



Renault Grand Scenic ENERGY dCi 130 Start&Stop Bose (DPF)

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

Renault gibt für den Grand Scenic ENERGY dCi 130 mit Euro 6-Einstufung und serienmäßigem Start-Stopp-System einen Durchschnittsverbrauch von lediglich 4,5 Liter pro 100 km an. Für einen Van in der Größe ist das ein sensationell niedriger Wert. Und tatsächlich verbraucht er im ADAC EcoTest durchschnittlich nur 4,6 l/100 km. Der Grand Scenic bietet einen riesigen Kofferraum und kann optional auch als Siebensitzer geordert werden. Mit den drei Einzelsitzen im Fond eignet er sich gut für Familien und bietet auch drei Kindersitzen nebeneinander genügend Platz. Die Fahrleistungen des 96 kW/130 PS-Vans genügen. Dank gutem Fahrwerk und bequemen Sitzen lassen sich mit dem Scenic auch längere Strecken komfortabel zurücklegen. Der Grand Scenic Dynamique ist insgesamt gut ausgestattet und kostet mit 28.800 Euro rund 1.200 Euro mehr als der normale Scenic und bietet dabei vor allem mehr Platz im Fond und im Kofferraum. **Karosserievarianten:** Scenic (kurzer Radstand). **Konkurrenten:** Citroen C4 Grand Picasso, Ford Grand C-Max, Opel Zafira.

+ großer, praktischer Kofferraum, wahlweise mit sieben Sitzplätzen lieferbar, sichere Fahreigenschaften, gute Crasheergebnisse, laufruhiger Motor, großzügiger Innenraum

- hinten zu niedrige Kopfstützen, schwache Heizung, teuer in der Anschaffung, schlechte Einstufung in Kfz-Kaskoklassen



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

3,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,6 Familie

3,3 Stadtverkehr

2,1 Senioren

2,1 Langstrecke

1,4 Transport

2,6 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2013
Text: Stefan Giuliani

1,9

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

An der Verarbeitung gibt es nichts auszusetzen, sie hinterlässt einen insgesamt soliden und für diese Fahrzeugklasse angemessenen Qualitätseindruck.

+ Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und die Anbauteile sind sauber eingepasst. 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 Alublenden, die vor Kratzern schützen, nach außen sind sie ordentlich abgedichtet. Hinten gibt es keine Stoßleisten. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Man muss keinen Tankdeckel abschrauben, sondern kann die Zapfpistole einfach einstecken - sehr bequem. Es gibt zwar dicke Seitenleisten, welche die Türen vor Parkremplern schützen, diese sind aber ganz unten montiert, vorchromt 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. Es gibt keinen Fehlbetankungsschutz, wodurch es möglich ist, Benzin anstatt Diesel zu tanken.

1,7

Alltagstauglichkeit

Der Renault Grand Scénic wird serienmäßig mit fünf vollwertigen Sitzplätzen ausgeliefert. Gegen Aufpreis sind zusätzliche zwei Sitze im Kofferraum erhältlich (nicht im Testwagen verbaut).

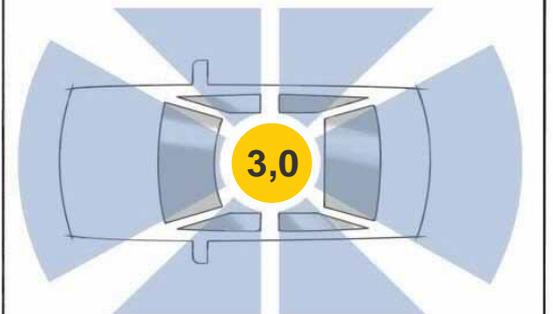
+ Dank des großen 60 l Tanks und niedrigem Dieserverbrauch sind mit einer Tankfüllung Reichweiten von 1.300 km realisierbar. Die maximale Zuladung beträgt sehr großzügige 641 kg. Auf der stabilen Dachreling können Lasten bis 80 kg befördert werden. Der Scénic wird serienmäßig mit einem Reifenreparaturset 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.

2,5

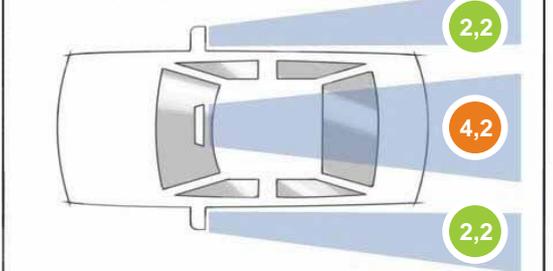
Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend. Das Heck lässt sich recht gut abschätzen, die Ausmaße der Front sind aber nur zu erahnen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Grand Scénic zufriedenstellend ab. Die Sicht nach schräg hinten ist zwar nicht ideal, ansonsten schränken die Dachsäulen den Blick nach draußen aber nicht zu stark ein.

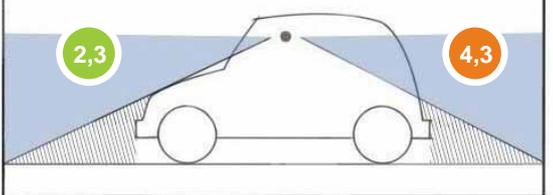
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



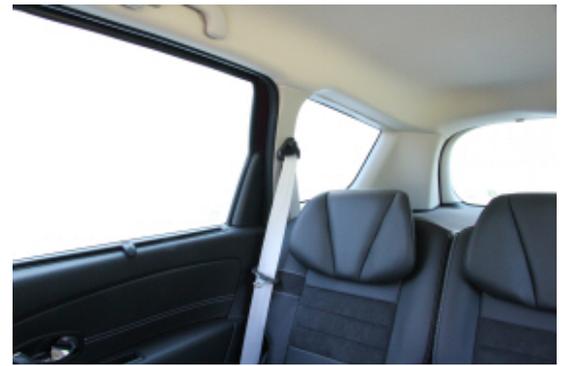
Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

⊕ Durch die erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick über das Verkehrsgeschehen. Gegenstände in Bodennähe kann man vorn auch noch recht nah am Auto erkennen. Die großen Außenspiegel (linker Spiegel mit asphärischem Bereich) ermöglichen eine gute Sicht nach hinten. Die mittig überlappenden Scheibenwischer zeigen eine gute Wirkung und wischen einen großen Bereich der Frontscheibe. Optional gibt es helle Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht. Sie leuchten die Straße hell und homogen aus und sind daher eine klare Empfehlung. Optional wäre auch ein Fernlichtassistent erhältlich. Dieser war im Testwagen aber nicht vorhanden. Die Tagfahrleuchten in den Hauptscheinwerfern machen den Scénic auch tagsüber schnell erkennbar. Am Heck sind Parksensoren vorhanden, die den Fahrer optisch und akustisch vor Hindernissen warnen. Gegen Aufpreis kann man auch für die Front eine Einparkhilfe ordern (nicht im Testwagen).

⊖ Wenn man im Innenspiegel nach hinten blickt, erhält man nur ein ausreichendes Bild, die Spiegelfläche könnte größer sein. Bodennahe Gegenstände hinter dem Auto kann man leicht übersehen, da die Fensterkante sehr hoch ausfällt.



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

1,8

Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen fällt vorn recht leicht. Besonders der niedrige Schweller und die fast 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 beim Grand Scénic groß 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 durch eine akustische Rückmeldung und Betätigung der Blinker, 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, sodass 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.

0,7

Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Gepäckabteil des Grand Scénic fällt mit 560 l sehr groß aus. Gegenüber dem normalen Scénic lassen sich über 100 l mehr Gepäck transportieren. Bis zu 19 Getränkeboxen lassen sich darin stapeln. Nach dem Klappen der Sitze erweitert sich das Volumen auf großzügige 900 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Aufgrund der steilen Heckpartie lässt sich das Fahrzeug über einen großen Bereich bis zum Dach beladen. Nutzt man das komplette Ladevolumen stehen fast 1.900 Liter zur Verfügung.



Mit 560 l Kofferraumvolumen bietet der Grand Scénic mehr als reichlich Platz für das Gepäck.

2,3 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. Durch die große Kofferraumtiefe kann man auch sperrige Gegenstände gut transportieren. Nachteilig ist aber, dass nach vorn gerutschte Gegenstände nur schwer erreichbar sind. Das Schließen der Klappe fällt etwas umständlich aus, weil man meistens nochmals nachdrücken muss.
- ⊖ Die Kofferraumbeleuchtung fällt etwas schwach aus.

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, allerdings rasten die nach vorn geklappten Sitze nicht ein und können während der Fahrt wieder zurück kippen. Wem das an Platz nicht reicht, der kann die Sitze auch ganz 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 Gegenstände bis zu einer Länge von 2,80 m im Grand Scénic Platz.
- ⊖ Leider gibt es im Kofferraum kaum sinnvolle Ablagefächer oder Netze, welche das Verstauen von kleinen Gegenständen vereinfachen würden.

1,8 INNENRAUM

1,9 Bedienung

Der Renault Grand 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 günstig. Scheibenwischer und Außenbeleuchtung werden per Sensor aktiviert. Ebenso ist optional ein Fernlichtassistent erhältlich (im Testwagen nicht 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 (einstellbar). 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 haben eine Automatikfunktion und 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 Innenraum des Grand Scenic ist gut verarbeitet, die Bedienung sehr funktionell, wenn auch gewöhnungsbedürftig.

Der einzige Kritikpunkt betrifft die Senderwahl, die sich nur umständlich und unlogisch vollziehen lässt. Der Klang des BOSE-Soundsystems ist makellos. Trotzdem könnte die Anlage noch etwas kräftiger sein. 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 Lichtschalter ist im Blinkerhebel integriert und die Stellung kaum ablesbar - ein separater Drehschalter wäre die bessere Lösung. Sehr schlecht positioniert ist die Halterung für die Schlüsselkarte, die senkrecht in der Mittelkonsole angebracht ist - schnell fällt einem dort eine Münze oder ähnliches hinein und ist dann nicht wieder herauszubekommen.

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.

1,4 Raumangebot hinten*

⊕ Das Platzangebot in der zweiten Reihe kann sich sehen lassen: Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Grand Scénic immer noch Personen von über 1,95 m genügend Beinfreiheit vor. Um die Kopffreiheit ist es nicht schlechter bestellt. Die Innenbreite reicht problemlos für zwei Erwachsene - bei drei Personen wird die Ellenbogenfreiheit zwar schon deutlich eingeschränkt, aber trotzdem kann man noch recht komfortabel sitzen, was nicht zuletzt an den Einzelsitzen liegt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz vor.

1,5 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. Beim Grand Scénic können gegen Aufpreis zwei zusätzliche Notsitze im Kofferraum geordert werden (im Testwagen nicht vorhanden).

2,3 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Renault hat den Grand Scénic komfortabel abgestimmt und dabei einen guten Kompromiss aus einer nicht zu weichen aber auch nicht zu straffen Auslegung gefunden. Lange wie kurze Bodenwellen werden gut abgefedert, lediglich bei voller Beladung ergibt sich ein leichtes Nachschwingen auf langgezogenen Wellen. Einzelhindernisse wie Schlaglöcher oder abgesenkte Kanaldeckel werden gut geschluckt und die Insassen damit nicht belästigt. Bei regelmäßigen Bodenunebenheiten ist eine leichte Stuckerneigung vorhanden.

Aufgrund der weichen 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

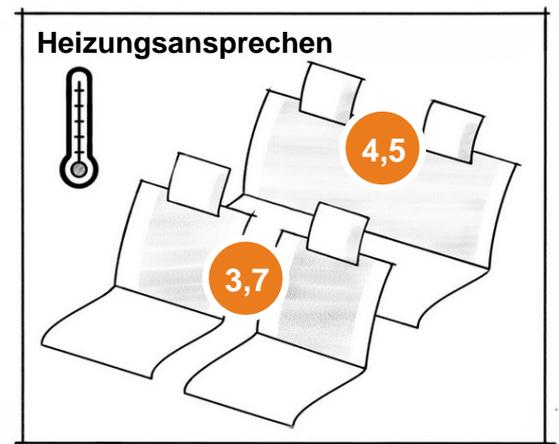
- + Fahrer- und Beifahrersitz können in der Höhe eingestellt werden und bieten damit ganz unterschiedlichen Staturen eine angenehme Sitzposition. Lehnen und Flächen der Sitze sind günstig geformt, bieten aber in schnell durchfahrenen Kurven nicht besonders viel Seitenhalt. Die Einzelsitze der zweiten 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 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. Der Bezug besteht aus einer Mischung aus Leder und Alcantara. Die Flächen sind klugerweise mit dem atmungsaktiven Alcantara bestückt.
- Die Rücksitzlehnen sind zu kurz geraten.

2,2 Innengeräusch

- + Der Geräuschpegel fällt bei 130 km/h mit gemessenen 68,2 dB (A) angenehm niedrig aus. Weder Motor- noch Windgeräusche dringen zu stark in den Innenraum. Erst bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche etwas zu.

2,8 Klimatisierung

- + Mit der optionalen Zwei-Zonen-Klimaautomatik können sich Fahrer und Beifahrer die Temperatur separat vorwählen. Die Klimaautomatik besitzt drei Intensitätsstufen (soft, normal, fast).
- Der Renault Grand Scénic kann mit dem 130 PS Dieselmotor den Innenraum erst nach langer Zeit auf angenehme Temperatur erwärmen. Die Heizleistung ist vor allem auf den hinteren Plätzen 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.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen*

Der 1,6-Liter-Diesel verhilft dem großen Auto nur zu durchschnittlichen Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der Grand Scénic in 6,5 Sekunden. Ähnlich sieht es mit der Durchzugskraft aus. Während der Motor im vierten Gang noch kräftig durchzieht, wirkt er im sechsten Gang träge. Die Maschine braucht etwas Drehzahl, dann sorgt sie für erfreulichen Vortrieb.

Im unteren Drehzahlband herrscht ein gewaltiges Turboloch. Lässt man die Drehzahl in diesen Bereich sinken, fällt die Leistung deutlich ab.

2,2 Laufkultur

+ Der kleine Dieselmotor läuft weitgehend frei von Vibrationen und zeigt auch bei höheren Drehzahlen und unter Last eine gute Laufkultur. Am Ende des Drehzahlbands beginnt der Motor zu dröhnen. Hier wirkt er aber auch gequält und zugeschnürt - man wird diesen Drehzahlbereich möglichst meiden.

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. Zudem ist er synchronisiert und kann auch bei ausrollendem Fahrzeug geräusch- und verschleißarm eingelegt werden. Eine Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer, stets den ökonomischsten Gang einzulegen. Am Berg hält eine elektronische Anfahrhilfe das Fahrzeug fest und erleichtert somit den Start.

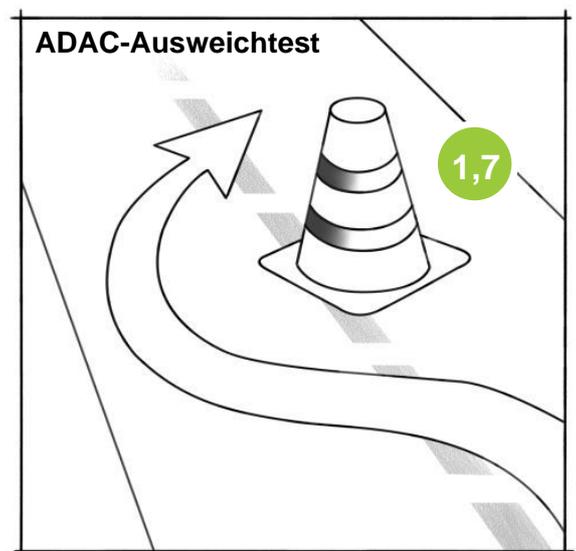
2,0 Getriebeabstufung

+ Die Gangabstufungen passen gut zum Motor. Auch die Gesamtübersetzung stellt einen guten Kompromiss dar. Bei 130 km/h dreht der Motor unter 2.500 Umdrehungen, was vor allem auf langen Strecken mit höheren Geschwindigkeiten verhindert, dass unnötig Kraftstoff verschwendet wird.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

+ Der Grand Scénic verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und lässt sich dank des langen Radstands auch von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen nicht aus der Ruhe bringen. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, bremst die elektronische Traktionskontrolle die Antriebsräder ein und verhindert ein Durchdrehen. Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt der Grand Scénic ein gutes Bild, er reagiert spontan auf Lenkbefehle und lässt sich weitgehend problemlos durch die Gassen dirigieren. Dabei untersteuert das Fahrzeug leicht, ist aber jederzeit sicher beherrschbar. Eine Kipp Tendenz 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.



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.

2,4 Lenkung*

- + Die Lenkung ist sauber zentriert und baut auch bei geringen Lenkwinkeln ordentlich Seitenführung über beide Achsen aus. Die Lenkung arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist relativ direkt ausgelegt und unterstützt so die Handlichkeit des Grand Scénic. Auch der Kraftaufwand am Lenkrad beim Rangieren ist gering.
- Der Wendekreis fällt mit 11,5 m für ein Fahrzeug dieser Klasse groß aus.

2,3 Bremse

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand wurde beim Grand Scénic ein durchschnittlicher Bremsweg von 37,3 m ermittelt (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.

2,2 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

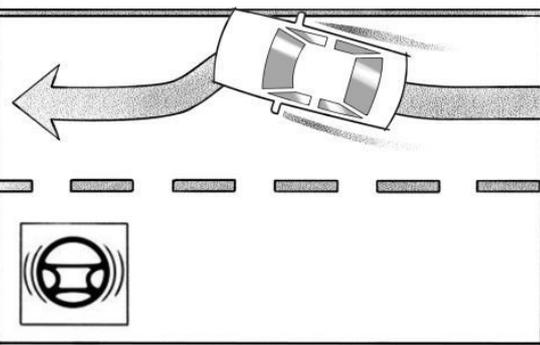
- + Der Grand Scénic ist serienmäßig mit der elektronischen Stabilitätskontrolle ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrückter Kupplung gestartet werden kann. Ein Geschwindigkeitslimiter ist serienmäßig an Bord. In geöffneten Türen erhellen weiße Leuchten den Boden und warnen gleichzeitig den von hinten nahenden Verkehr. Ebenso in der Optionsliste finden sich helles Bi-Xenonlicht in Kombination mit Kurvenlicht und ein Spurhalteassistent.

- Ein Reifendruckkontrollsystem ist aktuell nicht mehr erhältlich. Bei betätigter Warnblinkanlage kann der Blinker nicht mehr eingeschaltet werden, was die Fahrtrichtungsanzeige beim Abschleppen erschwert.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

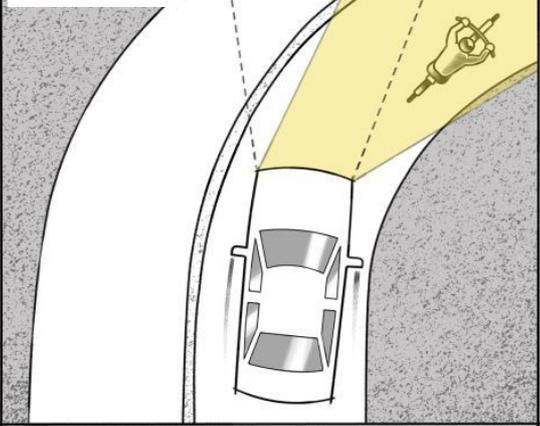
- + Der Grand Scénic ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Das Fahrzeug erreicht beim ADAC Crashtest 91 Prozent der möglichen Punkte für den Insassenschutz und damit volle fünf Sterne. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,95 m einen sehr guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist sehr gering.

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.

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 schwachen Arretierung muss Renault dringend arbeiten. Warndreieck und Verbandskasten haben keinen definierten Halter.

2,0 Kindersicherheit

+ Bei den ADAC Crashtests erlangt der Grand Scénic für die Kindersicherheit 76 Prozent und damit ein gutes Resultat. 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 geradeso genügend Platz. Mit den Gurten können Kindersitze ebenfalls gut befestigt werden, die Gurtlängen sind großzügig und die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander. Einzig auf dem Mittelsitz sind die Anlenkpunkte nicht ideal. Die Gurtschlösser sind nicht fixiert, werden aber mit Gummizügen gehalten - eher eine Notlösung. Bei sehr hohen Kindersitzen sollte man darauf achten, dass auf den Außensitzen der Platz zu den Gurtbügeln in der C-Säule relativ gering ist und hohe Kindersitze dann dort anstoßen können, wodurch der Gurt nicht mehr richtig aufrollt. 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

Beim Fußgängerschutz erreicht der Grand Scénic bei den ADAC Crashtests nur bescheidene 42 Prozent der möglichen Punkte. Besonders die Randbereiche der Motorhaube und die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

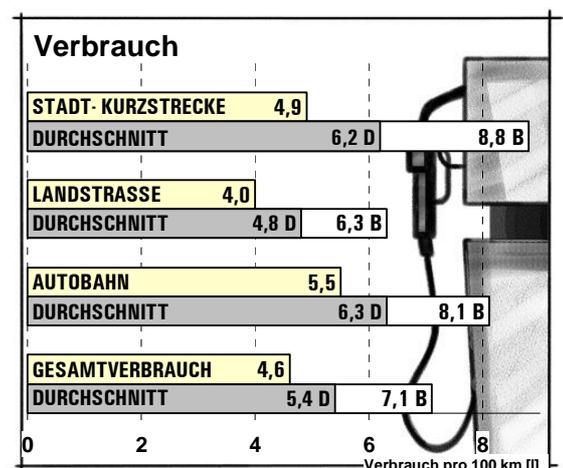
2,3 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO2*

Beim ADAC EcoTest verpasst der Grand Scénic mit dem 1,6-Liter-Dieselmotor trotz Start-Stopp-System haarscharf eine gute Bewertung. Mit einem gemessenen Verbrauch von 4,6 l/100 km und einem CO2-Ausstoß von 146 g/km werden 34 Punkte erreicht. Innerorts liegt der Verbrauch bei 4,9 l/100 km, außerorts bei 4,0 l/100 km und auf der Autobahn bei 5,5 l/100 km. Überzeugende Werte für einen Van.

1,9 Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß ist gering. Beim ADAC EcoTest erhält der Grand Scénic im Bereich Schadstoffe 41 Punkte. Insgesamt reicht es somit zu 75 Punkten und vier Sternen.



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

3,6 AUTOKOSTEN

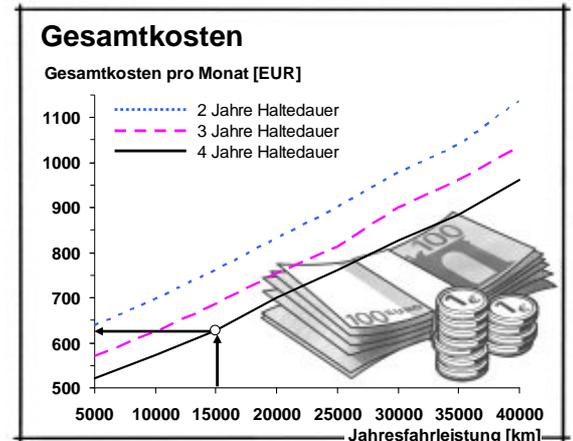
2,6 Betriebskosten*

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

3,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Renault Grand Scénic muss spätestens nach 30.000 km oder alle zwei Jahre zur Wartung in die Werkstatt. Der 1,6 l-Diesel besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Renault spendiert dem Grand 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: 628 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,6 Wertstabilität*

Dem Grand Scénic wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

4,5 Kosten für Anschaffung*

- Der Grundpreis von 28.800 Euro für den Renault Grand Scénic ENERGY dCi 130 BOSE ist stolz. Gegenüber dem normalen Scénic mit geringerem Radstand und etwas weniger Platz liegt der Aufpreis bei 1.200 Euro. Ein schwacher Trost ist die weitgehend komplette Ausstattung. Neben vier elektrischen Fensterhebern und einer Klimaanlage findet man in der BOSE Ausstattung auch angenehme Details wie einen Tempomaten oder Licht- und Regensensor an Bord.

4,0 Fixkosten*

Die jährlichen Aufwendungen für die KFZ-Steuer liegen bei 164 Euro. Die Kosten für die Haftpflichtversicherung (KH 17) rangieren im Mittelfeld.

- Teuer sind allerdings die Kaskoeinstufungen (TK 21, VK 21).

3,7 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen im durchschnittlichen Bereich. Vor allem der hohe Anschaffungspreis treibt den tatsächlichen Wertverlust nach oben. Auch die Fixkosten sind recht hoch.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 16V 110	ENERGY TCe 115 Start& Stop	ENERGY TCe 130 Start& Stop	2.0 16V 140 CVT	dCi 110 (DPF)	ENERGY dCi 130 Start& Stop (DPF)	dCi 150 Aut. (DPF)	dCi 160 (DPF)
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	4/1197	4/1997	4/1461	4/1598	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	85 (115)	97 (132)	103 (140)	81 (110)	96 (130)	110 (150)	118 (160)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	151/4250	190/2000	205/2000	195/3750	240/1750	320/1750	360/2000	380/2000
0-100 km/h[s]	12,0	11,9	11,7	10,8	12,5	10,5	10,0	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	180	185	190	180	195	200	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,7 S	6,1 S	6,2 S	8,1 S	4,9 D	4,4 D	6,9 D	6,6 D
CO2 [g/km]	178	140	140	186	128	114	179	173
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/19	17/20/19	17/20/19	17/24/19	17/21/20	17/21/21	17/21/21	17/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	168	84	84	192	178	160	328	316
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	641	615	623	724	594	628	726	705
Preis [Euro]	21.190	22.290	22.690	26.800	23.290	28.400	30.600	29.300

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 Euro6
Hubraum	1598 ccm
Leistung	96 kW (130 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5/11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,9/4,0/5,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	116 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	146 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4573/1845/1675 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2085 mm
Leergewicht/Zuladung	1608 kg/641 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	560 l/900 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1300 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	107 Euro
Monatliche Werkstattkosten	57 Euro
Monatliche Fixkosten	112 Euro
Monatlicher Wertverlust	352 Euro
Monatliche Gesamtkosten	628 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/21
Grundpreis	28.800 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

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Visio-System)	690 Euro
Kurvenlicht (inkl. Bi-Xenon)	1.000 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	100 Euro ^o
Spurassistent (Visio-System)	690 Euro
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	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	ab 389
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	570 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glasdach)	900 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

AUTOKOSTEN

3,6

Betriebskosten*	2,6
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,2
Wertstabilität*	3,6
Kosten für Anschaffung*	4,5
Fixkosten*	4,0
Monatliche Gesamtkosten*	3,7

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen