



Renault Scénic dCi 110 FAP Dynamique EDC

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

Der Scénic bietet Renault nach wie vor in zwei unterschiedlich langen Versionen an. Der Grand Scénic hat einen rund sieben Zentimeter längeren Radstand als das getestete Modell. Es bietet dennoch viel Platz im Innenraum. Auch der Kofferraum ist großzügig angelegt, noch dazu kann man die Einzelsitze in der zweiten Reihe ausbauen. Das nun straffer abgestimmte Fahrwerk erweist sich als sehr sicher im ADAC-Ausweichtest. Der Fahrkomfort allerdings leidet darunter, weil die Insassen nun Hindernisse und Querfugen deutlich zu spüren bekommen. Angetrieben wird der Van von einem 1,5-l-Dieselmotor mit 110 PS, ein gut arbeitendes Doppelkupplungs-Getriebe (EDC) überträgt dessen Leistung an die Antriebsräder. Das Fahrzeug ist ordentlich verarbeitet und die getestete Version (Dynamique) kann mit einer umfangreichen Funktions- sowie Komfortausstattung punkten. Das hat jedoch auch seinen Preis: Das Familienfahrzeug ist ab 24.500 Euro zu haben.

Karosserievarianten: Langversion (Grand Scénic). **Konkurrenten:** Citroen C4 Picasso, Opel Zafira, Toyota Verso, VW Touran.

- + viel Platz und großer Kofferraum, sichere Fahreigenschaften, hohe passive Sicherheit, umfangreiche Serienausstattung
- kein Autobahnblinker, schwache Heizung, hinten zu niedrige Kopfstützen



ADAC-URTEIL



⊕ Die Karosserieverarbeitung gibt keinen Anlass zu Kritik. Die Anbauteile sind gut eingepasst und die Spaltmaße verlaufen meist gleichmäßig. Positiv fallen die Gasdruckfedern auf, welche die Motorhaube offen halten. Auch das Interieur wirkt solide und passgenau verarbeitet. Zierblenden werten den Innenraum optisch auf und die verwendeten Materialien hinterlassen einen guten Eindruck. Für die vorderen Schweller gibt es Alublenden, die vor Kratzern schützen. Die Abdichtung nach außen ist aber unzureichend und so verschmutzen sie recht schnell. Bei den hinteren Schwellern ist es umgekehrt, kein Schwellerschutz, aber eine vernünftige Abdichtung. Der Motorraum zeigt sich nach unten fast vollständig abgeschottet, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann. Der Tankdeckel ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen und aufgrund der integrierten Klappe kann man den Zapfhahn einfach einstecken, ohne zuvor einen Tankverschluss abschrauben zu müssen. Die Türen verfügen über dicke Seitenleisten, die vor Parkreplern schützen. Diese sind aber ganz unten montiert sowie lackiert und deshalb nicht ideal. Die Stoßfänger zeigen sich kratzempfindlich, jedoch besitzt die hintere Stoßstange im unteren Bereich einen unlackierten Einsatz, so dass kleine Kratzer nicht groß auffallen und man das Teil bei Bedarf austauschen kann. Die Zuladung fällt mit gut 440 kg gut aus. Davon dürfen 80 kg auf dem Dach transportiert werden. Für den Fall einer Reifenpanne ist ein Reparaturset serienmäßig an Bord. 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.

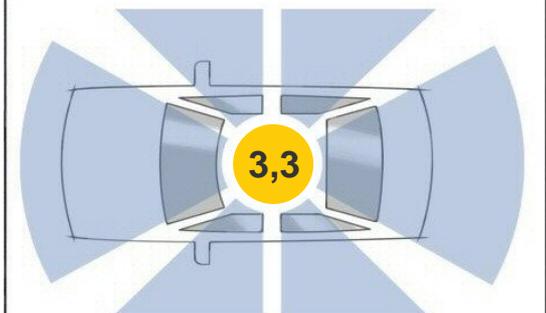
Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend. Das Heck lässt sich recht gut abschätzen, die Ausmaße der Front sind aber nur zu erraten. Das spiegelt sich auch in der ADAC-Rundumsichtmessung wider. Die Sicht nach schräg hinten ist nicht ideal, ansonsten schränken die Dachpfosten den Blick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

⊕ Durch die erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick über das Verkehrsgeschehen. Auch die großen Außenspiegel ermöglichen eine gute Sicht hinter das Fahrzeug. Dank dem asphärischem Bereich im linken Spiegel sind Objekte im toten Winkel besser zu erkennen. Die Scheibenwischer besitzen ein großes Reinigungsfeld und die Wischwirkung ist gut.

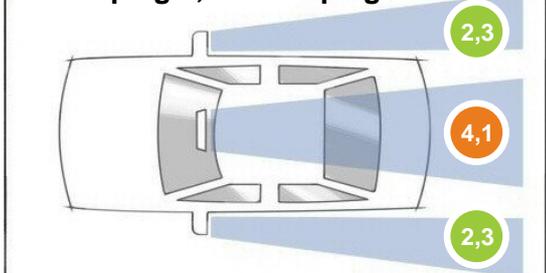


Trotz der etwas breiteren Dachsäulen im Heckbereich ist die Rundumsicht akzeptabel.

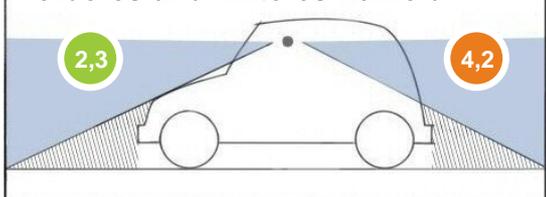
Rundumsicht



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.

Optional gibt es helle Bi-Xenon-Scheinwerfer (mit Kurven- und Tagfahrlicht), welche die Fahrbahn sehr gut ausleuchten und damit klar empfehlenswert sind. Am Heck finden sich serienmäßig Parksensoren, die den Fahrer optisch und akustisch vor Hindernissen warnen. Für den vorderen Stoßfänger sind Parksensoren nur gegen Aufpreis erhältlich. Eine Rückfahrkamera ist für diese Ausstattungslinie nicht zu bekommen.

➖ Das Sichtfeld im Innenspiegel ist aufgrund der kleinen Spiegelfläche nur ausreichend. Bodennahe Gegenstände sind hinter dem Fahrzeug leicht zu übersehen, da der Bodenblick nach hinten durch die hohe Fensterkante eingeschränkt wird. Bei hellem Sonnenschein spiegelt sich die Oberseite des Armaturenbretts leicht in der Windschutzscheibe.

2,0

Ein-/Ausstieg

➕ Durch die niedrige Schwellerposition und den geringen Abstand von der Schwelleraußenkante zum Sitz lässt sich vorn leicht ein- und aussteigen. Zudem gibt es große Türöffnungen und eine nahezu ideale Sitzhöhe. An der A-Säule sollte man jedoch Acht geben, da hier der Kopf leicht anstößt. In der zweiten Sitzreihe ist ebenfalls ein bequemes Zusteigen möglich. Angenehm fällt der schlüssellose Zugang auf: 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 quitiert das mit Piepton und Blinken, sobald man einige Meter vom Auto entfernt ist. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch eine Weile nach und erhellen das Fahrzeugumfeld (Follow-Me-Home-Funktion). Alle Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt, so dass die Türen auch an leichten Steigungen gehalten werden. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden, außer für den Fahrer.

1,1

Kofferraum-Volumen*

➕ Das Gepäckabteil fällt mit 445 l groß aus. Nach dem Umklappen der Sitze erweitert sich das Volumen auf großzügige 850 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). 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 und die Ladekante ist mit 61 cm angenehm niedrig; die innere Bordwand liegt ebenfalls sehr niedrig. Das praktische Format des Gepäckabteils macht den Kofferraum sehr gut nutzbar. Jedoch beeinträchtigt die Hutablage die Zugänglichkeit zum vorderen Bereich des Kofferraums (man muss sich unter die Ablagen bücken, damit man bis zur Sitzbank gelangt). Das Schließen der Klappe fällt etwas umständlich aus, weil man oft nachdrücken muss.

1,5

Kofferraum-Variabilität

➕ Die hinteren Einzelsitze besitzen klappbare Lehnen und die Sitzflächen können zusätzlich hochgeklappt werden, so dass ein ebener Ladeboden entsteht. Der Klappmechanismus der Sitze lässt sich einfach bedienen.

Wer einen noch größeren Platzbedarf benötigt, 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 vollkommen nach vorn umzuklappen - damit finden auch sehr lange Gegenstände im Scénic Platz. Leider ist nur ein kleines Fach vorhanden, um kleine Gepäckstücke zu verstauen.

1,7

INNENRAUM

1,5

Bedienung

⊕ Durch Höhen- und Weiteneinstellung lässt sich das Lenkrad sehr gut an die Bedürfnisse des Fahrers anpassen. Die Pedale zeigen eine gute Anordnung und der Wählhebel ist sehr gut zu erreichen. Auch die Sitzeinsteller lassen sich einfach bedienen, jedoch ist das Drehrad zur Lehneinstellung wegen der Sicherheitsgurtaufbefestigung nur erschwert zugänglich. Der Motor lässt sich über einen, gut erreichbaren und beleuchteten Knopf im Armaturenbrett starten. Klassische Instrumente gibt es nicht mehr, vielmehr wird alles Nötige in dem mittig platzierten TFT-Bildschirm angezeigt; die Geschwindigkeit nur digital, der Drehzahlmesser auf Wunsch auch analog. Des Weiteren informiert der Monitor mittels Kontrollleuchten über alle wichtigen Betriebszustände. Der integrierte Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Licht und Scheibenwischer können sensorgesteuert aktiviert werden. Das Radio ist sehr gut erreichbar und kann auch über den Lenkradsatellit gesteuert werden. Die Bedienung ist allerdings etwas gewöhnungsbedürftig - man möchte z. B. intuitiv den mittigen Drehschalter (Sendersuche) zur Lautstärkeneinstellung verwenden. Zudem liegt das Display weit entfernt von den Bedienelementen oben am Armaturenbrett. Der Klang des Audiosystems geht in Ordnung. Die Klima-Bedienelemente liegen unter dem Radio, sind aber noch in einer zufriedenstellenden Höhe positioniert. Die Anordnung der relativ kleinen Schalter zeigt sich funktionell. Tempomat bzw. Begrenzer lassen sich leicht im Lenkrad (unbeleuchtete Tasten) einstellen und die Geschwindigkeit kann in 2 km/h-Schritten vorgewählt werden. Untypisch ist jedoch, dass der Tempomat/Geschwindigkeitsbegrenzer in der Mittelkonsole aktiviert wird. Zur Zielführung integriert Renault das Navigationssystem von TomTom - Bedienung und Navigationsleistung stammen vom bekannten Marktschergewicht, jedoch beinhaltet der Testwagen nicht das aktuellste Kartenmaterial. Bedient wird das System über einen Joystick in der Mittelkonsole. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Antipp-Automatik und einen gut funktionierenden Einklemmschutz. Leseleuchten sind für alle Mitfahrer vorhanden. Vorbildlich zeigt sich der Scénic bei Fächern und Ablagen - die gibt es an zahlreichen Orten (Armaturenbrett, verschiebbare Mittelkonsole, Bodenfächer hinten usw.). Das Handschuhfach ist groß und offen immer beleuchtet. Insgesamt lässt sich der Scénic relativ leicht bedienen, es bedarf jedoch schon einer gewissen Eingewöhnungszeit.

⊖ 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. Diese steht senkrecht in der Mittelkonsole, so dass hineingefallene, flache Gegenstände kaum herausgeholt werden können. Ebenfalls ungünstig sind die Schalter der Sitzheizung (Fahrer und Beifahrer) in der Verkleidung unter der Sitzfläche positioniert. Stellt der Fahrer fest, dass die Heizung des Beifahrers angeschaltet ist, so kann er diese nicht von seinem Sitzplatz aus abschalten.



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

Zudem wird der Status für beide Heizungen über eine gemeinsame Kontrollleuchte im Armaturenbrett angezeigt, so dass eine Differenzierung nicht möglich ist. Hinten ist der Gurt für den Mittelsitz am Dachhimmel angebracht, man versteht nicht auf Anhieb, wie er eingesteckt werden muss.

1,7 Raumangebot vorne*

+ Vorn können Personen bis knapp 1,90 m Größe bequem sitzen, dabei ist besonders die Kopffreiheit ausgesprochen üppig. Die großzügige Innenbreite trägt zu einem sehr 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 angenehm sitzen. Die Innenbreite reicht für zwei Erwachsene locker - drei können zwar auch nebeneinander sitzen, für sie wird es aber eng. Insgesamt ist auch hinten das Raumempfinden angenehm, allerdings sitzt man außen mit dem Kopf relativ nah an der Dachlinie.



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, ihre Lehnenneigung ist variabel. Bei Bedarf lassen sich die Sitze einzeln herausnehmen, was allerdings aufgrund des hohen Gewichts der Sitze (ca. 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.

2,7 KOMFORT

3,0 Federung

Die Abstimmung des Feder-, Dämpfersystems ist insgesamt noch zufriedenstellend. Die harte Auslegung bringt zwar mit sich, dass lange Bodenwellen ohne Nachschwingen absorbiert werden, der Fahrkomfort aber deutlich darunter leidet. Besonders sensibel reagiert der Scénic auf kurz gewellte Fahrbahnen - die Karosserie wird zum Schwingen angeregt. Einzelhindernisse und Querfugen werden deutlich in den Innenraum übertragen. Bei regelmäßigen Bodenunebenheiten ist eine Stuckerneigung vorhanden. Positiv wirkt sich das straffe Fahrwerk auf Nick- und Seitenneigung aus, die kaum vorhanden sind. Für einen Familienwagen ist das Fahrwerk zu unkomfortabel und wird besonders bei Langstrecken als unangenehm empfunden.

2,1 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 in schnell durchfahrenen Kurven nicht besonders viel Seitenhalt. 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 Oberschenkel-Unterstützung. Fährt man den Sitz etwas nach vorn, kann die Lehnenneigung der Rücksitze an jedem Platz individuell eingestellt werden. Der Fahrersitz ist mit einer Lordosenstütze ausgestattet, die sich in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellen lässt.

2,4 Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel fällt mit gut 69 dB(A) bei 130 km/h noch gut aus. Bei hohen Drehzahlen ist das Motorgeräusch deutlicher wahrzunehmen. Sonst sind weder Fahr- noch Windgeräusche aufdringlich. Erst bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche etwas zu.

3,4 Klimatisierung

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

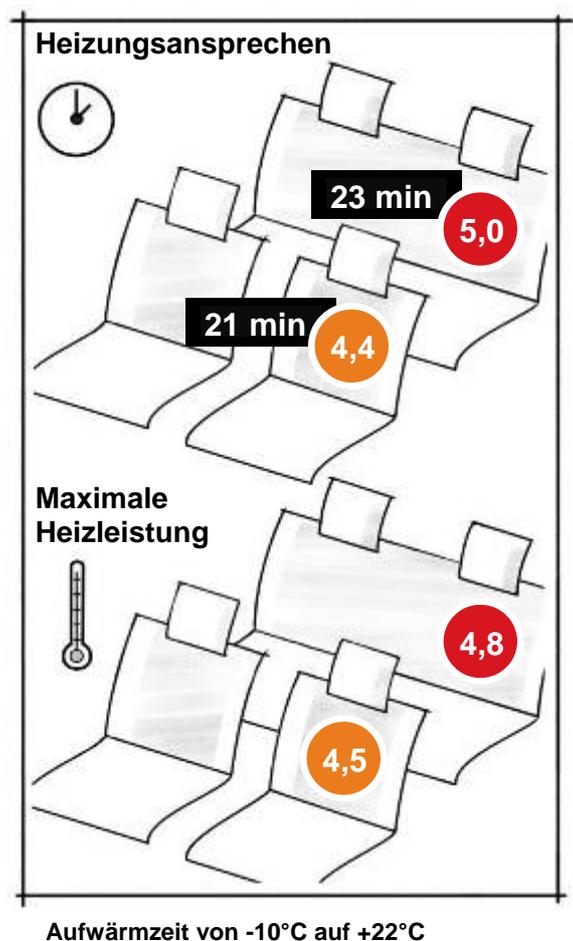
+ Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik gibt es serienmäßig. Diese verfügt über einen Luftgütesensor und regelt den Umluftbetrieb situationsbedingt. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperaturen separat vorwählen. Die Luftmengenverteilung lässt sich in bestimmten Kombinationen einstellen - oder man überlässt sie der effektiv arbeitenden Automatikfunktion. Zudem können zwei verschiedene Modi (Soft und Fast) angewählt werden. Im Soft-Modus steht der Komfort (dauert länger, da geringere Luftintensität) und im Fast-Modus die Schnelligkeit (höhere Luftintensität) im Vordergrund.

- Sowohl Heizansprechen als auch -leistung sind vorn wie hinten im besten Fall ausreichend. Es vergeht viel Zeit, bis die Wohlfühltemperatur von 22°C im Fahrzeug erreicht wird.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Der kleine 1,5-l-Dieselmotor mit 110 PS sorgt für akzeptable Fahrleistungen. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 km/h auf 100 km/h) kann nach knapp acht Sekunden abgeschlossen werden. Durch das bereits bei ca. 1750 U/min anliegende Drehmoment von 240 Nm ist ein recht flottes Vorankommen möglich.



Laufkultur

⊕ Der kleine Dieselmotor läuft weitgehend frei von Vibrationen und zeigt eine gute Laufkultur. Leichtes Dröhnen ist nur bei höheren Drehzahlen und unter Last vorhanden. Insgesamt zeigt sich der Motor als angenehmer, langstreckentauglicher Wegbegleiter.

2,2 Schaltung

⊕ Der Wählhebel lässt sich leicht und intuitiv bedienen. Das Sechsgang-Doppelkupplungs-Getriebe schaltet die Gänge recht zügig sowie ruckfrei durch, reagiert aber nicht übersensibel auf das Gaspedal. Es spricht etwas verzögert an, wenn man während der Anhaltephase, kurz vor dem Stillstand, erneut beschleunigt. Bei konstanter Fahrweise werden die Gänge sinnvoll vorgewählt.

1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Doppelkupplungs-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Für jeden Geschwindigkeitsbereich steht eine passende Übersetzung zur Verfügung.

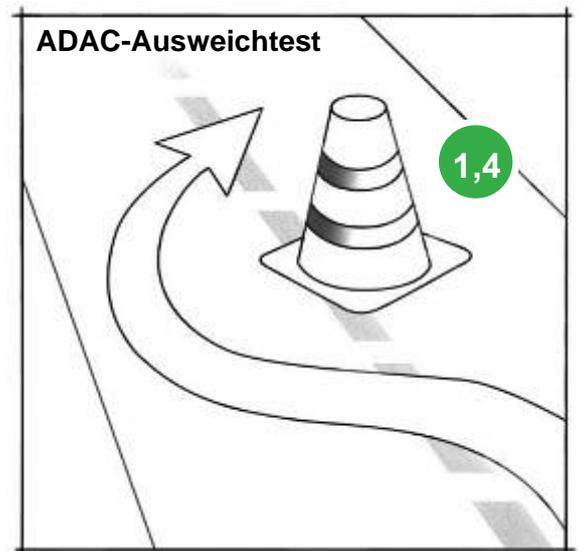
1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

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 Straße 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 den Parcours steuern. 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 Renault 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.

2,3 Lenkung*

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

⊕ Das Fahrzeug reagiert schnell auf Lenkbefehle. Dabei arbeitet die Lenkung präzise und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Insgesamt ist der Scénic handlich und fordert beim Rangieren nur einen geringen Kraftaufwand.

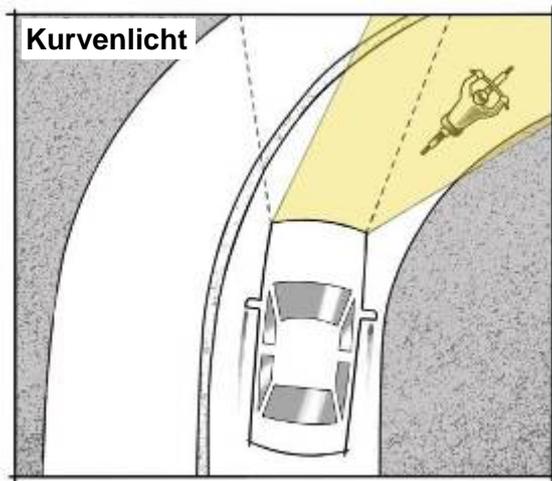
1,9 Bremse

⊕ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Scénic durchschnittlich 36 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Conti Premium Contact 2; 205/55 R17 95H). 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

2,5 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. In geöffneten Türen erhellen weiße Leuchten den Boden und warnen gleichzeitig den von hinten nahenden Verkehr. Es empfiehlt sich, das gegen Aufpreis angebotene, helle Bi-Xenon-Licht in Kombination mit Kurvenlicht zu bestellen.



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 eventuellen Unfall die Türen leichter geöffnet werden.

⊖ Hinten bieten die Kopfstützen nur bis 1,60 m großen Personen einen guten Schutz. Sie lassen sich zwar höher einstellen, aber rasten in der obersten Stellung nicht fest ein - dies lässt sich besser lösen. Zudem könnte der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze noch geringer 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 keinen Platz. Mit den Gurten können Kindersitze ebenfalls sicher 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

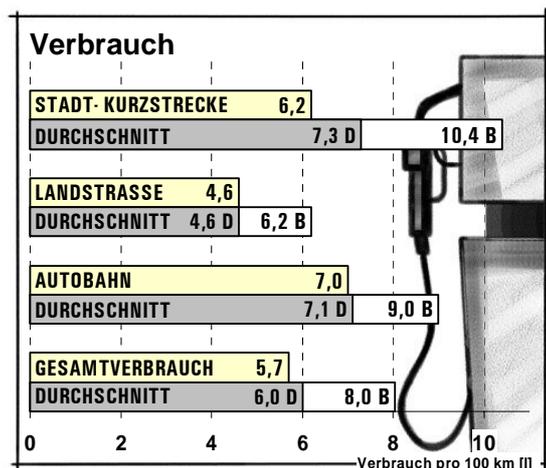
UMWELT/ECOTEST

3,2

Verbrauch/CO2*

Der Dieselmotor mit 110 PS und 1,5 l Hubraum kann im ADAC EcoTest ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Mit einem gemessenen Durchschnittsverbrauch von 5,7 l/100 km und einem CO₂-Ausstoß von 151 g/km werden 28 Punkte erreicht. Der Verbrauch setzt sich aus 6,2 l/100 km innerorts, 4,6 l/100 km außerorts und 7,0 l/100 km bei der Autobahnfahrt zusammen.

⊕ 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)

2,1

Schadstoffe

⊕ Insgesamt sind die Schadstoffanteile im Abgas nicht besonders hoch, was für eine gute Bewertung sorgt. Rußpartikel sind kaum im Abgas messbar. Der NO_x-Ausstoß liegt bei Autobahnfahrt deutlich höher. Mit 39 Punkten für die Schadstoffe und 28 Punkten für den CO₂-Ausstoß erreicht der Scénic drei Sterne im EcoTest.

2,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,4 Betriebskosten*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Scénic nicht herausragend sparsam fährt, aber auch nicht verschwenderisch mit dem Diesel umgeht, kann er eine noch gute Bewertung erzielen.

3,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Renault Scénic muss spätestens nach 30.000 km oder alle zwei Jahre zur Wartung in die Werkstatt. Der Zahnriemen muss nach 160.000 km oder spätestens nach fünf Jahren gewechselt werden.

+ Renault spendiert dem Scénic nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich auf relativ hohem Niveau.

2,0 Wertstabilität*

+ Der Scénic bietet für einen Wagen der unteren Mittelklasse einen geräumigen Innenraum bei relativ kompakten Außenmaßen. Diese Attribute lassen die Beliebtheit des Renault besonders bei Familien steigen und wirken sich positiv auf den Restwertverlauf aus.

3,4 Kosten für Anschaffung*

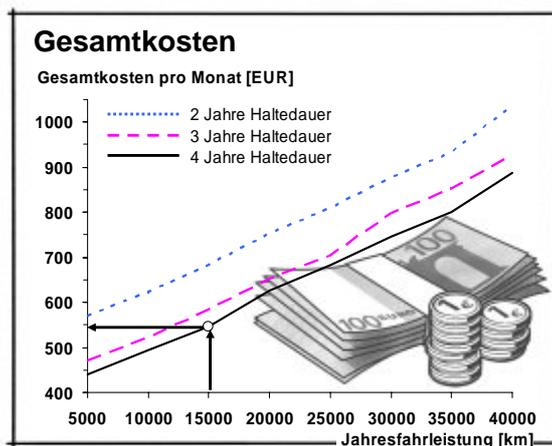
Den Scénic kann man in der Ausstattungslinie "Dynamique" für 24.500 Euro erwerben. Jedoch lässt sich der Preis durch sinnvolle Extras, wie z.B. die Bi-Xenon-Scheinwerfer, noch weiter nach oben treiben. Damit gehört der Scénic nicht unbedingt zu den günstigen Fahrzeugen in seiner Klasse.

3,6 Fixkosten*

Die Versicherungseinstufungen (Haftpflicht, Teil- und Vollkasko) sind ungünstig - das macht die Versicherung teuer. Die Steuerabgaben belaufen sich auf 150 Euro im Jahr. Zusammen sind die Fixkosten recht hoch, so dass der Renault nur ein ausreichendes Ergebnis erreicht.

2,4 Monatliche Gesamtkosten*

+ Da der Scénic in keinem Bereich extrem hohe Kosten verursacht, liegen auch die monatlichen Gesamtkosten mit knapp 550 Euro auf einem überschaubaren Level.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 547 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	5,7 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	18/19/18	18/21/18	18/21/18	17/19/19	17/19/19	17/19/21	17/19/21	17/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	140	124	172	158	150	230	318	296
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	539	582	624	514	529	551	671	648
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-Haftpfl.
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	1461 ccm
Leistung	81 kW (110 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,2/ 4,6/ 7,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	124g/km / 151g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4344/1845/1678 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2080 mm
Leergewicht/Zuladung	1525 kg/444 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445 l/850 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1050 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (Direktschaltgetriebe)	Serie
automatische Parkbremse	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Bi-Xenon)	1000 € Euro ^o
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Bi-Xenon)	1000 € Euro ^o

INNEN

Rückbank längs verschiebbar	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Confort-Paket)	890 € Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Carminat TomTom)	490 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 379 €
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	500 € Euro ^o
Panorama-Glasedach	900 € Euro

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	122 Euro
Monatliche Werkstattkosten	57 Euro
Monatliche Fixkosten	84 Euro
Monatlicher Wertverlust	285 Euro
Monatliche Gesamtkosten	548 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/19
Grundpreis	24.500 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen