



Renault Scénic ENERGY dCi 110 Start&Stop Dynamique

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

Anfang des Jahres hat der Scénic einen Facelift erhalten, jedoch in überschaubaren Maßen. Optisch hat er sich kaum verändert. Die Ausstattungspakete wurden überarbeitet, zudem ist eine neue Motorisierung erhältlich: der ENERGY dCi 110 Start&Stop. Renault verspricht einen durchschnittlichen Verbrauch von 4,1 Liter auf 100 Kilometer - im strengen ADAC EcoTest werden im Schnitt 5 l/100 km gemessen. Der Scénic bietet im Innenraum viel Platz und ist dank seines großen, praktischen Kofferraums sehr reisetauglich. Wer noch mehr Platz braucht, kann den größeren Grand Scénic wählen, mit zwei zusätzlichen Sitzen in einer dritten Reihe. Hervorzuheben ist das sichere Fahrwerk, das auch im Komfortbereich punkten kann. Die Verarbeitungsqualität ist gut, die Funktions- und Luxusausstattung in der Dynamique-Variante üppig. Mit einem Grundpreis von 24.050 Euro liegt der Wagen im finanzierbaren Bereich. **Karosserievarianten:** Grand Scénic. **Konkurrenten:** Citroen C4 Picasso, Ford C-Max, Toyota Verso.

+ großer & praktischer Kofferraum, sichere Fahreigenschaften, gutes Crashverhalten nach EuroNCAP, umfangreiche Serienausstattung, lauffruhiger Motor

- hinten zu niedrige Kopfstützen, schwache Heizung



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,0 Familie

3,2 Stadtverkehr

2,3 Senioren

2,1 Langstrecke

2,2 Transport

2,8 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

2,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

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, Klavierlack 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. Man muss keinen Tankdeckel abschrauben, sondern kann den Zapfhahn einfach einstecken - sehr bequem. Es gibt zwar dicke Seitenleisten, welche die Türen vor Parkremplern schützen, diese sind aber ganz unten montiert sowie lackiert und deshalb nicht ideal. Der untere Bereich des hinteren Stoßfängers ist unlackiert und deswegen unempfindlicher gegen Kratzer.

⊖ Der Großteil des Fahrzeug-Unterbodens ist zerklüftet und sorgt für unnötige Luftwirbel, die unter anderem den Kraftstoffverbrauch nachteilig beeinflussen. Eine Fehlbetankung, die hohe Reparaturkosten nach sich zieht, ist möglich.

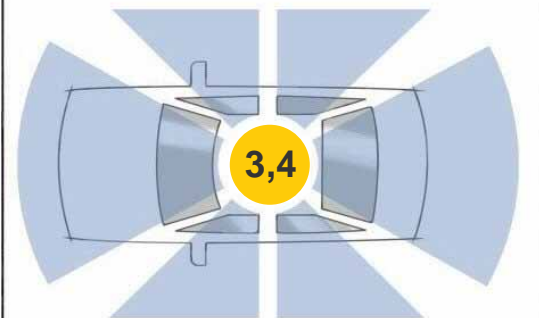
2,0

Alltagstauglichkeit

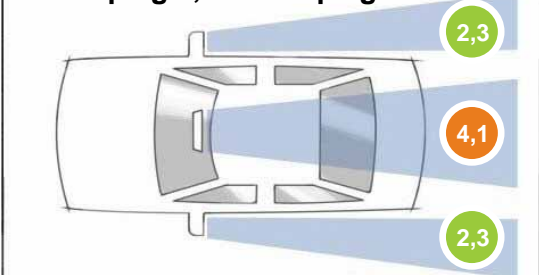
Es können maximal 437 kg zugeladen werden.

⊕ Mit einer Tankfüllung ist eine Reichweite von 1.200 km realisierbar. Auf dem Dach können Lasten bis 80 kg befördert werden. Es sind fünf vollwertige Sitze vorhanden. Der Scénic wird serienmäßig mit einem Reifenreparaturset ausgeliefert. Gegen Aufpreis sind sowohl ein Notrad als auch das im Testwagen verbaute Reserverad lieferbar. Da letzteres aber nicht der Größe der Fahrbereifung entspricht, ist es nicht vollwertig nutzbar.

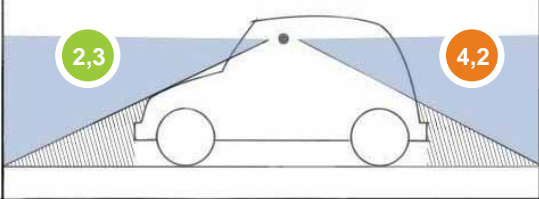
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

2,7 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 Dachsäulen 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. Die Tagfahrleuchten in den Hauptscheinwerfern machen den Scénic auch tagsüber schnell erkennbar, ohne gleich das Abblendlicht komplett einschalten zu müssen. Am Heck sind Parksensoren vorhanden, die den Fahrer akustisch vor Hindernissen warnen. Gegen Aufpreis kann man auch für die Front eine Einparkhilfe ordern (nicht im Testwagen).

⊖ 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.



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

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen fällt vorn 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. Hinten kann man ebenfalls 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 akustisch und mit 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 außer dem Fahrer gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, die das Aussteigen erleichtern.

1,0 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 Scenic zwar reichlich Platz für das Gepäck an, kann aber den Marktführer VW Touran (475 l) nicht ganz erreichen.

2,1 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 liegt nur 62 cm über der Fahrbahn und nur 8 cm über dem Kofferraumboden. 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, zudem können die ganzen Sitze vorgeklappt 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.

2,0 INNENRAUM

1,9 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. Scheibenwischer und Außenbeleuchtung werden per Sensor aktiviert. Ebenso ist optional ein Fernlichtassistent erhältlich (im Testwagen vorhanden). 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. 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 es 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. Der Klang der Audioanlage stellt zufrieden. 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.



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

⊖ Sehr schlecht positioniert ist die Halterung für die Schlüsselkarte, die senkrecht in der Mittelkonsole angebracht ist - wie bitte soll man dort beispielsweise eine Münze wieder herausbekommen?

2,0 Raumangebot vorne*

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

2,6 Raumangebot hinten*

Das Platzangebot in der zweiten Reihe kann sich sehen lassen: Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, haben 1,90 m große Leute ausreichend Beinfreiheit. Das niedrige Dach beschränkt die Plätze aber für Personen bis 1,80 m. 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 1,80 m ausreichend Platz vor.

2,0 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.

2,4 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 zeigt sich eine leichte Stuckerneigung. 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.

2,1 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 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.
- Die Rücksitzlehnen sind zu kurz geraten.

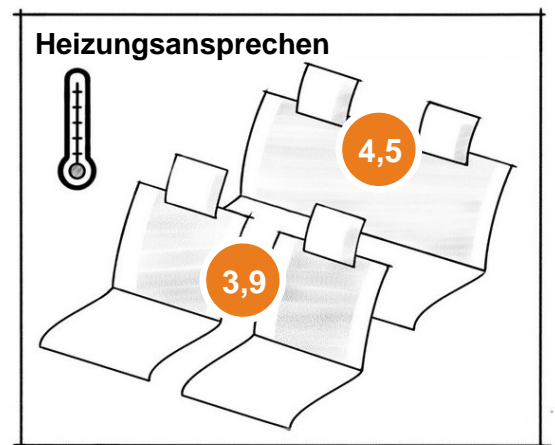
2,3 Innengeräusch

- + Der Geräuschpegel fällt bei 130 km/h mit gemessenen 68,5 dB (A) noch angenehm niedrig aus. Weder Motor- noch Windgeräusche dringen zu stark in den Innenraum. Erst bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche etwas zu.

3,2 Klimatisierung

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

- + Bei der optionalen Zwei-Zonen-Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer ihre Temperaturen separat vorwählen.
- Der Renault Scénic mit dem Dieselmotor dCi 110 kann den Innenraum erst nach langer Zeit auf angenehme Temperatur erwärmen. Die Heizleistung ist vor allem auf den hinteren Plätzen viel zu schwach. Die Luftmengenverteilung lässt sich leider nur in bestimmten Kombinationen einstellen - oder man überlässt sie der effektiv arbeitenden Automatikfunktion. Hinten lassen sich die Scheiben nicht komplett versenken.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

3,4 Fahrleistungen*

Der 1,5 Liter-Diesel verhilft dem großen Auto nur zu durchschnittlichen Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert er in 7,6 Sekunden. Ähnlich sieht es mit der Durchzugskraft aus. Während sich der Motor im vierten Gang noch ausreichend elastisch zeigt, wirkt er im sechsten Gang träge.

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.

1,8 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist präzise geführt und lässt sich leicht bedienen. 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. Am Berg hält eine elektronische Anfahrhilfe das Fahrzeug fest und erleichtert somit den Start.

2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Gangabstufungen passen gut zum Motor. Auch die Gesamtübersetzung stellt einen guten Kompromiss dar. Länger dürfte sie nicht sein, der Motor wäre zu schwach dafür. Höhere Drehzahlen würden allerdings auf langen Reisen unnötig Kraftstoff verschwenden.

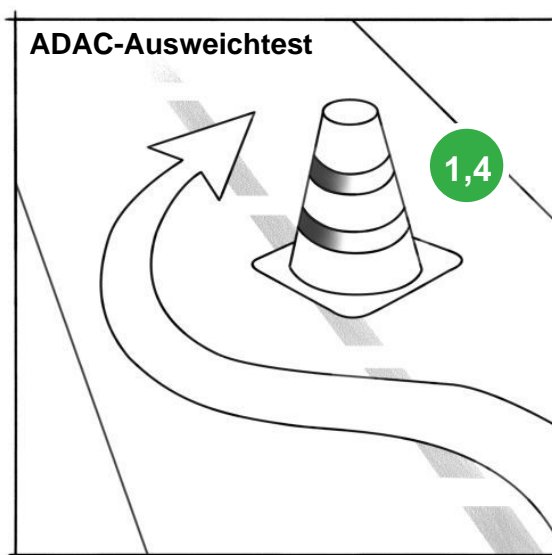
2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 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. In schnell gefahrenen Kurven zeigt der Van eine Untersteuertendenz, die gut beherrscht werden kann.

2,4 Lenkung*

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



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.

+ 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.

2,8 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Scénic durchschnittlich 39 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Conti Premium Contact 5 95V 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.

2,3 SICHERHEIT

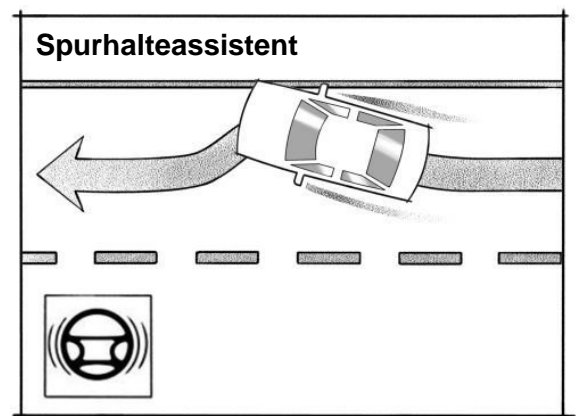
2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ 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 finden sich helles Bi-Xenonlicht in Kombination mit Kurvenlicht und ein Spurhalteassistent.

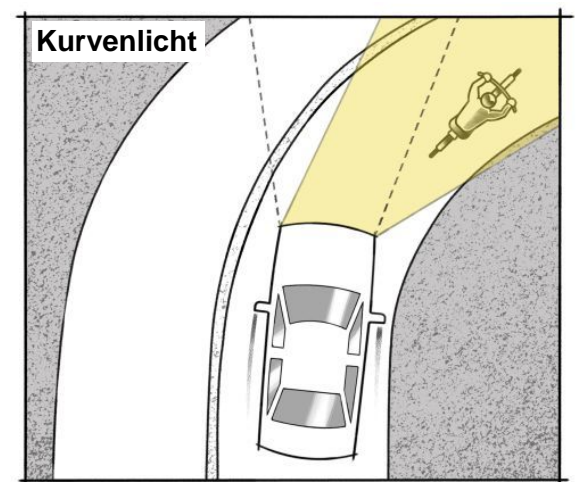
- Bei betätigter Warnblinkanlage kann der Blinker nicht mehr eingeschaltet werden, was die Fahrtrichtungsanzeige beim Abschleppen erschwert.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Scénic ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Der 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 nach einem Unfall recht hohe Zugkraft aufbringen.



Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



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

– Hinten bieten die Kopfstützen nur bis knapp 1,60 m großen Personen einen guten Schutz, weil sie höher nicht sicher einrasten - an der schlappen Arretierung muss Renault dringend arbeiten. Warndreieck und Verbandskasten haben keinen definierten Halter.

2,5 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. 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.

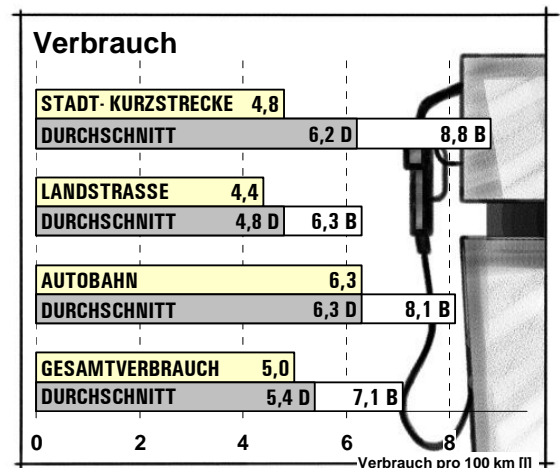
2,7 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2*

Beim ADAC EcoTest schneidet der Scénic mit dem kleinen Dieselmotor trotz Start-Stopp-System nur durchschnittlich ab. Mit einem gemessenen Verbrauch von 5,0 l/100 km und einem CO2-Ausstoß von 158 g/km werden 30 Punkte erreicht. Innerorts liegt der Verbrauch bei 4,8 l/100 km, außerorts bei 4,4 l/100 km und auf der Autobahn bei etwas höheren 6,3 l/100 km.

2,3 Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß ist gering. Beim ADAC EcoTest erhält der Scénic im Bereich Schadstoffe 37 Punkte. Insgesamt reicht es somit zu 67 Punkten und drei Sternen.



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

2,7 AUTOKOSTEN

2,2 Betriebskosten*

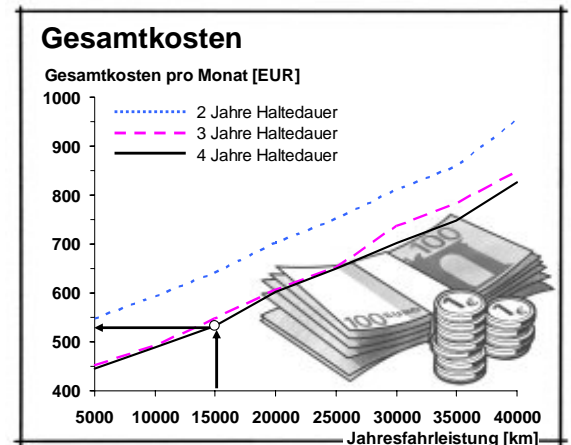
⊕ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Der Verbrauch liegt auf akzeptablem Niveau, zusammen mit dem günstigen Dieselmotorkraftstoff ergeben sich niedrige Betriebskosten.

3,4 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 532 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,9 Wertstabilität*

Dem Scénic wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

3,0 Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis von 24.050 Euro für den Renault Scénic ENERGY dCi 110 Dynamique kann akzeptiert werden. Erfreulich ist dabei die komplette Ausstattung. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen, müssen Optionen im Wert von nur 500 Euro geordert werden.

3,1 Fixkosten*

Die jährlichen Aufwendungen für die KFZ-Steuer liegen bei 142 Euro. Die Versicherungsklassen rangieren im Mittelfeld.

2,3 Monatliche Gesamtkosten*

Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten liegen im erschwinglichen Bereich.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 16V 110	TCe 115	TCe 130	2.0 16V 140 CVT	dCi 110 FAP	ENERGY dCi 130	dCi 150 FAP Aut.	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	4/1197	4/1397	4/1997	4/1461	4/1598	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	81(110)	85(115)	96(130)	103(140)	81(110)	96(130)	110(150)	118(160)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	151/4250	190/2000	190/2250	195/3750	240/1750	320/1750	360/2000	380/2000
0-100 km/h[s]	11,7	11,7	10,5	10,6	12,3	10,3	9,7	9,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	185	190	190	180	195	200	205
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	7,4 S	5,9 S	7,3 S	8,1 S	4,9 D	4,4 D	7,0 D	6,6 D
CO2 [g/km]	174	135	168	186	128	114	184	173
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/18	18/19/18	18/21/18	18/21/18	17/19/19	17/19/21	17/19/21	17/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	160	74	144	192	178	160	338	316
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	550	546	605	643	532	563	695	672
Preis [Euro]	18.990	21.150	22.450	23.550	22.150	25.150	30.150	28.850

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	260 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	39 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,8/ 4,4/ 6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	105g/km / 158g/km
Innengeräusch 130km/h	68,5dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4366/1845/1678 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2080 mm
Leergewicht/Zuladung	1530 kg/437 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445 l/850 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1200 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	96 Euro
Monatliche Werkstattkosten	58 Euro
Monatliche Fixkosten	83 Euro
Monatlicher Wertverlust	295 Euro
Monatliche Gesamtkosten	532 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/19
Grundpreis	23.600 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Visio-System)	400 Euro ^o
Kurvenlicht (inkl. Bi-Xenon)	1.000 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	100 Euro ^o
Spurassistent (Visio-System)	400 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
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	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Confort-Paket)	890 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	490 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	ab 379
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro
Schiebe-Hubdach(Panorama-Glasdach)	900 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen