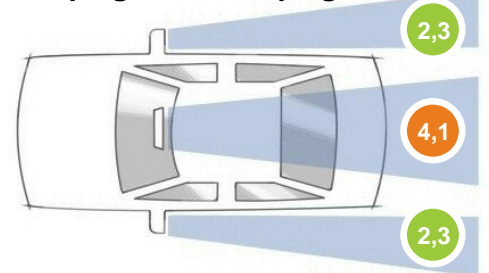


Trotz der etwas breiteren Dachsäulen im Heckbereich ist die Rundumsicht akzeptabel.

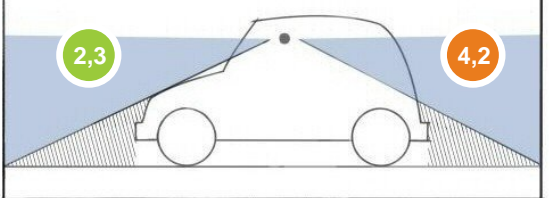
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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

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. Gegen weiteren Aufpreis kann man auch eine Rückfahrkamera ordern (nicht im Testwagen). 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.



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

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 umständlich aus, weil man meistens nochmals nachdrücken muss.

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 Renault Scénic 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 Innenraum des Scénic ist gut verarbeitet, die Bedienung sehr funktionell, wenn auch gewöhnungsbedürftig.

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. Exzellent ist der Lautsprecherklang: Das optionale BOSE-Soundsystem überzeugt durch klare Höhen und kräftige Bässe. 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.

– Als eines von wenigen Fahrzeugen gibt es im Scénic immer noch keinen Antippblinker, der speziell bei Autobahnfahrten sehr praktisch ist. Sehr schlecht positioniert ist die Halterung für die Schlüsselkarte, welcher senkrecht in der Mittelkonsole angebracht ist - wie bitte soll man dort beispielsweise eine Geldmünze wieder herausbekommen?

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.

2,1 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.

2,6 KOMFORT

2,2 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. Bei regelmäßigen Bodenunebenheiten ist eine leichte Stuckerneigung vorhanden. 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.

2,5 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel fällt bei 130 km/h noch angenehm niedrig aus. Weder Motor- noch Windgeräusche dringen zu stark in den Innenraum. Erst bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche etwas zu.

3,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ 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 effektiv arbeitenden Automatikfunktion.

⊖ Der Renault Scénic mit dem Dieselmotor dCi 130 kann den Innenraum erst nach langer Zeit auf angenehme Temperatur erwärmen. Vorn vergehen 22 Minuten, bis der Innenraum von -10°C auf 22°C erwärmt ist, hinten dauert es nochmals zwei Minuten länger.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen*

⊕ Der neu entwickelte Dieselmotor mit 1,6 Liter Hubraum und 130 PS sorgt für gute Fahrleistungen. Überholvorgänge können schnell absolviert werden. Doch weites Ausdrehen des Motors ist nicht zwingend notwendig. Schon bei niedrigen Drehzahlen liegt das maximale Drehmoment von 320 Nm an, somit zeigt das Fahrzeug in jedem Gang sehr gute Elastizitätswerte.

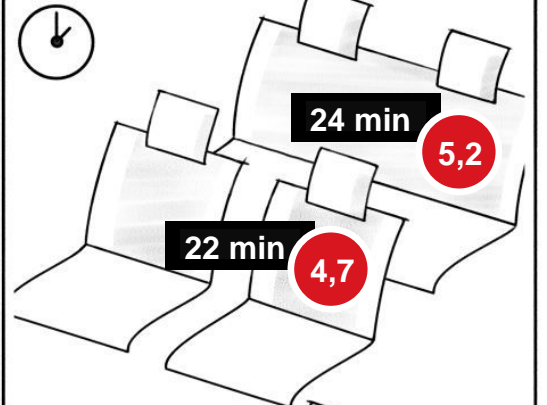
1,8 Laufkultur

⊕ Der kleine Dieselmotor läuft weitgehend frei von Vibrationen und zeigt auch bei höheren Drehzahlen und unter Last eine gute Laufkultur. Leichtes Brummen ist nur bei Drehzahlen unterhalb von 1.500 1/min vorhanden.

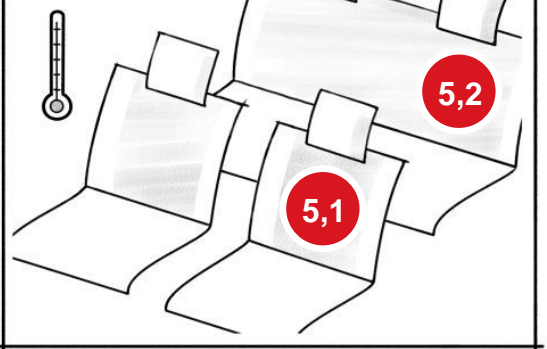
1,5 Schaltung

⊕ 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 Schaltknäuf, den man extra hoch ziehen muss, vor versehentlichem Einlegen gesichert. Eine Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer, stets den ökonomischsten Gang einzulegen.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

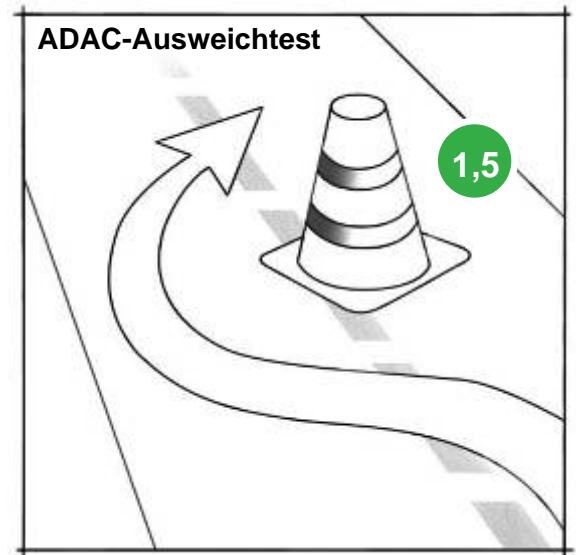
1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Gangabstufungen passen gut zum drehmomentstarken Motor. Die Gesamtübersetzung könnte aber etwas länger ausfallen, der Motor würde gut damit zurecht kommen.

1,9 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.

1,9 Bremse

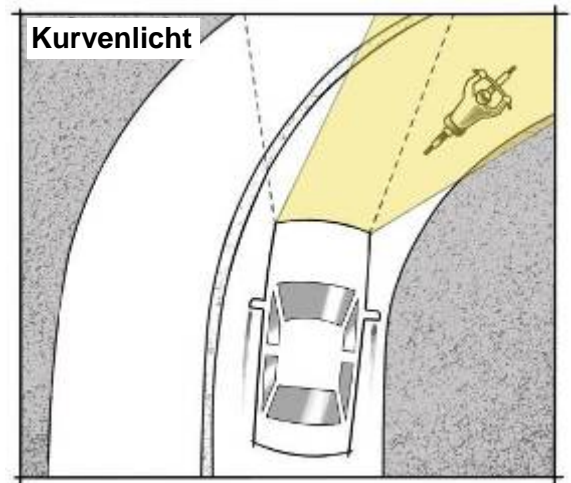
⊕ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Scénic durchschnittlich 36 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Conti Premium Contact 2 95H der Größe 205/55 R17). Die Bremsanlage zeigt sich auch bei sehr hoher Beanspruchung standfest.

Das Ansprechen und die Dosierbarkeit der Bremse sind einwandfrei. Der Bremsassistent unterstützt ungeübte Fahrer, das volle Potenzial der Bremse zu nutzen.

2,1 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 Reifendruckkontrollsystem 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.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Scénic ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Der Grand Scénic 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 anzuschnallen. 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

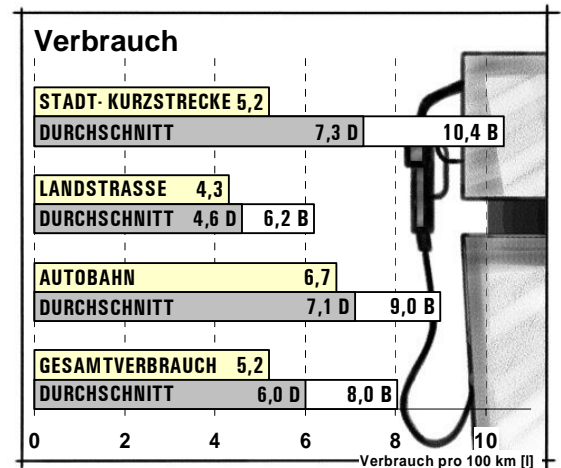
Nach EuroNCAP-Norm erreicht der Grand Scénic (gleiche Front wie der Scénic) beim Fußgängerschutz-Test recht bescheidene 15 Punkte bzw. 42 Prozent. Besonders die Randbereiche der Motorhaube und die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

2,5 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂*

Der neue Dieselmotor mit 130 PS und 1,6 l Hubraum kann im ADAC EcoTest ein gutes bis zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Mit einem gemessenen Verbrauch von 5,2 l/100 km und einem CO₂-Ausstoß von 138 g/km werden 32 Punkte erreicht. Außerorts liegt der Verbrauch bei 4,3 l/100 km, auf der Autobahn bei etwas höheren 6,6 l/100 km.

⊕ Sparsam zeigt sich das Fahrzeug in der Stadt. Hier liegt der gemessene Verbrauch bei niedrigen 5,2 l/100 km, was nicht zuletzt an der gut funktionierenden Start-Stopp-Automatik liegt.



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

2,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind nicht besonders niedrig, für eine gute Bewertung reicht es aber gerade noch. Der NO_x-Ausstoß auf der Autobahn liegt sehr hoch, was dem Franzosen einige Punkte in der Schadstoffwertung kostet. Mit 38 Punkten für die Schadstoffe und 32 Punkten für den CO₂-Ausstoß erreicht der Scénic gerade noch 4 Sterne im EcoTest.

3,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,9 Betriebskosten*

⊕ Der Verbrauch liegt auf moderatem Niveau, zusammen mit dem günstigeren Dieselmotor ergeben sich niedrige Betriebskosten.

3,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

⊕ Renault gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,3 Wertstabilität*

⊕ Der Scénic bietet viel Platz und eine gute Funktionalität. Zusammen mit dem neuen Dieselmotor, welcher nun auch über eine Start-Stopp-Automatik verfügt, kann der Großraumlimousine ein guter Restwertverlauf vorausgesagt werden.

4,1 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Scénic dCi 130 kostet in der Topausstattung Luxe 27.400 Euro. Ein stolzer Preis für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse. Allerdings bietet das Fahrzeug eine reichhaltige Serienausstattung mit Klimaautomatik, Navigationssystem und Ledersitze inklusive Sitzheizung.

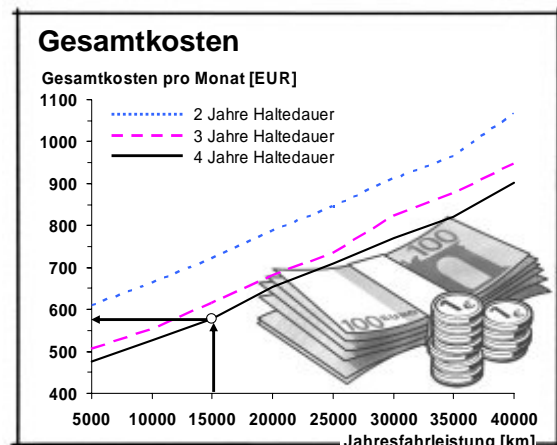
3,8 Fixkosten*

Die jährlichen Aufwendungen für die KFZ-Steuer liegen bei 152 Euro.

⊖ Die Einstufungen der Versicherungsklassen liegen durchweg im recht teuren Bereich.

2,9 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen im durchschnittlichen Bereich. Den günstigen Betriebskosten und dem guten Restwertverlauf stehen der hohe Anschaffungspreis sowie die hohen Wertstatt- und Fixkosten gegenüber.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 578 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 16V 110	TCe 130	2.0 16V 140	dCi 110 FAP	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	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1397	4/1997	4/1461	4/1461	4/1870	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	81(110)	96(130)	103(140)	78(106)	81(110)	96(130)	110(150)	118(160)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	151/4250	190/2250	195/3750	240/1750	240/1750	300/1750	360/2000	380/2000
0-100 km/h[s]	11,7	10,5	10,6	12,4	13,4	10,6	9,7	9,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	190	190	180	180	195	200	205
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,0 S	7,6 S	8,7 S	5,6 D	5,4 D	6,2 D	7,6 D	7,2 D
CO2 [g/km]	174	168	186	128	124	145	184	173
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/18	15/20/18	15/20/18	17/19/19	17/19/19	17/20/21	17/20/21	17/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	140	124	172	158	150	230	318	296
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	531	574	616	512	522	552	672	650
Preis [Euro]	18.900	22.200	23.300	21.900	23.200	23.000	29.900	28.600

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	96 kW (130 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,2/ 4,3/ 6,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	117g/km / 138g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4344/1845/1678 mm
Leergewicht/Zuladung	1570 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445 l/850 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1150 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	113 Euro
Monatliche Werkstattkosten	57 Euro
Monatliche Fixkosten	85 Euro
Monatlicher Wertverlust	322 Euro
Monatliche Gesamtkosten	577 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/21
Grundpreis	27.400 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.



familienfreundlich gute Zulademöglichkeit komfortbetont gute Sicherheit fahraktiv langstreckentauglich wirtschaftlichkeit

Renault Scénic Energy
dCi 130 Start&Stop Luxe

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.000 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle (inkl. 18"-Alufelgen)	490 Euro
Reserverad, vollwertig	90 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1.000 Euro ^o

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

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	ab 379
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	900 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

ADAC autotest