



Renault Scénic Xmod ENERGY TCe 115 Start&Stop Paris

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (85 kW / 115 PS)

Xmod lautet die Bezeichnung des auf Geländewagen getrimmten Scénic. Wer hinter dem von Renault genannten Crossover aber einen echten Geländewagen vermutet, wird enttäuscht sein. Neben der leicht erhöhten Bodenfreiheit und kratzunempfindlicher Kunststoffbeplankung findet man eine einstellbare Traktionskontrolle (Extended Grip) mit separatem Geländeprogramm an Bord. Das verbessert den Grip zwar marginal, doch kommt der ausschließlich mit Frontantrieb lieferbare Xmod im Gelände trotzdem schnell an seine Grenzen. Was bleibt, ist zumindest die Optik, die Geländetauglichkeit suggeriert. Ansonsten hat der Xmod die Vorteile, die man auch vom normalen Scénic kennt: Der variable Innenraum bietet viel Platz und im Kofferraum lassen sich problemlos auch Großeinkäufe unterbringen. Die für den Xmod stärkste lieferbare Motorisierung, der 115 PS starke Turbobenziner, überzeugt vor allem durch seine Laufkultur und Durchzugskraft. Beim Verbrauch kann er dagegen kaum punkten (6,8 l/100 km im EcoTest). Fazit: Der Xmod bietet gegenüber dem normalen Scénic kaum technische Vorteile und ist somit eher als Designvariante anzusehen. Der Grundpreis von 21.840 Euro geht insgesamt in Ordnung. Leider sind aber einige Details wie Xenonscheinwerfer für den Xmod nicht lieferbar. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Seat Altea Freetrack, VW Cross Touran.

+ variabler Innenraum, großer & praktischer Kofferraum, sichere Fahreigenschaften, hohes Sicherheitsniveau

- hoher Verbrauch, hinten zu niedrige Kopfstützen



ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

3,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,2 Stadtverkehr

2,4 Senioren

2,5 Langstrecke

1,9 Transport

3,0 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

Stand: September 2013
Text: D. Silvestro

+ Die Optik des Xmod-Modells hebt sich vom normalen Scénic vor allem durch die markante Kunststoffbeplankung sowie die leicht erhöhte Bodenfreiheit ab. An der Karosserieverarbeitung gibt es wie beim normalen Scénic kaum etwas auszusetzen. Die Spaltmaße verlaufen schmal, gleichmäßig und alle Anbauteile sind sauber eingepasst. Die wuchtigen, unlackierten Kunststoffstoßstangen mit integriertem Unterfahrschutz verzeihen auch leichte Parkrempler. Ebenso schützen Kunststoffumrandungen an den Radläufen sowie breite Türschutzleisten den Lack vor Kratzern. Die Motorhaube wird von Gasdruckfedern offen gehalten - das sparen sich viele Hersteller. Auch das Interieur wirkt solide und passgenau verarbeitet. Alu-Blenden sowie unterschiedlich gefärbte und lackierte Kunststoffe 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. Die Türschweller sind gut bis zufriedenstellend gegen Verschmutzung abgedichtet. Es fehlen aber Schwellerschutzleisten. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Man muss keinen Tankdeckel abschrauben, sondern kann den Zapfhahn einfach einstecken - sehr bequem. Der Benzinern kann auch nicht versehentlich mit Diesel betankt werden, da der Einfüllstutzen entsprechend gestaltet ist.

- Der Großteil des Fahrzeug-Unterbodens ist zerklüftet und sorgt für unnötige Luftwirbel, die unter anderem den Kraftstoffverbrauch nachteilig beeinflussen.

+ Der Renault Scénic bietet bis zu fünf Personen ausreichend Platz. Dank des großen 60 l Kraftstofftanks lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von bis zu 880 km realisieren. Die maximale Zuladung beträgt gute bis zufriedenstellende 518 kg. Für den Scénic ist in der getesteten Motorisierung eine Anhängelast von 1.300 kg (gebremst) bzw. 705 kg (ungebremst) angegeben. Die zulässige Stützlast beträgt klassenübliche 75 kg. Auf dem Dach können Lasten bis 80 kg befördert werden. Beim Xmod gibt es serienmäßig eine stabile Dachreling. Der Scénic wird zwar serienmäßig nur mit einem Reifenreparaturset ausgeliefert, wählt man allerdings das optionale Deluxe-Paket, findet man ein vollwertiges Reserverad vor. Dann sind auch ein Wagenheber und Bordwerkzeug vorhanden.

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.



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

⊕ Durch die leicht erhöhte Bodenfreiheit des Xmod sitzt man gegenüber dem normalen Scénic minimal höher. Durch die erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Die großen Außenspiegel (linker Spiegel mit asphärischem Bereich) bieten eine gute Sicht nach hinten. Die Scheibenwischer zeigen eine gute Wirkung, ihr Reinigungsfeld ist groß. Die Tagfahrleuchten in den Hauptscheinwerfern machen den Scénic auch tagsüber schnell erkennbar, ohne gleich das Abblendlicht komplett einschalten zu müssen. Wählt man das optionale Deluxe-Paket, findet man Einparksensoren hinten vor.

⊖ Helle Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht sind beim Xmod ebenso wenig erhältlich wie eine Rückfahrkamera und Einparksensoren vorn. Der Innenspiegel bietet 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.

2,1

Ein-/Ausstieg

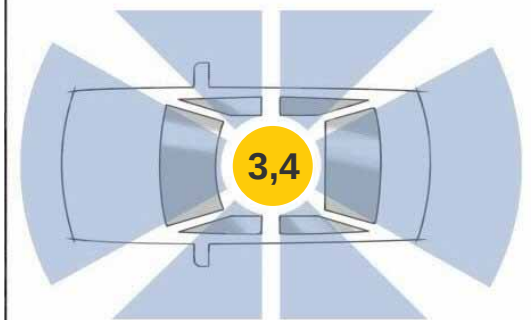
⊕ Das Ein- und Aussteigen fällt vorn recht leicht, besonders der niedrige Schweller und die ideale Sitzhöhe über der Straße sind sehr angenehm. Die leicht erhöhte Bodenfreiheit des Xmod bietet dabei eine minimal bessere Sitzhöhe, was das Einsteigen erleichtert. Nachteile hat der Xmod dagegen durch die aufgrund der Kunststoffbeplankung breiteren Schweller, an denen man beim Einsteigen leichter die Kleidung verschmutzt. 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 optionale schlüssellose Zugang (Deluxe-Paket). 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.

1,2

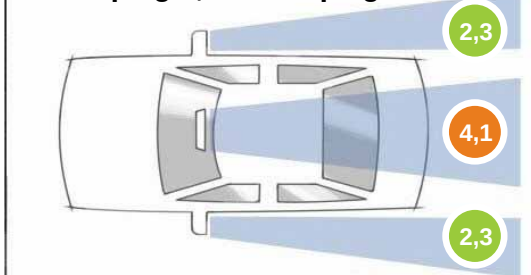
Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Gepäckabteil fällt insgesamt für diese Fahrzeugklasse sehr großzügig aus. Bis zur Gepäckraumabdeckung passen 445 l in den Kofferraum. Ohne Abdeckung können dachhoch bis zu 675 l verstaut werden. Noch besser sieht es nach dem Klappen der Sitze aus. Dann erweitert sich das Volumen auf großzügige 850 l. Belädt man den Van über die gesamte Ladefläche bis zum Dach, steigt das Volumen auf 1.565 l.

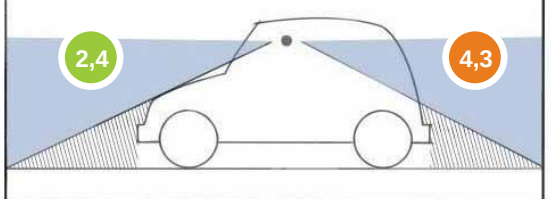
Rundumsicht



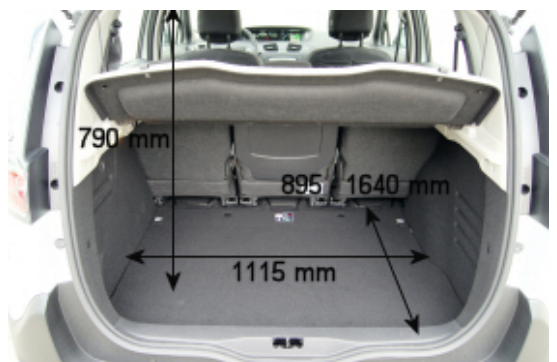
Innenspiegel, Außenspiegel



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.



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.

2,1

Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und bietet auch sehr großen Personen genügend Kopffreiheit. Es wird eine große Ladeöffnung freigegeben. Die Ladekante liegt nur 63 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. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet.

1,7

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 der 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 bei Wahl des optionalen Deluxe-Paket die Möglichkeit, die Beifahrersitzlehne vorzuklappen - damit finden noch längere Gegenstände im Scénic Platz.
- ⊖ Leider fehlen für kleine Gepäckstücke Netze oder sinnvolle Fächer.

1,9

INNENRAUM

1,9

Bedienung

- ⊕ Der Renault Scénic lässt sich insgesamt leicht bedienen, für Einstellungen, die über die Grundfunktionen hinaus gehen, bedarf es 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. Die Sitzeinsteller kann man leicht bedienen, nur das Drehrad zur Lehneneinstellung erreicht man nicht ideal. Für alle Mitfahrer sind Leseleuchten vorhanden. Zum Starten muss man bei Wahl des schlüssellosen Zugangssystems (Deluxe-Paket) 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 an. 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 recht günstig und übersichtlich. Weitere Schalter und Knöpfe sind dagegen 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 Marktschwergewicht, 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. Wenn in den Schlitz etwas hineinfällt (z.B. eine Münze), bekommt dies kaum wieder heraus.

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.

1,8 Raumangebot hinten*

- ⊕ Das Platzangebot in der zweiten Reihe kann sich sehen lassen: Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, haben hinten 1,90 m große Personen ausreichend Beinfreiheit. Auch die Kopffreiheit ist sehr großzügig bemessen, Personen bis über 1,90 m finden genügend Kopffreiheit vor. Ein Panorama-Glasschiebedach, welches die Kopffreiheit stark einschränkt, ist beim Xmod nicht lieferbar. Die Innenbreite reicht locker für zwei Erwachsene - drei können zwar auch nebeneinander sitzen, für sie wird es dann aber doch recht eng.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 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 leicht fällt. 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

2,3 Federung

- ⊕ Das Fahrwerk des Renault Scénic Xmod ist insgesamt gut gelungen und orientiert sich in seiner Grundabstimmung deutlich am normalen Scénic. Einzig die Seitenneigung fällt aufgrund der höher gelegten Karosserie minimal ausgeprägter aus. Das komfortable Fahrwerk federt lange wie kurze Bodenwellen gut ab, lediglich bei voller Beladung ergibt sich ein Nachschwingen auf langgezogenen Wellen. Einzelhindernisse oder grobe Querfugen werden gut geschluckt und die Insassen damit nicht überstrapaziert. Bei regelmäßigen Bodenunebenheiten zeigt sich eine leichte Stuckerneigung.

2,3

Sitze

⊕ Den Fahrersitz kann man in einem weiten Bereich in der Höhe einstellen, damit finden Personen unterschiedlicher Größe 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.

⊖ Beim Xmod ist für den Beifahrersitz keine Höheneinstellung lieferbar.

2,3

Innengeräusch

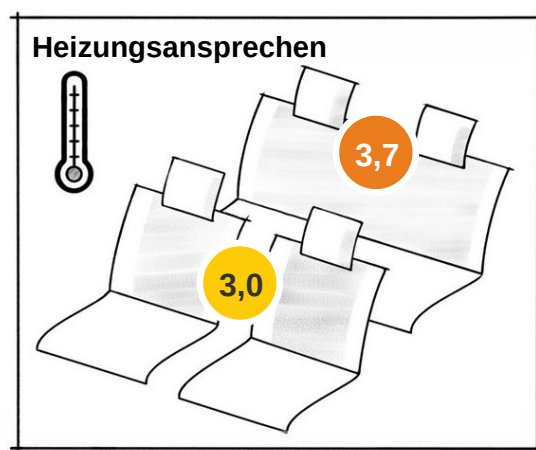
⊕ Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel fällt bei 130 km/h mit 69,1 dB (A) noch recht niedrig aus. Weder Motor- noch Windgeräusche dringen zu stark in den Innenraum. Erst bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche etwas zu.

2,8

Klimatisierung

Der Scénic Xmod ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis kann man das im Testwagen verbaute Klima-Paket ordern, das neben einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik mit Sonnenstandssensor eine automatische Umluftschaltung und zusätzlichen Luftdüsen im Fond beinhaltet. Damit können sich Fahrer und Beifahrer ihre Wunschtemperaturen separat einstellen. Die Luftmengenverteilung lässt sich dagegen nur in bestimmten Kombinationen beeinflussen - oder man überlässt sie der effektiv arbeitenden Automatikfunktion. Die Heizleistung des mit dem 115 PS starken Benzinmotors ausgestatteten Xmod fällt vorn zufriedenstellend aus. Hinten dauert es dagegen ein Stück länger, bis der Innenraum erwärmt wird.

⊖ Hinten lassen sich die Scheiben nicht komplett versenken.



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

2,4

MOTOR/ANTRIEB

3,0

Fahrleistungen*

Der 1,2-Liter-Turbo-Benziner mit 115 PS besitzt genügend Kraft, um weitgehend problemlos im Verkehr mitzuhalten. Erst bei höheren Geschwindigkeiten vermisst man etwas mehr Leistung. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt er 7,4 Sekunden. Die Elastizitätsmessungen liegen allesamt im guten bis zufriedenstellenden Bereich.

2,0

Laufkultur

⊕ An der Laufkultur gibt es kaum etwas aussetzen. Über den gesamten Drehzahlbereich läuft der Vierzylinder weitgehend vibrationsfrei und ist gut vom Innenraum abgeschottet. Lediglich bei sehr hohen Drehzahlen neigt der Motor zum Dröhnen.

2,0

Schaltung

⊕ Die sechs Gänge sind präzise geführt und lassen sich mit wenig Kraftaufwand schalten. Die Schaltwege fallen recht kurz aus. Das Getriebe ist bei normalen Schaltvorgängen sehr präzise. Lediglich bei sehr schnellen Schaltmanövern zeigt sich beim Gassenwechseln gelegentlich leichtes Hakeln. Der Rückwärtsgang ist per Sperrring gegen unabsichtliches Betätigen gesichert. Er lässt sich einfach und geräuschlos einlegen. Die Kupplung lässt sich leicht betätigen und gut dosieren. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert im Renault insgesamt gut. Das Fahrzeug springt bei erneuter Kupplungsbetätigung spontan an, wodurch eine zügige Weiterfahrt möglich ist. Eine Ganganzeige signalisiert dem Fahrer, wann geschaltet werden soll. Dadurch lässt sich Kraftstoff sparen. Ein sogenannter Hill-Holder unterstützt beim Anfahren am Berg - das Fahrzeug wird dabei am Zurückrollen gehindert, was den Anfahrvorgang erleichtert.

⊖ Das Vario-Paket mit einer elektronischen Parkbremse ist beim Xmod nicht erhältlich.

2,5

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes geben kaum Anlass zur Kritik. Für die typischen Fahrgeschwindigkeiten steht immer ein passender Gang parat. Die Gesamtübersetzung könnte dagegen etwas länger ausgelegt sein. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit 3.150 1/min.

2,7

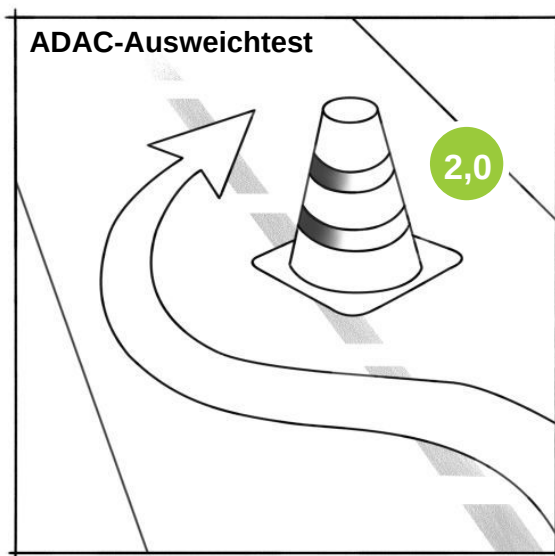
FAHREIGENSCHAFTEN

2,2

Fahrstabilität

⊕ Der Scénic Xmod zeigt ein stabiles Fahrverhalten und lässt sich auch von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt das Fahrzeug zwar deutlich nach, bleibt aber auch dann sicher beherrschbar. Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt der Renault einen guten Eindruck. Das Fahrzeug reagiert spontan auf Lenkbefehle, zeigt beim Gegenlenken nur eine leichte Untersteuertendenz und lässt sich somit problemlos durch den Parcours manövrieren. Die maximale Durchfahrgeschwindigkeit ohne Pylonenkontakt fällt akzeptabel aus. In schnell gefahrenen Kurven zeigt der Van eine deutliche Untersteuertendenz, die gut beherrscht werden kann. Voll beladen nimmt das Untersteuern nur geringfügig zu. Kritische Lastwechselreaktionen konnten nicht festgestellt werden. Nimmt man in der Kurve schlagartig Gas weg, drängt das Heck nur leicht nach und wird durch effektive ESP-Eingriffe sofort wieder stabilisiert. Der Scénic Xmod ist serienmäßig mit dem Extended Grip System ausgestattet.

ADAC-Ausweichtest



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.

Damit kann je nach Fahrsituation über einen Drehregler im Innenraum die Funktionsweise der Traktionskontrolle beeinflusst werden. Im Normalmodus verhindert die Traktionskontrolle wie auch in den normalen Scénic-Modellen ein Durchdrehen der Antriebsräder, wenn man auf rutschiger Fahrbahn anfährt oder das kurveninnere Rad beim Beschleunigen aus Kurven den Halt verliert. Im Expert-Modus wird dagegen nur das Bremsmoment von der Elektronik geregelt, der Fahrer muss selber über das Gaspedal das Motormoment regeln. Der Geländemodus passt dagegen die Regeleingriffe automatisch an die Gripverhältnisse an, wodurch die Traktion bei Geländefahrten geringfügig verbessert wird. Ein Geländewagen wird aus dem Xmod deswegen aber nicht. In der Summe ist das Extended Grip System sicher eine nette Spielerei, verbessert aber weder im Alltag noch im Gelände die Traktion deutlich.

2,5

Lenkung*

Der Wendekreis fällt mit 11,3 m für ein Fahrzeug in dieser Klasse gerade noch akzeptabel aus.

+ Die Lenkung arbeitet insgesamt recht präzise und vermittelt dem Fahrer einen guten Fahrbahnkontakt. Um die Mittellage spricht sie zwar leicht verzögert an, bietet aber eine gute Mittenzentrierung. Die Lenkung ist recht direkt ausgelegt und unterstützt so die Handlichkeit des Fahrzeugs. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren im Stand gering.

3,4

Bremse

Nicht ganz überzeugen kann der Scénic Xmod bei den Bremswegmessungen. Mit einem durchschnittlichen Bremsweg von 40,5 m aus 100 km/h schrammt der Xmod knapp an einer schlechten Bewertung vorbei (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Continental ContiCrossContact LX2 95 H M+S der Größe 215/60 R16). Das schlechte Abschneiden sollte vor allem an den beim Xmod verbauten M+S Reifen liegen. Immerhin zeigt sich die Bremsanlage auch bei sehr hoher Beanspruchung standfest.

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

2,4

SICHERHEIT

2,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Scénic Xmod 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. Bei geöffneten Türen erhellen weiße Leuchten den Boden und warnen gleichzeitig den von hinten nahenden Verkehr.

- Helles Bi-Xenonlicht mit Kurvenlicht ist beim Xmod-Modell ebenso nicht erhältlich wie das City-Plus Paket, das einen Spurhalte- und Fernlichtassistenten beinhaltet. 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 Grand Scénic erreicht beim EuroNCAP-Crashtest 91 Prozent für sehr guten Insassenschutz und damit volle fünf Sterne. Ein ähnliches Ergebnis sollte auch für den Scénic Xmod gelten. 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.

- 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 keine definierten Halter.

2,5 Kindersicherheit

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erlangt der Grand Scénic für die Kindersicherheit 76 Prozent und damit ein gutes Resultat. Der Scénic Xmod sollte ein ähnlich gutes Ergebnis erreichen. 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.

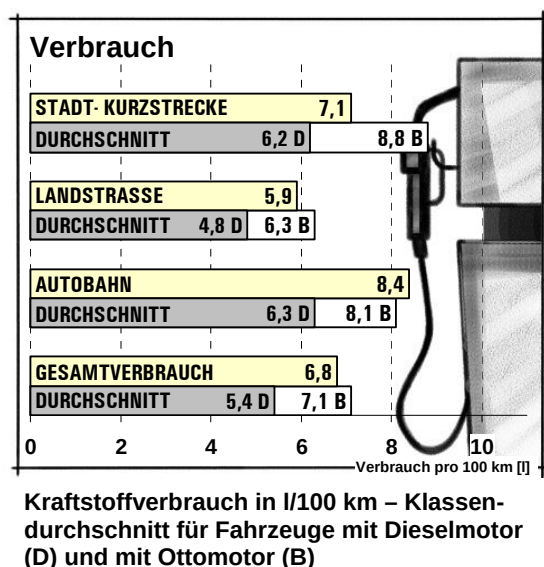
3,4 Fußgängerschutz

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

3,1 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO2*

- Im ADAC EcoTest kann der Renault Scénic Xmod mit 115 PS Benzinmotor kein besonders gutes Ergebnis einfahren. Es wurde ein Durchschnittsverbrauch von 6,8 l/100 km ermittelt. Die daraus resultierende CO2-Bilanz von 186 g/km bringt dem Renault nur magere 20 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest ein. In der Stadt liegt der ermittelte Verbrauch bei 7,1 l, außerorts sind es 5,9 l und auf der Autobahn 8,4 l pro 100 km.



2,1

Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffen fällt das Ergebnis gut aus. Keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Einige Punkte gehen aber aufgrund des etwas höheren Ausstoßes an Kohlenmonoxid (CO) verloren. So gibt es für die Schadstoffe 39 Punkte, was in der Summe zu einem Drei-Sterne-Ergebnis im EcoTest führt (59 Punkte).

3,4

AUTOKOSTEN

4,8

Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten setzen sich zum größten Teil aus den Kraftstoffkosten zusammen. Da sich der Scénic Xmod TCe 115 nicht besonders sparsam zeigt, fallen auch die Betriebskosten entsprechend hoch aus.

2,8

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Renault Scénic muss spätestens nach 30.000 km oder alle zwei Jahre zur Wartung in die Werkstatt.

⊕ Renault spendiert dem Scénic nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße noch auf einem relativ niedrigen Niveau.

3,7

Wertstabilität*

Dem Renault Scénic Xmod kann im vierjährigen Berechnungszeitraum kein besonders guter prozentualer Restwertverlauf vorhergesagt werden.

3,4

Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis von 21.840 Euro geht für die getestete Variante in Ordnung. Die Grundausstattung beinhaltet dabei aber lediglich die in dieser Klasse üblichen Ausstattungsdetails. Für eine Klimaautomatik oder Einparksensoren muss man aber extra zahlen. Das umfangreiche Deluxe-Paket (u.a. Klimaautomatik, Navigationssystem, Licht-/Regensensor) für 1.990 Euro ist da eine empfehlenswerte Sonderausstattung.

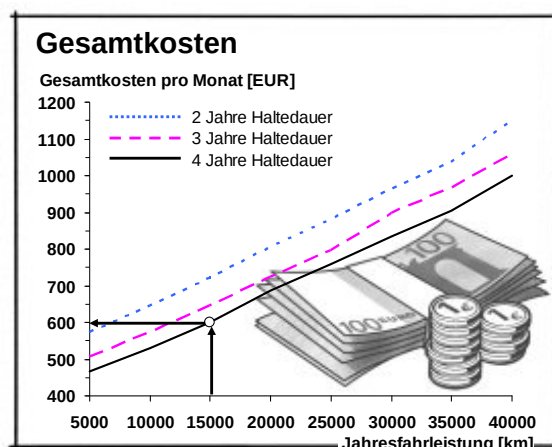
⊖ Leider sind einige Ausstattungen wie Xenonscheinwerfer oder der Spurhalte- und Fernlichtassistent für den Xmod nicht erhältlich.

3,3

Fixkosten*

⊕ Die jährlichen Aufwendungen für die KFZ-Steuer liegen bei lediglich 84 Euro.

⊖ Teuer zeigt sich der Renault dagegen bei den Versicherungsklassen (KH:18; VK:20; TK:19).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 600 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten liegt der Renault Scénic Xmod TCe 115 im Klassendurchschnitt. Vor allem die hohen Betriebskosten sowie der nicht besonders günstige Anschaffungspreis verhindern eine bessere Bewertung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 16V 110	ENERGY TCe 115 Start&Stop	dCi 110 (DPF)
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1197	4/1461
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	85 (115)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	151/4250	190/2000	240/1750
0-100 km/h[s]	11,7	11,7	12,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	185	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,4 S	6,1 S	4,6 D
CO2 [g/km]	174	140	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/20/19	18/20/19	17/22/19
Steuer pro Jahr [Euro]	160	84	162
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	624	600	577
Preis [Euro]	20.740	21.840	23.040

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1197 ccm
Leistung	85 kW (115 PS)
bei	4500 U/min
Maximales Drehmoment	190 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16H
Reifengröße (Testwagen)	215/60R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,3/11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,1/5,9/8,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	140 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	186 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4372/1845/1678 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2080 mm
Leergewicht/Zuladung	1450 kg/518 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445 l/850 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	705 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	880 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	148 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	105 Euro
Monatlicher Wertverlust	294 Euro
Monatliche Gesamtkosten	600 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/19
Grundpreis	21.840 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (Deluxe-Paket)	1.990 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Klima-Paket)	490 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

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 (Klima-Paket)	490 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Deluxe-Paket)	1.990 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	ab 389
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	570 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

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

AUTOKOSTEN

3,4

Betriebskosten*	4,8
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,8
Wertstabilität*	3,7
Kosten für Anschaffung*	3,4
Fixkosten*	3,3
Monatliche Gesamtkosten*	3,2

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen