



Renault Scénic ENERGY dCi 110 Hybrid Assist Intens

Fünftüriger Van der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

Das Design des aktuellen Scénic, der 2016 neu auf den Markt kam, wirkt nach wie vor erfrischend modern und futuristisch. Ob Kurz- oder Langversion, die kuppelartige Gestaltung der Front hat sogar praktische Vorteile, die schmalen A-Säulen ermöglichen einen guten Verkehrsüberblick nach vorne und zur Seite; ab der Fahrzeugmitte hat man durch die breiten Dachsäulen aber wieder die üblichen Sichteinschränkungen. Dennoch kann der Scénic mit vielen praktischen Details wie unzähligen Fächern im Innenraum gefallen, auch der Fahrkomfort überzeugt und wird nur durch die über Kanten etwas unwillig abrollenden Räder im 20-Zoll-Format geschmälert. Gerade vorne sind die Sitze bequem, man kann sie sogar mit Massagefunktion aufrüsten. Selbst wenn man die Bedienschritte des Infotainmentsystems auswendig lernt, der animierte Menüaufbau bleibt träge und damit die Ablenkung bei der Bedienung unnötig lange.

Völlig stressfrei dagegen gestaltet sich die Funktionsweise des Mildhybrid-Systems, von Renault Hybrid Assist getauft. Ein riemengetriebener Startergenerator schiebt insbesondere bei niedrigen Drehzahlen des Dieselmotors spürbar mit an. Schon ab etwa 1.000 1/min kann man den kleinen Dieselmotor in den unteren Gängen gut nutzen. Das Fahren gelingt dadurch entspannt und die niedrigen Drehzahlen wirken sich positiv auf den Verbrauch aus - im Eco-Test liegt er bei insgesamt 4,9 l Diesel pro 100 km, in den Innerortsabschnitten sogar nur bei 4,3 l/100 km. Die stärkere Bremswirkung des Motors durch das Batterienachladen im Schubbetrieb muss man allerdings in seinen Fahrstil integrieren, um die Vorteile des Hybridsystems nutzen zu können. Während die Antriebskombination in der Zukunft angekommen ist, hat es die Abgasreinigung noch nicht geschafft. Der verbaute NOx-Speicherkat reicht leider nicht aus, um die Stickoxide in ausreichender Weise unschädlich zu machen. Hier muss Renault dringend nachbessern, dann steht der Scénic Hybrid Assist als sehr interessantes Angebot da.

Konkurrenten: u.a. BMW 2er Active Tourer, Opel Zafira, VW Touran.

- + vorn gutes Platzangebot, kultivierter Diesel, dank Mildhybrid-System besonders innerorts niedriger Verbrauch
- immer noch zu hoher NOx-Ausstoß, umständliches Bediensystem, große Felgen schmälern Abrollkomfort

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,9**

AUTOKOSTEN **1,9**

Zielgruppencheck

 Familie **2,6**

 Stadtverkehr **3,9**

 Senioren **2,5**

 Langstrecke **2,8**

 Transport **2,6**

 Fahrspaß **3,3**

 Preis/Leistung **2,4**

EcoTest ★★☆☆☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Renault hat die Karosserie des Scénic sauber gefertigt, die Bauteile sind ordentlich verarbeitet und passgenau zusammengesetzt, so dass keine zu großen oder unterschiedlich breite Spaltmaße entstehen. Der Unterboden ist angemessen verkleidet, vorne und seitlich gut geschützt; nur im Heckbereich zeigt er sich weniger aufgeräumt. Praktisches Detail: die Motorhaube wird über Gasdruckfedern offengehalten. Der Innenraum gefällt durch sein unkonventionel-

les Design und die ordentlichen Materialien, im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen bieten helle Naht-Imitate einen optischen Kontrast und sind einige Kunststoffe geschäumt, um eine angenehme Haptik zu bieten. Allerdings nur vorne, ab der zweiten Sitzreihe wird auf günstigeres Hartplastik gesetzt. Die Verarbeitung ist tadellos, nichts klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen.

2,8 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des EcoTest-Verbrauchs hat der Scénic Hybrid Assist mit dem 52 Liter Tank einen Aktionsradius von über 1060 km. Die Zuladung von bis zu 551 kg beim Testwagen fällt angemessen aus und sollte auch für eine Familie samt Gepäck ausreichen.

Der Scénic bietet fünf vollwertige Sitzplätze; zwei Notsitze im Kofferraum können nur im Grand Scénic bestellt werden, den es ebenso als Hybrid Assist-Variante gibt. Auf dem Dach sind Lasten bis 80 kg erlaubt, praktische Dachschienen für den Dachträger sind dem Grand Scénic vorbehalten. Bis 1.850 kg schwere Anhänger können gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 750 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung

darf bis 75 kg betragen. Der Wendekreis des Scénic mit kurzem Radstand beträgt knapp 11,8 Meter, das sind etwa 30 Zentimeter weniger als bei der Langversion.

⊖ Serienmäßig ist nur ein Reifendichtmittel, das bei einer Reifenpanne nicht immer helfen kann. Ein Notrad gibt es gegen Aufpreis, dann sind auch Wagenheber und Radschlüssel mit an Bord. Ein vollwertiges Reserverad ist nicht lieferbar. Der Tankstutzen wird durch eine kleine Klappe verschlossen, die über die Zapfpistole aufgedrückt wird - trotz dieser praktischen Lösung ohne Schraubverschluss fehlt ein Fehlbetankungsschutz, der ein sinnvolles Detail bei einem Diesel-Fahrzeug wäre.

3,0

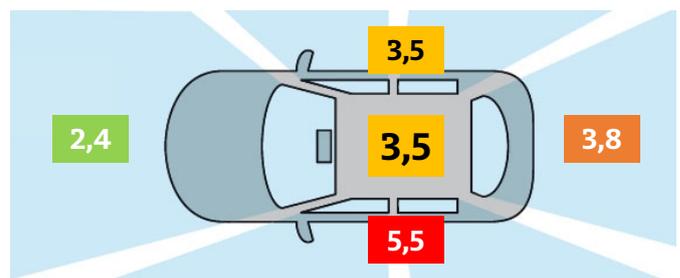
Licht und Sicht

Die erhöhte Sitzposition ist angenehm, der Blick über das Verkehrsgeschehen damit günstiger. Während man das hintere Fahrzeugende recht gut abschätzen kann, fällt es vorne nicht so leicht, weil die Front sich dem Fahrerblick entzieht. Im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten ungünstig, was auch an der recht schmalen Heckscheibe liegt. Diese führt dazu, dass man bodennahe Hindernisse hinter dem Auto schlecht erkennen kann; die optionale Rückfahrkamera ist folglich empfehlenswert. Parksensoren vorn und hinten gibt es serienmäßig, man kann sie gegen Aufpreis um einen Parkassistenten erweitern. Die serienmäßigen Halogenscheinwerfer sind als Projektions-system mit Linse ausgelegt, das Licht wird damit homogen auf der Straße verteilt, allerdings ist es nicht besonders hell.

Die Außenspiegel sind ausreichend groß und verfügen beide über einen asphärischen Bereich, um das Verkehrsgeschehen neben und schräg hinter dem Auto leichter einsehen zu können. Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der Scénic ein noch zufriedenstellendes Ergebnis erzielen, günstig sind vor allem die geteilten A-Säulen vorne.

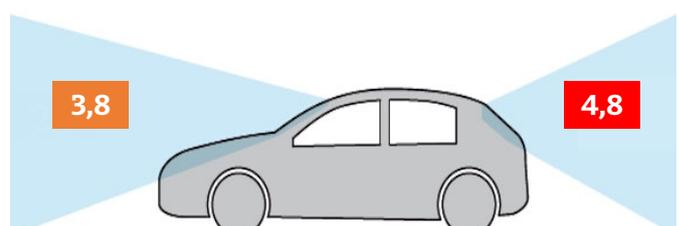
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ Ein Fernlichtassistent, der bei entgegenkommenden oder vorausfahrenden Verkehrsteilnehmern automatisch abblendet, ist serienmäßig an Bord. Die Halogenscheinwerfer (im Testwagen verbaut) bieten dank Projektions-system eine homogene Lichtverteilung, sind aber nicht gerade hell. Gegen Aufpreis kann man sie durch LED-Lichter ersetzen; diese können nachts signifikante Sichtvorteile liefern. Das als solches beworbene Kurvenlicht wird aber nur durch die Nebelscheinwerfer umgesetzt, was insgesamt wenig bringt - zumal die Nebelscheinwerfer nur mit Halogenlichtern leuchten und deren Lichtfarbe deutlich von der der LED-Scheinwerfer abweicht.

⊖ Ebenfalls nicht im Testwagen, aber optional erhältlich: das Head-Up-Display, umgesetzt über eine kleine ausfahrbare Scheibe auf dem Armaturenbrett. Der Rahmen der Head-Up-Einheit spiegelt sich jedoch deutlich in der

Frontscheibe. Eine Probefahrt ist hier zu empfehlen - das Head-Up-Display ist obligatorisch, sobald man die LED-Scheinwerfer ordert.



Die sehr breiten Dachsäulen und die hohe Fensterlinie schränken die Sicht nach hinten stark ein.

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Renault achtet bei den meisten seiner Modelle auf einen günstigen Zustieg; das ist auch eine Stärke beim Scénic. Die Schweller sind recht niedrig, vor allem innen gibt es fast keine Kante - man muss die Beine also nicht besonders weit anheben. Die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 58 cm in günstiger Höhe. Die Türausschnitte sind groß genug und erleichtern so das Ein- und Aussteigen.

Der Zustieg hinten wird aber durch die ausladenden Klappstuhl-Gehäuse an den Vordersitzlehnen eingeschränkt, weil sie die Kniefreiheit für Erwachsene empfindlich reduzieren.

Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für den Beifahrer und die außen Sitzenden der zweiten Sitzreihe. Über eine Taste

auf der Fernbedienung kann man die Außenlichter einschalten - die dezente Methode, um das Auto leichter zu finden. Für das nächtliche Ein- und Aussteigen gibt es eine Umfeldbeleuchtung.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Man kann das Keyless-System jedoch über das Infotainment-Menü deaktivieren, dann funktioniert die Zentralverriegelung nur über die Knöpfe auf der Schlüsselkarte.

2,6 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 355 Liter. Rollt man die Abdeckung ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 545 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 765 Liter verstauen. Bei Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.335 Liter Volumen verfügbar. Unter dem variablen Kofferraumboden finden etwa 35 Liter Platz, darunter nochmal etwa 30 Liter im und über dem Notrad.



Im Heck des Scénic finden bis 355l Gepäck Platz.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrisch angetriebene Heckklappe ist für den Scénic nicht erhältlich. Manuell kann man die Klappe jedoch auch gut öffnen und schließen. Typisch für einen Van ist die Kofferraumöffnung hoch und dadurch der Laderaum gut nutzbar. Beim Beladen fällt nur die recht voluminöse Stoßstange störend auf. Eine gute Bewertung gibt es für die mit 69 cm recht niedrige Ladekante und den praktisch auf gleicher Höhe liegende Kofferraumboden, wenn er in der

oberen Position eingehängt ist; bei abgesenktem Kofferraumzwischenboden beträgt die innere Kantenhöhe 9 cm. Unter der geöffneten Heckklappe muss man ab einer Größe von 1,89 m auf seinen Kopf achten, um sich nicht zu stoßen, zumal das Schloss oben etwas absteht.

⊖ Das Ladeabteil wird nur von einer Leuchte erhellt, das ist oft zu wenig.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Verzichtet man auf den optionalen elektrischen Beifahrersitz, dann ist dessen Lehne serienmäßig umklappbar - so können auch sehr lange Gegenstände transportiert werden. Die Rücksitze in der mittleren Reihe lassen sich asymmetrisch geteilt umlegen - direkt am Sitz

oder elektrisch per Knopfdruck (vom Kofferraum aus oder über das Infotainmentsystem). Das empfehlenswerte Kofferraumtrennnetz kostet Aufpreis und sollte mitgeordert werden, damit die dafür nötigen Befestigungsstellen im Auto verbaut sind.

2,6 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Der Scénic erfordert wie alle mit dem R-Link2-Infotainmentsystem ausgestatteten Renaults insgesamt eine lange Eingewöhnung. Auf den ersten Blick wirkt der Innenraum durch die reduzierte Tastenanzahl zwar übersichtlich, doch fehlende Schnellwahltasten für die einzelnen Hauptmenüs (z.B. Radio, Navigation oder Einstellungen) und Favoritentasten zum Speichern von Radiosendern erschweren den täglichen Gebrauch ebenso wie die ungenügende Trennung einzelner Funktionsebenen. Es dauert lange, bis man sich an die teils komplizierte Menüstruktur gewöhnt hat. Auch dann bleiben viele Bedienschritte unnötig umständlich, beispielsweise muss immer erst in das Klimamenü gewechselt werden, um etwas an der Belüftung oder Luftverteilung zu ändern. Bei der Intens-Ausstattungsline ist ein kleinerer Bildschirm mit 7 Zoll serienmäßig installiert und die Klimaanlage wird per Tasten darunter bedient - die praktischere Lösung. Mit der Navigationsoption wächst aber der Bildschirm auf 8,7 Zoll an und es leidet insgesamt die Bedienbarkeit wie beschrieben.

⊕ Ansonsten ist der Scénic ein einfach zu steuerndes Auto, Lenkrad und Sitz sind zügig passend eingestellt, der Schalthebel ist angenehm hoch angebracht und auch die elektrischen Außenspiegel und Fensterheber beherrscht

man problemlos. Der Bildschirm als Kombiinstrument kann Tacho und Drehzahl auf unterschiedliche Arten darstellen - allerdings nicht beides gleichzeitig in Zeigerdarstellung.

⊖ Der Warnblinkschalter ist deutlich zu klein und optisch zu wenig abgesetzt.



Die ordentliche Verarbeitungsqualität des Innenraums kann nicht über die z. T. umständliche und gewöhnungsbedürftige Funktionalität dieser Ausstattungsvariante hinwegtrösten.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Scénic ist in der Intens-Ausstattung serienmäßig mit dem R-LINK 2 Infotainment-System in der kleineren Variante mit 7 Zoll Bildschirm ausgestattet. In Sachen

Konnektivität ist er gut aufgestellt, Apple Carplay oder Android Auto haben inzwischen auch Einzug gehalten.

Es stehen viele Wege offen, Audio- und auch Videodateien wiederzugeben: Zwischen Bluetooth, USB, SD-Karte und 3,5 mm-Klinke kann gewählt werden, Radioempfang ist auch per DAB+ serienmäßig. Wenn man das Navigationspaket mitbestellt, verfügt das R-Link 2 über einen größeren

Bildschirm und hat über die eingebaute SIM-Karte einen Online-Zugang zum Renault Store, der verschiedene Apps für Individualisierungsmöglichkeiten bietet.

Familientauglich sind auch die USB-Ladeanschlüsse im Fond und die 12 V-Steckdosen im Fond und im Kofferraum.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Der Scénic bietet reichlich Platz im Innenraum, wie man es von einem Van erwartet. Vorne reicht er locker für über 1,90 m große Personen, wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, weil sich die Sitze nicht weiter nach hinten

schieben lassen; die Kopffreiheit würde auch für 2,15 m große Riesen ausreichen. Breit genug ist der Innenraum vorne ohne Zweifel, und so empfindet man das Raumangebot als sehr großzügig.

3,2 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen immerhin ebenso große 1,85 m-Personen Platz. Je nach Unterschenkelgröße sind die voluminösen Tablett hinten an den Vordersitzen sehr ungünstig für Erwachsene, weil ihre Knie an das Gehäuse stoßen; breitbeinig dahinter sitzen wäre eine Möglichkeit, die aber alles andere als bequem ist. Das große Panorama-Glasdach (nicht im Testwagen) sorgt für ein luftiges Gefühl und eine tolle Aussicht - nicht zu unterschätzen insbesondere für Kinder auf längeren Fahrten.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

2,3 Innenraum-Variabilität

⊕ Die hinteren Sitze lassen sich zweigeteilt verschieben, die Lehnen etwas in der Neigung einstellen und ebenso zweigeteilt zusammenklappen, jedoch nicht ausbauen. Das Thema Ablagen und Fächer behandelt Renault umfassend: Überall gibt es kleinere und größere Fächer. Highlight ist die bei den höheren Ausstattungen serienmäßige verschiebbare Mittelkonsole. Diese bietet Becherhalter, ein großes beleuchtetes Fach unter der Armlehne und eine Schublade für die hinteren Passagiere. Hier sind auch die USB- und Klinkenanschlüsse für die beiden Sitzreihen verbaut.

Das schubladenartige Handschuhfach ist klimatisiert, beleuchtet und bietet viel Stauraum - allerdings kann man es nicht ohne Weiteres weit herausziehen, wenn der Beifahrerplatz besetzt ist. Darüber hinaus gibt es große Türfächer, ein kleines Fach vor dem linken Fahrerknie, ein Schubfach unter dem Fahrersitz und Bodenfächer in allen vier Fußräumen. Insgesamt bietet dieses Sammelsurium an Staumöglichkeiten laut Renault bis zu 63 Liter Fassungsvermögen.

2,6 KOMFORT

3,1 Federung

Den Scénic hat Renault mit 20 Zoll großen Felgen in schmaler 195er Bereifung ausgestattet und nennt diese "Efficiency Wheels". Wenngleich sie eventuell Vorteile beim Rollwiderstand und damit beim Verbrauch bringen, wirken sie sich jedoch nachteilig auf den Federungskomfort aus. Gerade über Einzelhindernisse und regelmäßige kurze Bodenwellen rollen sie etwas hölzern und unnach-

giebig. Insgesamt bemüht sich der Scénic aber um passablen Komfort, federt aber in der kürzeren Variante etwas weniger geschmeidig als in der Langversion. Lange Bodenwellen werden gut abgefangen und auf der Autobahn fühlt sich der Van gut aufgehoben. Querfugen, Kanaldeckel oder Kopfsteinpflaster verdaut er nicht so gut und quitiert so manchen Straßenmangel mit leichtem Fahrwerkspoltern.

2,3 Sitze

⊕ Serienmäßig verfügt der Intens über manuell einstellbare Vordersitze (inkl. Höheneinstellung), wobei nur der Fahrersitz eine manuell justierbare Lendenwirbelstütze hat. Optional kann man eine elektrisch einstellbare Lordosenstütze samt Massagefunktion für den Fahrersitz ordern, dann kann für diese Seite auch die Sitzflächenlänge eingestellt werden. Als weitere Option gibt es elektrisch einstellbare Vordersitze mit elektrischen Lordosenstützen (inkl. Massagefunktion) und einstellbaren Sitzflächenlängen.

Extra breite und hoch geformte Relax- und Komfortkopfstützen finden sich ebenso in der Optionsliste, wobei sich ein wirklicher Mehrwert gegenüber konventionellen Kopfstützen aber höchstens für die Mitfahrer ergibt. Unabhängig davon ist die Sitzposition hinter dem Steuer angenehm und auch hinten können die meisten Leute bequem sitzen, wenn sie sich nicht an dem für Erwachsene etwas ungünstigen Kniewinkel und den kurzen Beinauflagen stören.

3,0 Innengeräusch

Die Geräuschkulisse ist im Scénic während der Fahrt zwar nicht störend, besonders leise ist der Van aber auch nicht. Bei 130 km/h wurden 68,3 dB(A) gemessen, ein zufriedenstellender Wert. Der Motor selbst ist dabei unauffällig und

meist kaum zu hören, weil gut gedämmt und passend abgestimmt. Es sind allgemeine Fahrgeräusche und deutliche Windgeräusche, vor allem im Bereich der A-Säule und der Außenspiegel, die für die akustische Untermalung sorgen.

2,1 Klimatisierung

⊕ Ab der Intens-Ausstattungsline ist eine Zweizonen-Klimaautomatik Serie. Sie bietet unterschiedliche Intensitätsstufen für den Automatik-Modus und einen Luftgütesensor, der je nach Schadstoffbelastung die Umluftklappe steuert. Überdies ist ein Pollen- und Aktivkohlefilter verbaut, um Feinstaub und störende Gerüche aus dem Innenraum zu halten. Die gemessenen Schadstoffkonzentrationen in der Ansaugluft können über den Monitor angezeigt werden, allerdings keine genauen Messwerte, sondern nur ob gute oder schlechte

Luftqualität ermittelt wurde. Die Sitzheizung vorn kostet Aufpreis, für die hinteren Sitze gibt es sie nicht. Serienmäßig sind dagegen Sonnenschutzrollos in den hinteren Seitentüren, getönte Scheiben hinten kosten wiederum Aufpreis.

⊖ Der Einstellbereich der vorderen Luftdüsen ist zu knapp bemessen, vor allem nach oben kann man sie kaum schwenken.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen

Renault verbaut seinen aktuell kleinsten Dieselmotor in diese Scénic-Variante - er muss mit unter 1,5 Liter Hubraum auskommen. Dass man dennoch im vergleichsweise großen Van nicht verzweifeln braucht, liegt am Startergenerator der Hybrid-Assist-Variante, der zusätzliche Leistung bei niedrigen Motordrehzahlen über einen Riemen beisteuert. Die Folge: der kleine Diesel marschiert schon knapp über 1.000 1/min munter los und lässt sich im Alltag gut fahren, trotz der vergleichsweise langen Getriebeübersetzung. Die merkt man in den oberen Gängen - während bis zum vierten Gang noch gute Elastizitätswerte möglich sind (60 auf 100 km/h in unter 8 Sekunden im 3. Gang, in

10 Sekunden im 4. Gang), geht dem Turbodiesel im sechsten Gang dann endgültig die Puste aus (60 bis 100 km/h in 22,2 Sekunden), er ist eigentlich nur noch zum ruhigen Geschwindigkeit-Halten brauchbar.

Die kleine Hybrid-Batterie (Lithium-Ionen 48 V) wird während der Schubphasen und beim Bremsen geladen; dies spürt man als Fahrer, weil der Scénic mit Mild-Hybrid-System weniger weit rollt als die "konventionellen" Modelle. Daran muss man sich etwas gewöhnen, um die Vorteile des Systems optimal nutzen zu können - die Art des Fahrens geht in Richtung Elektroauto, in dem das Rekuperieren als leichtes Bremsen genutzt wird und die Bremsen an den Rädern erst bei stärkerer Verzögerung zum Einsatz kommen.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Renaults Kompetenz bei Dieselmotoren zeigt sich vor allem bei der Laufkultur: für einen Vierzylinder läuft der Dieselmotor sehr kultiviert. Er gibt kaum Vibrationen bis in den Innenraum ab, hier hat Renault effektiv entkoppelt. Auch akustisch hält er sich zurück und wird erst beim

Ausdrehen laut, wenn deutlich über 3.500 1/min anliegen; da der Motor selbst unter Last bei sehr niedrigen Drehzahlen nicht brummt, kann man seine gute Leistungsentfaltung dank Generatorunterstützung unter 2.000 1/min sinnvoll nutzen.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Sechsgang-Handschaltung tut sich weder durch besondere Präzision noch durch kurze Schaltwege hervor - für den Alltag und zum gelassenen Charakter des Scénic passt sie jedoch gut. Die Gänge sind im üblichen H-Schema angeordnet, der Rückwärtsgang über einen Ring am Schaltknauf vor versehentlichem Einlegen effektiv geschützt. Die Kupplung kann man gut dosieren, sie ist leichtgängig und der Schleifpunkt gut erfühlbar. Die Anschlüsse der sechs Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Die Gesamt-

übersetzung hat Renault vergleichsweise lang gewählt, bei 130 km/h liegen lediglich 2.400 1/min an. Die Schaltpunktanzeige wurde angepasst, um das durch den zusätzlichen Elektroschub niedrigere mögliche Drehzahl-niveau zu nutzen. Beim Anfahren an Steigungen unterstützt die Berganfahrhilfe, die auch ohne gedrücktes Bremspedal kurzzeitig die Bremse aktiviert lässt. Das Start-Stopp-System funktioniert sehr gut und dank des riemen-getriebenen Startergenerators besonders geschmeidig.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Scénic ist mit einer sicheren Fahrwerksabstimmung unterwegs. Der Geradeauslauf überzeugt auch bei Spurrinnen, bei zu schnell angegangenen Kurven schiebt er gutmütig über die Vorderräder nach außen und bremst sich dabei ab. Auch beim Ausweichtest hinterlässt er einen angenehmen Eindruck, da die Untersteuerneigung in Verbindung mit dem rigoros, jedoch nur im erforderlichen Maße eingreifenden ESP ein Schleudern oder gar Kippen sicher verhindert. Das Stabilitätsprogramm regelt fein genug, um

die Lenkbarkeit in solchen Situationen so weit wie möglich aufrecht zu erhalten. Insgesamt ist das Verhalten zwar unsportlich, aber weitgehend sicher - passend zum Fahrzeug und seiner Aufgabe als Familien-Van. Die überschaubare Leistung des Motors stellt die Traktionskontrolle nicht vor besondere Herausforderungen, wenn der Grip mal nicht ganz reichen sollte, regelt sie angemessen die Motorleistung zurück und bremst durchdrehende Räder ein.

2,8 Lenkung

Die Lenkung des Scénic ist ordentlich abgestimmt, hat aber Schwächen in Bezug auf den gefühlten Fahrbahnkontakt und das Ansprechen des Autos auf kleine Lenkbewegungen um die Mittellage. Dennoch lassen sich Landstraßen-

kurven recht zielgenau und gelassen durchfahren, die Lenkung passt zum Auto. Störende Antriebseinflüsse sind nicht zu spüren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,8 Lenkradumdrehungen, die Lenkung ist somit angemessen direkt übersetzt.

3,3 Bremse

Die Bremsanlage des Scénic zeigt sich zwar insgesamt standhaft, ihre grundsätzliche Performance könnte jedoch noch Optimierung vertragen - durchschnittlich 37,5 m werden benötigt, um von Tempo 100 km/h zum Stillstand zu

kommen (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Das ist heutzutage auch für einen Van kein guter Wert mehr. Wenig hilfreich scheinen dabei die großen und schmalen Energiesparreifen. Immerhin spricht die Bremse gut an und lässt sich fein dosieren.

2,3 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Scénic kann überzeugen, beispielsweise ist immer ein Notbremsassistent mit Fußgängererkennung Serie; er arbeitet von 7 bis 160 km/h bzw. bei der Fußgängererkennung von 7 bis 60 km/h. Im Stadtverkehr kann der Renault Unfälle mit Autos oder Personen verhindern, indem er selbstständig bremst. Bei höheren Geschwindigkeiten bremst das System nach einer akustischen und optischen Kollisionswarnung ebenfalls autonom und kann so die Unfallschwere mindern. In allen Scénic findet man einen Tempomaten mit Geschwindigkeitsbegrenzer, der auf Knopfdruck auch die von einer Kamera erkannten Geschwindigkeitsbegrenzungen übernimmt (Serie bei Intens). Fährt man schneller als das erkannte Tempolimit, wird man gewarnt (Option). Auch ein Müdigkeits- und ein Spurverlassenswarner sind bei der Intens-Ausstattungsline stets an Bord. Optional lässt sich die Ausstattung komplettieren mit einem aktiv lenkenden Spurhalteassistenten, einem Totwinkelassistenten und einem Head-up-Display, das die Informationen aber nicht auf die Windschutzscheibe projiziert, sondern auf eine ausfahrbare kleine Scheibe auf dem Armaturenbrett. Ein direkt messendes Reifendruck-Kontrollsystem ist wiederum serienmäßig an Bord.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest (Stand August 2016) erreicht der Scénic die vollen fünf Sterne. Im Kapitel Insassenschutz gibt es 90 Prozent der Punkte. Vorn passen die Kopfstützen für Personen bis über 1,90 m. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn bis hinten reichende Kopfairbags sind serienmäßig in allen Scénic.

⊖ Die Kopfstützen hinten reichen nur für etwas über 1,60 m große Personen aus, die meisten Erwachsenen sind also hinten unter Umständen nicht ausreichend vor einem Schleudertrauma geschützt. Warndreieck und Verbandkasten haben keine expliziten Plätze, sind im Notfall damit schlechter auffindbar.

2,6 Kindersicherheit

Der Beifahrersitz und die äußeren Rücksitze sind serienmäßig mit Isofix samt Ankerhaken ausgestattet; diese Sitze haben auch eine iSize-Freigabe. Hohe Kindersitze sind hinten je nach Modell mit Einschränkungen montierbar, da sie an der Dachsäule anstehen können. Befestigt man die Kindersitze hinten mit dem Gurt, können die Seitenwangen des Sitzes dafür sorgen, dass der Sitz nicht perfekt

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie (nur Warnblinker)
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

fest angezogen werden kann. Wie immer empfiehlt sich hier eine (Kinder-)Sitzprobe beim Autohändler.

⊕ Beim ADAC Crashtest schneidet der Renault bei der Kindersicherheit mit 82 Prozent der möglichen Punkte gut ab (Stand August 2016). Der Beifahrerairbag ist serienmäßig per Drehschalter am Armaturenbrett deaktivierbar, um dort auch nach hinten gerichtete Kindersitze installieren zu können. Man kann oberhalb des Rückspiegels einen weiteren Innenspiegel ausklappen, mit dem sich die Kinder im Fond besser beobachten lassen, ohne den Kopf nach hinten wenden zu müssen.

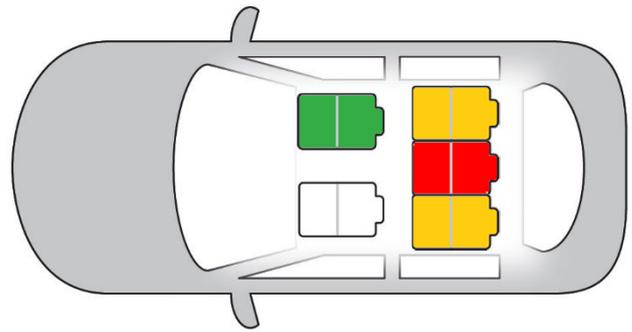
⊖ Auf dem Fondmittelsitz dürfen laut Hersteller keine Kindersitze montiert werden. Die Kindersicherung in den Fondtüren lässt sich zu einfach bedienen und kann damit auch von Kindern leicht deaktiviert werden.

3,2 Fußgängerschutz

Bei der Bewertung der Fußgängersicherheit gibt es Licht und Schatten. Die seitlichen Zonen der Motorhaube und die A-Säulen sind im Sinne eines weicheren Aufpralls nicht gut entschärft. Dafür gibt es im entsprechenden Ka-

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

pitel des ADAC Crashtests nur 67 Prozent der Zähler (Test Stand August 2016).

⊕ Positiv dagegen ist die bei allen Scénic serienmäßige Personenerkennung des Notbremssystems.

4,2 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Scénic mit Hybrid Assist liegt im ADAC EcoTest bei 4,9 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 155 g pro km; dieser Wert enthält auch den CO₂-Ausstoß, der bei der Gewinnung und Verarbeitung des Rohöls sowie beim Transport entsteht (notwendige Grundlage für den Vergleich mit anderen Kraftstoffen wie Gas oder Strom) - der rein am Autoauspuff gemessene Wert beträgt 129 g pro km. Für diese Ergebnisse erhält der Scénic 32 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO₂ des EcoTest. Am Innerorts-Verbrauchswert sieht man gut den Nutzen des Mild-Hybrid-Systems, er beträgt nur 4,3 l/100 km und ist für einen Van dieser Größe sehr gut. Außerorts steigt der Verbrauch auf 4,6 l/100 km, weil das System dort seine Vorzüge kaum noch ausspielen kann. Auf der Autobahn haben wir einen Verbrauch von 5,9 l Diesel pro 100 km gemessen.

5,5 Schadstoffe

Leider verzichtet Renault bei diesem Modell noch immer auf eine ausreichende Abgasnachbehandlung. Das verbaute System hat mit der Bezeichnung "NOx-Falle" zwar einen netten Namen, es kann als einfacher NOx-Speicherkat im Scénic seiner Aufgabe außerhalb des

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,3		
Durchschnitt		6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,6		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B
Autobahn	5,9		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	4,9		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

Zulassungszyklus aber nicht gerecht werden. Der Stickoxid-Ausstoß liegt je nach Fahrzyklus bei etwa 400 bis 660 mg/km und damit viel zu hoch; es konnten zwar gerade innerorts Verbesserungen gegenüber älteren Versionen des Motors erzielt werden, diese reichen aber

bei weitem nicht aus. Dafür gibt es null Punkte - sehr bedauerlich, denn bei allen anderen Schadstoffgruppen kann der Motor sehr gut abschneiden. Die Gesamtpunkt-

zahl im EcoTest bleibt so bei 32 Punkten, wofür es zwei von fünf möglichen Sternen gibt.

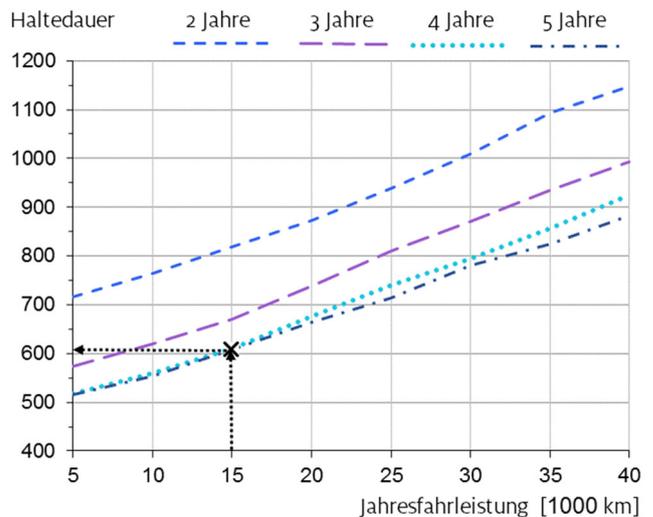
1,9 AUTOKOSTEN

1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Anschaffungspreis von knapp 28.500 Euro ist der Scénic in der getesteten Intens-Ausstattung mit dem sparsamen Dieselmotor und einer angemessenen Ausstattung ein durchaus interessantes Angebot. Die KFZ-Steuer liegt bei 142 Euro pro Jahr, für ein Diesel-Auto ein niedriger Wert. Die Versicherungseinstufungen bewegen sich im mittleren Bereich, lediglich die Vollkaskoversicherung kommt relativ teuer. Eine Aussage über die künftige Wertentwicklung ist schwierig, weil der zukünftige Umgang mit Dieselmotorisierungen noch nicht final geklärt ist. Bisher konnte der Renault Scénic mit einer guten Restwertentwicklung punkten. Euro 6-Diesel wie im Testwagen stehen aktuell noch nicht im Fokus von möglichen Fahrverboten. Wer auf Nummer sicher gehen will, wartet bis zum vierten Quartal 2018, dann soll das Abgasnachbehandlungssystem der Dieselmotoren verbessert werden; denn der geringe Verbrauch macht diese Motorisierung durchaus interessant, hier kann momentan kein Benziner im Scénic mithalten.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 608 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	ENERGY Tce 115	ENERGY Tce 140	ENERGY Tce 160	ENERGY dCi 110	ENERGY dCi 130	ENERGY dCi 160 EDC
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1330	4/1330	4/1330	4/1461	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	103 (140)	120 (163)	81 (110)	96 (130)	118 (160)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1500	240/1600	260/1800	260/1750	320/1750	380/1750
0-100 km/h [s]	11,3	10,1	9,9	12,4	11,4	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	195	200	184	194	208
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,5 S	5,5 S	5,5 S	3,9 D	4,5 D	4,5 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	123	123	123	100	116	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.	n.b.	17/24/21	17/24/21	17/24/21
Steuer pro Jahr [Euro]	84	84	84	152	194	198
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	577	585	633	581	591	676
Preis [Euro]	22.490	23.790	29.190	24.790	26.790	33.690

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl. (Mild-Hybrid Diesel/Elektro), Euro 6b, NOx-Speicherkat	
Hubraum	1.461 ccm
Leistung	81 kW/110 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	260 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	184 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,4 s
Verbrauch pro 100 km	3,5 l
CO ₂ -Ausstoß	92 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,59 m ² /0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	195/55 R20
Länge/Breite/Höhe	4.407/1.866/1.645 mm
Leergewicht/Zuladung	1.583/533 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	506/1.554 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730/1.850 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	52 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre plus 3 Jahre Anschlussgarantie /12 Jahre
Produktion	Douai, Frankreich

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,0 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	10,0/14,6/22,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Reifengröße Testwagen	195/55 R20 XL 95H
Reifenmarke Testwagen	Continental Conti Eco Contact 5
Wendekreis links/rechts	11,8 m
EcoTest-Verbrauch	4,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,3/4,6/5,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	129 g/km (WTW* 155 g/km)
Reichweite	1.060 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.135 mm
Leergewicht/Zuladung	1.565/551 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	355/765/1.335 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	75 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	123 Euro	Wertverlust	343 Euro
Monatliche Gesamtkosten	608 Euro		
Steuer pro Jahr	142 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/21		
Basispreis Scénic ENERGY dCi 110 Hybrid Assist Intens	28.490 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.08.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	32.190 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.270 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.190 Euro (Paket)/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.190 Euro (Paket)/-
Regen-/Lichtsensor	Serie/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/790 Euro (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	890 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	890 Euro (Paket)/-
Head-Up-Display	1.190 Euro (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	Serie (Warnung)/290 Euro* (Halteassistent)
Spurwechselassistent	890 Euro* (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	790 Euro* (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	ab 590 Euro* (Paket)/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie (elektrische Entriegelung)

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 409 Euro (im Zubehör)
Metalllackierung	ab 650 Euro*
Schiebedach/Panoramaglasdach	690 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

1,9

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

Stand: Januar 2018

Test und Text: M. Ruhdorfer