



## Renault Scénic ENERGY TCe 130 Start&Stop Bose

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (97 kW / 132 PS)

Die aktuelle Generation des Scénic wird bereits seit 2009 angeboten, sie wirkt aber dank modernen Designs nicht veraltet. Neben der getesteten Variante gibt es den Van auch mit längerem Radstand (Grand Scénic) und bis zu sieben Sitzplätzen. Schon der normale Scénic überzeugt mit einem riesigen, variablen Kofferraum. Baut man die drei Einzelsitze im Fond aus und belädt den Van bis zum Dach, passen bis zu 1565 Liter ins Ladeabteil. Aber nicht nur der Kofferraum überzeugt. Sowohl vorne als auch hinten finden selbst große Personen genügend Platz. Dank leicht erhöhter Sitzposition steigt man nicht nur bequem ein und aus, auch der Verkehrsüberblick ist gut. Die Fahreigenschaften des Scénic sind durchweg sicher und komfortabel. Die Fahrwerksabstimmung ist gut gelungen, und auf den angenehm gepolsterten Sitzen samt optionaler Relax-Kopfstützen lassen sich auch längere Strecken stressfrei bewältigen. Der 130 PS starke Turbomotor überzeugt vor allem mit seiner guten Durchzugskraft bei niedrigen Drehzahlen, was eine schaltfaule Fahrweise erlaubt. Der EcoTest-Verbrauch liegt dagegen trotz der gut funktionierenden Start-Stopp-Automatik mit 7,0 l/100 km nicht besonders niedrig. In der Summe ist der Scénic TCe 130 ein gelungener Familienvan mit viel Platz und hohem Sicherheitsniveau. In der Bose Edition gibt es den Scénic ab 24.900 Euro. Das ist angesichts der guten Ausstattung gerade noch vertretbar. **Karosserievarianten:** Grand Scénic (langer Radstand). **Konkurrenten:** Citroen C4 Picasso, Ford C-Max, Seat Altea.

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

**-** hoher Verbrauch, hinten zu niedrige Kopfstützen



### ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

3,9 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

1,9 Familie

3,3 Stadtverkehr

2,4 Senioren

2,3 Langstrecke

2,0 Transport

2,7 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

Stand: September 2014  
Text: D. Silvestro

2,0

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

### Verarbeitung

- +** Die Karosserieverarbeitung des Scénic gibt kaum Anlass zur Kritik. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal und alle Anbauteile sind sauber eingepasst. Auch das Interieur wirkt solide und passgenau verarbeitet. Alu-Blenden sowie unterschiedlich gefärbte und lackierte Kunststoffe sorgen für ein wertiges Innenraumdesign. 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 zufriedenstellend gegen Verschmutzung abgedichtet und in der getesteten Ausstattung dank Schutzleisten kratzunempfindlich. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Man muss keinen Tankdeckel abschrauben, sondern kann den Zapfhahn einfach einstecken - sehr bequem. Der Benziner kann auch nicht versehentlich mit Diesel betankt werden, da der Einfüllstutzen entsprechend gestaltet ist. Die Motorhaube wird von Gasdruckfedern offen gehalten - das sparen sich viele Hersteller. Es gibt zwar dicke Seitenleisten, welche die Türen vor Parkremplern schützen, diese sind aber ganz unten montiert, 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 können.

2,3

### Alltagstauglichkeit

- +** 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 855 km realisieren. Die maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 485 kg. Für den Scénic ist in der getesteten Motorisierung eine Anhängelast von 1.300 kg (gebremst) bzw. 695 kg (ungebremst) angegeben. Die zulässige Stützlast beträgt klassenübliche 75 kg. Damit können auf der Anhängerkupplung auch Fahrradträger mit zwei schweren E-Bikes montiert werden. Auf dem Dach können Lasten bis 80 kg befördert werden. Eine stabile Dachreling gibt es aber nicht. Diese ist nur in Verbindung mit dem optionalen XMOD Line-Paket erhältlich. Der Scénic wird zwar serienmäßig nur mit einem Reifenreparaturset ausgeliefert, optional gibt es aber auch ein vollwertiges Ersatzrad, das jedoch nicht der Größe der Fahrbereifung entspricht. Dann sind auch ein Wagenheber und Bordwerkzeug vorhanden.

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. 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 Sitzposition hat man einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Die großen Außenspiegel (linker Spiegel mit zusätzlichem asphärischem Bereich) bieten 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 hell und homogen aus und sind daher eine klare Empfehlung. Optional ist auch ein Fernlichtassistent erhältlich (City-Plus Paket). Die Tagfahrleuchten in den Hauptscheinwerfern machen den Scénic auch tagsüber gut erkennbar. Am Heck sind Parksensoren vorhanden, die den Fahrer optisch und akustisch vor Hindernissen warnen. Parksensoren vorn sowie eine Rückfahrkamera gibt es bei Wahl des optionalen City-Plus Pakets (im Testwagen vorhanden).

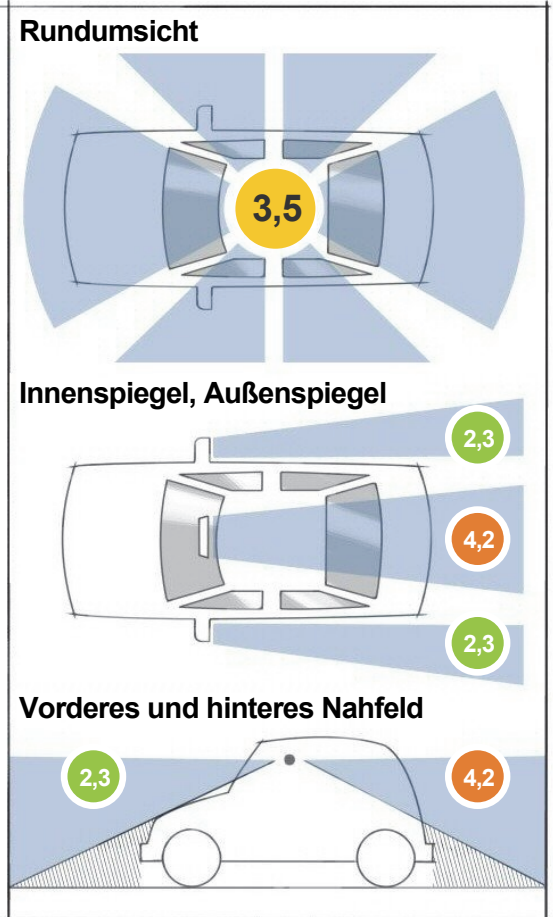
⊖ Der Innenspiegel bietet nur ein ausreichendes Bild, die Spiegelfläche könnte größer sein. Bodennahe Gegenstände hinter dem Auto kann man leicht übersehen, zu eingeschränkt ist der Bodenblick nach hinten durch die recht hohe Fensterkante.

## 2,0 Ein-/Ausstieg

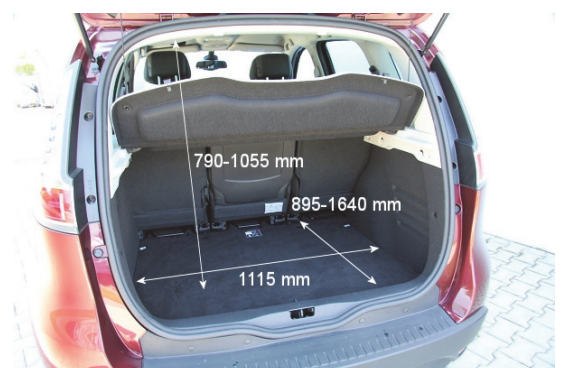
⊕ Das Ein- und Aussteigen fällt vorn recht leicht, besonders der niedrige Schweller und die fast ideale Sitzhöhe über der Straße sind sehr angenehm. Die Sitzfläche ist nicht zu weit weg von der Schweller-Außenkante und auch die Größe der Türöffnung geht in Ordnung - nur im Bereich der A-Säule sollte man ein wenig auf seinen Kopf achten. Hinten kann man ebenfalls ohne Mühen ein- und aussteigen, die Türausschnitte sind groß genug und die Schweller angenehm niedrig. Praktisch ist der in dieser Ausstattung serienmäßige 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). An allen Türen sind die Türbremsen kräftig genug ausgelegt, so dass die Türen auch an leichten Steigungen offen gehalten werden. Für alle außen Sitzenden außer dem Fahrer gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, die das Aussteigen erleichtern können.

## 1,2 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Das Gepäckabteil fällt 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. Dann passen bis zu 12 handelsübliche Getränkeboxen hinein. 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.



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



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 Personen bis knapp 1,90 m Platz darunter. 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. Da das Ladeabteil nicht sehr tief ist, lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände gut erreichen.
- 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. Diese sind aber mit jeweils rund 18 kg nicht gerade leicht. 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 - dann finden noch längere Gegenstände im Scénic Platz.
- Leider fehlen für kleine Gepäckstücke Netze oder sinnvolle Ablagen.

## 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. Der Schalthebel ist einwandfrei erreichbar. Die Pedale sind gut zu erreichen, aber recht eng angeordnet. 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 nur den beleuchteten Knopf drücken (schlüsselloser Zugang in der Ausstattung Bose Serie). 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 sehr umständlich. Der Klang des BOSE-Soundsystems ist gut. Die Anlage könnte aber 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.



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

Hervorragend fällt das Angebot an Ablagen aus - 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. Bei nicht richtig verschlossenen Türen oder Heckklappe wird dem Fahrer eine Information angezeigt.

➖ 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 man diese kaum wieder heraus.

---

## 2,0 Raumangebot vorne\*

➕ Vorn können Personen bis knapp 1,90 m Größe bequem sitzen, dabei ist 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 Platz vor. 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 drei 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.

---

## 2,3 KOMFORT

---

### 2,2 Federung

➕ Das Fahrwerk des Renault Scénic ist insgesamt gut gelungen. Lange wie kurze Bodenwellen werden gut abgefedert, lediglich bei voller Beladung ergibt sich ein Nachschwingen auf langgezogenen Wellen. Einzelhindernisse wie Querfugen oder abgesenkte Kanaldeckel werden gut geschluckt und die Insassen damit nicht zu stark belästigt. Bei regelmäßigen Bodenunebenheiten zeigt sich eine leichte Stuckerneigung. Aufgrund der komfortablen Auslegung ist die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven etwas ausgeprägter, ebenso die Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen - das fällt aber im Großen und Ganzen nicht störend auf.

## 2,2 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich serienmäßig in einem weiten Bereich in der Höhe einstellen. Damit finden Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition vor. Lehnen und Flächen der Sitze sind günstig geformt, bieten in schnell durchfahrenen Kurven aber 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. Gegen Aufpreis findet man die im Testwagen verbauten Relax-Kopfstützen vorne und hinten vor (Komfortsitz-Paket). Sie sind breiter und mit einstellbaren seitlichen Polstern versehen. Der Komfort ist damit nochmals besser.

## 2,3 Innengeräusch

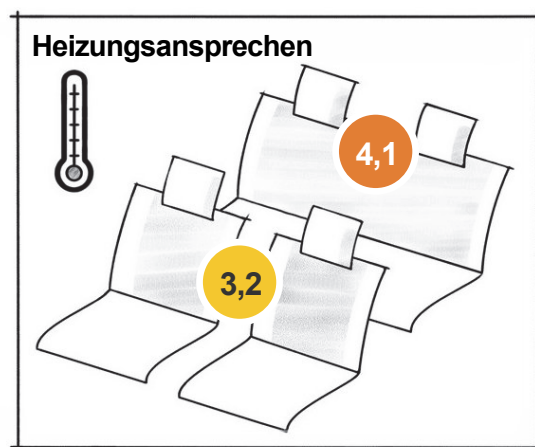
⊕ Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel fällt bei 130 km/h mit 68,9 dB (A) recht niedrig aus. Windgeräusche dringen nicht zu stark in den Innenraum. Erst bei höheren Geschwindigkeiten nehmen sie etwas zu. Der Benzinmotor ist gut gekapselt und im Innenraum nur wenig präsent. Fahrgeräusche werden ebenfalls kaum wahrgenommen.

## 2,6 Klimatisierung

Der Scénic ist in der Ausstattung Bose serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, 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 mit einstellbarer Intensität. Die Heizleistung des mit dem 132 PS starken Benzinmotor ausgestatteten Scénic fällt vorn zufriedenstellend aus. Hinten dauert es dagegen etwas länger, bis der Innenraum auf eine angenehme Temperatur erwärmt wird.

⊕ Eine automatische Umluftschaltung mittels Luftgütesensor sorgt im Innenraum stets für gute Atemluft.

⊖ Hinten lassen sich die Seitenscheiben nicht komplett versenken.



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

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 2,5 Fahrleistungen\*

⊕ Der 1,2-Liter-Turbo-Benziner mit 132 PS sorgt für gute Fahrleistungen. Erst bei höheren Geschwindigkeiten geht es etwas träger voran, für den Alltag ist man mit dem TCe 130 aber immer ausreichend motorisiert. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt man 6,4 s (gemessen im 2./3. Gang). Die Elastizitätsmessungen fallen gut aus. Im vierten Gang vergehen für den Sprint von 60 auf 100 km/h rund 8,7 s, im Fünften sind es 11,8 s und im Sechsten 14,8 s.

2,0

## Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des kleinen Vierzylinders gibt kaum Anlass zur Kritik. Über den gesamten Drehzahlbereich läuft der Vierzylinder weitgehend vibrationsfrei und ist gut vom Innenraum abgeschottet. Lediglich bei sehr hohen Drehzahlen neigt der Motor zu leichtem Dröhnen.

2,1

## 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 leichtes Hakeln. Der Rückwärtsgang ist per Sperrring gegen unabsichtliches Schalten gesichert. Er lässt sich einfach und geräuschlos einlegen. Die Kupplung lässt sich leicht betätigen und problemlos dosieren. Nur bei sehr ruppiger Kupplungsbetätigung kann auch mal ein deutliches Rucken im Antriebsstrang auftreten. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert gut. Das Fahrzeug springt bei erneuter Kupplungsbetätigung spontan an, wodurch eine zügige Weiterfahrt möglich ist. Eine Ganganzeige signalisiert dem Fahrer, wann geschaltet werden sollte. 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.

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 rund 3.200 1/min.

2,2

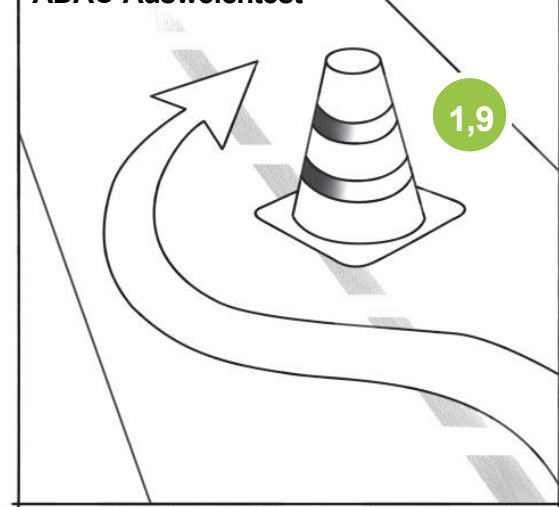
## FAHREIGENSCHAFTEN

2,1

### Fahrstabilität

⊕ Das Fahrverhalten des Renault Scénic ist stets sicher und einfach beherrschbar. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Van kaum aus der Ruhe. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt das Fahrzeug recht deutlich nach, bleibt aber dennoch 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 fällt dabei hoch 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. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, bremst die elektronische Traktionskontrolle die Antriebsräder ein und verhindert ein Durchdrehen.

### 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.



## 2,6 Lenkung\*

Der Wendekreis fällt mit 11,4 m für ein Fahrzeug in dieser Klasse nur 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 zufriedenstellend direkt ausgelegt und unterstützt so die Handlichkeit des Fahrzeugs. Von Anschlag zu Anschlag sind es etwas mehr als drei Lenkradumdrehungen. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren im Stand gering.

## 1,9 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand wurde ein durchschnittlicher Bremsweg von 36,0 m ermittelt (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Dunlop Sport blu Response 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.

## 2,2 SICHERHEIT

### 2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

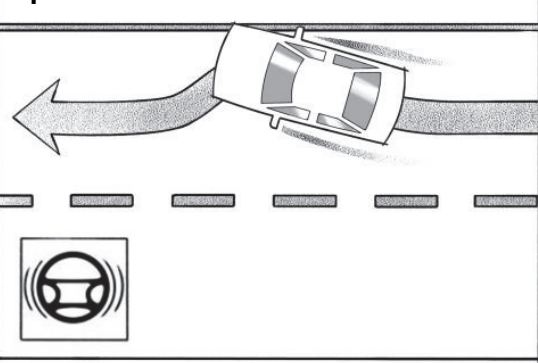
⊕ Der Scénic ist serienmäßig mit der elektronischen Stabilitätskontrolle ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei betätigter Kupplung gestartet werden kann. Ein Geschwindigkeitslimiter ist serienmäßig an Bord. In geöffneten Türen erhellen weiße Leuchten den Boden und warnen gleichzeitig den von hinten herannahenden Verkehr. Optional gibt es helles Bi-Xenonlicht in Kombination mit Kurvenlicht. Wählt man das City-Plus Paket, findet man einen Spurhalte- und Fernlichtassistenten an Bord.

⊖ Ein Reifendruckkontrollsystem ist nicht erhältlich. Bei betätigter Warnblinkanlage kann der Blinker nicht mehr eingeschaltet werden, was die Fahrtrichtungsanzeige beim Abschleppen erschwert. Für den Scénic gibt es weder einen Notbrems- noch einen Totwinkelassistenten.

### 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

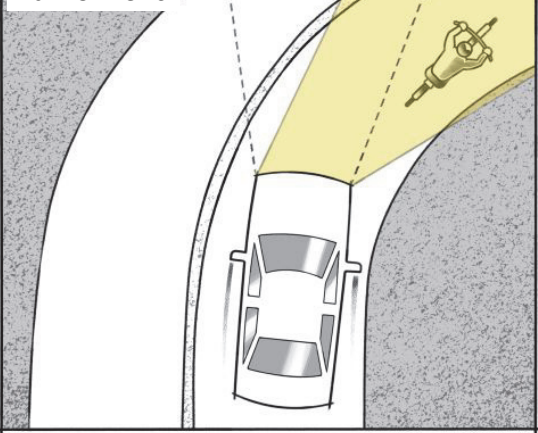
Der Scénic ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Der Grand Scénic erreicht beim ADAC Crashtest 91 % der möglichen Punkte beim Insassenschutz und damit volle fünf Sterne. Ein ähnliches Ergebnis sollte auch für den Scénic gelten.

#### 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.



⊕ Die vorderen optionalen Komfort-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 anzuschallen. Auf den Plätzen der zweiten Reihe wird der Anschnallstatus dem Fahrer im Display mitgeteilt. An den stabilen Bügel-Außentürgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen.

⊖ Hinten bieten die Kopfstützen nur bis etwa 1,60 m große Personen einen guten Schutz. Der Abstand zum Kopf ist zufriedenstellend. Für das Warndreieck und den Verbandskasten gibt es keine definierten Halter.

## 2,1 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Grand Scénic bei der Kindersicherheit gute 76 % der möglichen Punkte. Der Scénic 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 einfach befestigen, bei drei Kindersitzen nebeneinander wird es aber sehr eng. 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 zufriedenstellend fixiert, was eine Einhandbedienung ermöglicht. Bei hohen Kindersitzen sollte man darauf achten, ob der sehr knappe Platz zu den C-Säulen ausreicht. Der Beifahrerairbag lässt sich serienmäßig abschalten, damit dürfen rückwärts gerichtete Babyschalen auf dem Beifahrersitz montiert werden. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz.

⊖ Auf dem Beifahrersitz sind Kindersitze mehrere Altersgruppen laut Betriebsanleitung nicht erlaubt.

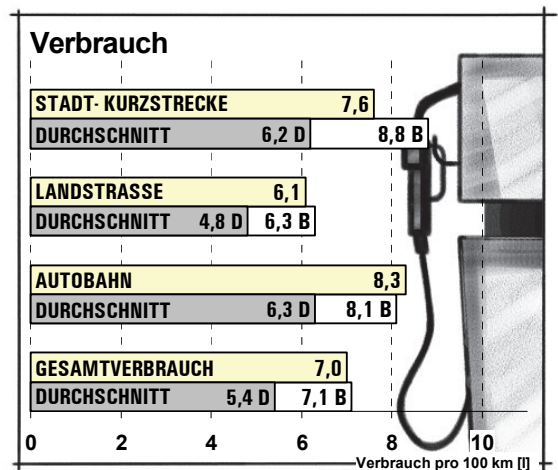
## 3,4 Fußgängerschutz

Bei den ADAC Crashtests erreicht der Scénic beim Fußgängerschutz nur mäßige 42 % der möglichen Punkte. Besonders die Randbereiche der Motorhaube und die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

## 3,0 UMWELT/ECOTEST

### 4,2 Verbrauch/CO2\*

⊖ Im CO2-Kapitel des ADAC EcoTest kann der Renault Scénic TCe 130 kein besonders gutes Ergebnis einfahren. Es wurde ein Durchschnittsverbrauch von 7,0 l/100 km ermittelt. Die daraus resultierende CO2-Bilanz von 193 g/km bringt dem Renault nur magere 18 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest ein. In der Stadt liegt der ermittelte Verbrauch bei 7,6 l, außerorts sind es 6,1 l und auf der Autobahn 8,3 l pro 100 km.



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

1,8

## Schadstoffe

In der Summe reicht es für den Scénic TCe 130 mit 60 Punkten nur zu einem Drei-Sterne-Ergebnis im EcoTest.

⊕ Bei den Schadstoffen fällt das Ergebnis gut aus. Keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Einige Punkte gehen aber aufgrund des erhöhten Ausstoßes an Kohlenmonoxid (CO) verloren. So gibt es für die Schadstoffe 42 Punkte.

3,9

## AUTOKOSTEN

5,0

### Betriebskosten\*

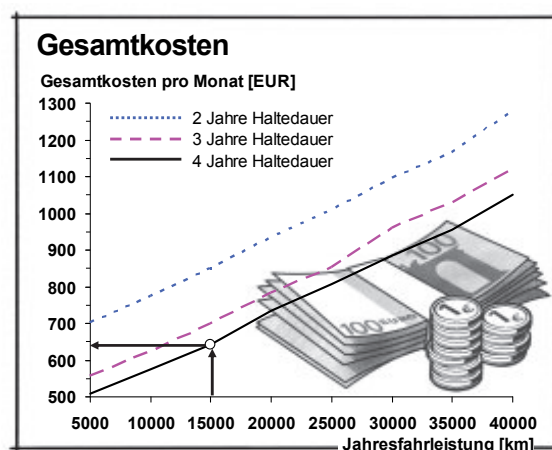
⊖ Die Betriebskosten setzen sich zum größten Teil aus den Kraftstoffkosten zusammen. Da sich der Scénic TCe 130 nicht besonders sparsam zeigt, fallen auch die Betriebskosten entsprechend hoch aus.

3,3

### 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 eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Der kleine 1,2 l-Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oft teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 643 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,1

### Wertstabilität\*

⊖ Für den Renault Scénic TCe 130 kann im vierjährigen Berechnungszeitraum kein besonders guter prozentualer Restwertverlauf erwartet werden.

3,9

### Kosten für Anschaffung\*

Der Grundpreis der getesteten Top-Ausstattung fällt mit 24.900 Euro recht hoch aus. Man erhält dafür aber eine gute Serienausstattung. Neben Klimaautomatik und Tempomat findet man sogar ein Navigationssystem an Bord.

3,3

### Fixkosten\*

⊕ Die jährlichen Aufwendungen für die KFZ-Steuer liegen bei akzeptablen 114 Euro.

⊖ Recht teuer zeigt sich der Renault dagegen in der Versicherung. Das Fahrzeug ist nicht besonders günstig eingestuft (KH:17; VK:20; TK:19).

Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten liegt der Renault Scénic TCe 130 im hinteren Mittelfeld seiner Klasse. Vor allem die hohen Betriebskosten sowie der nicht besonders günstige Anschaffungspreis und die mäßige Wertstabilität verhindern eine bessere Bewertung.

### 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	ENERGY dCi 130 Start& Stop	dCi 150 Automatik	dCi 160
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]	11,7	11,7	11,4	10,6	12,3	10,3	9,7	9,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	180	185	190	180	195	200	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,4 S	5,9 S	6,2 S	8,1 S	4,9 D	4,4 D	6,9 D	6,6 D
CO2 [g/km]	174	135	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]	190	104	114	222	208	190	358	346
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	572	606	619	716	599	629	724	703
Preis [Euro]	18.990	21.090	21.490	25.600	22.090	27.200	29.400	28.100

#### Aufbau

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

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

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1197 ccm
Leistung	97 kW (132 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	205 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,35/11,4 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>6,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>7,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,6/6,1/8,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	140 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>193 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,9 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4366/1845/1678 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2080 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1470 kg/485 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>445 l/850 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>855 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>142 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>58 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>105 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>338 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>643 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/19
Grundpreis	24.900 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (City-Plus Paket)	690 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.000 Euro <sup>o</sup>
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera (City-Plus Paket)	690 Euro <sup>o</sup>
Spurassistent (City-Plus Paket)	690 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	1.000 Euro <sup>o</sup>

### 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
Lackierung Metallic	570 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	900 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,3

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