



## Renault Scénic TCE 140 GPF Bose Edition

Fünftüriger Van der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Angesichts der immer weiter über den Marktschwappenden SUV-Welle ist der Scénic von Renault als praktischer Van inzwischen eine wohlthuende Ausnahme. Ob Kurz- oder Langversion, beim Platzangebot ist er jedem vergleichbar langen SUV überlegen und die kuppelartige Gestaltung der Front hat ganz praktische Vorteile; denn die schmalen A-Säulen ermöglichen einen guten Verkehrsüberblick nach vorne und zur Seite. Darüber hinaus kann der Scénic mit vielen praktischen Details wie unzähligen Fächern im Innenraum punkten, auch der Fahrkomfort geht in Ordnung und wird nur durch die über Kanten etwas unwillig abrollenden Räder im 20-Zoll-Format geschmälert. Gerade vorne sind die Sitze bequem, auf der Fahrerseite hat die Bose Edition-Ausstattung sogar eine Massagefunktion serienmäßig dabei. Selbst wenn man die Bedienschritte des Infotainmentsystems auswendig lernt, der animierte Menüaufbau bleibt träge und führt so bei der Bedienung zu unnötig langen Ablenkungen.

Die Umstellung auf die Abgasnorm Euro 6d-TEMP hat einen neuen Benziner in den Scénic gebracht. Mit 1,33 Liter Hubraum ist er recht klein, mit seiner Turboaufladung liefert er aber völlig angemessene 140 PS und maximal 240 Nm ab. Dank vier Zylindern läuft der Motor sehr kultiviert und erhebt seine Stimme erst bei hohen Drehzahlen. Verbrauchstechnisch ergibt sich leider kein nennenswerter Vorteil gegenüber dem Vorgänger-Motor, bei den Schadstoffemissionen aber umso mehr: dank Otto-Partikelfilter sind die Partikelemissionen nun vorbildlich niedrig, auch sonst leistet er sich keinen Patzer und kann so die volle Punktzahl im Ecotest im Bereich Schadstoffe holen. Am vierten Stern scheitert es am Ende leider nur wegen des zu hohen Verbrauchs. Trotzdem ist der Scénic in der Bose Edition ein interessantes Angebot, weil die Ausstattung großzügig ist und angesichts der Leistung und der vielen praktischen Talente der Listenpreis ab knapp 29.000 Euro für den Testwagen angemessen erscheint. **Konkurrenten:** u.a. BMW 2er Active Tourer, KIA Carens, Opel Zafira, VW Touran.

- +** vorn gutes Platzangebot, umfangreiche Serienausstattung inkl. Navi, kultivierter und durchzugsstarker Benziner, sauberes Abgas
- erhöhter Verbrauch, umständliches Bediensystem, große Felgen schmälern Abrollkomfort

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,2

### Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,5
	Fahrspaß	2,4
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,5 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 breit verlaufende Spaltmaße entstehen. Der Unterboden ist angemessen verkleidet, vorne und seitlich gut geschützt; nur in der Mitte und im Heckbereich zeigt er sich weniger aufgeräumt. Praktisches Detail: die Motorhaube wird über Gasdruckfedern

offengehalten. Der Innenraum gefällt durch sein unkonventionelles 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 günstigeren harten Kunststoff gesetzt. Die Verarbeitung ist tadellos, nichts klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen.

### 2,8 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs hat der Scénic TCe 140 mit seinem 52 Liter Tank einen Aktionsradius von über 730 km. Die Zuladung von bis zu 524 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 mit der getesteten Motorisierung gibt. Auf dem Dach sind Lasten bis 80 kg erlaubt, praktische Dachschienen für den Dachträger sind dem Grand Scénic vorbehalten. Bis 1.800 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.

### 2,8 Licht und Sicht

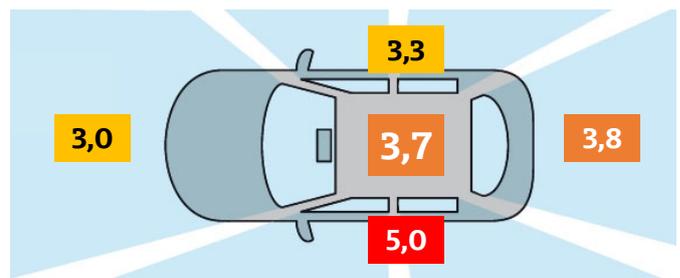
Die erhöhte Sitzposition ist angenehm, der Blick über das Verkehrsgeschehen damit günstiger. Während man das hintere Fahrzeugende recht gut abschätzen kann, fällt es vorn nicht so leicht, weil die Front sich dem Fahrblick entzieht. Im Innen spiegeln ist die Sicht nach hinten ungünstig, was auch an der 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



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

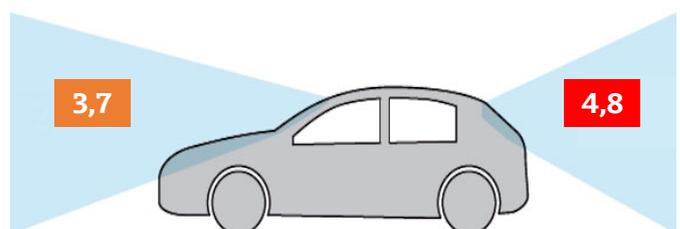
### Rundumsicht

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.



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. Besser ist die Sicht mit den optionalen LED-Frontscheinwerfern, weil sie heller leuchten und aufgrund ihrer Lichtfarbe einen optimierten Kontrast bieten; allerdings muss man auch bei der LED-Ausführung die Leuchtweitenregulierung manuell betätigen. 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. Ein Fernlichtassistent, der bei entgegenkommenden oder vorausfahrenden Verkehrsteilnehmern automatisch abblendet, ist serienmäßig an Bord.

## 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.

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

## 2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 400 Liter. Rollt man die Abdeckung ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 590 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 810 Liter verstauen. Bei Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.380 Liter Volumen verfügbar. Mit dem variablen Kofferraumboden in der oberen Position lassen sich etwa 75 Liter des Gesamtvolumens abtrennen.

## 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: Die Kofferraumöffnung ist hoch und dadurch der Laderaum gut nutzbar. Beim Beladen fällt nur die recht voluminöse Stoßstange stö-

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 nicht mehr ganz zufriedenstellendes Ergebnis erzielen, sehr günstig sind zwar die geteilten A-Säulen vorn, aber der Blick nach schräg hinten wird durch die breiten hinteren Säulen deutlich eingeschränkt.

⊖ Das Head-Up-Display wird über eine kleine ausfahrbare Scheibe auf dem Armaturenbrett umgesetzt. Der Rahmen der Head-Up-Einheit spiegelt sich teilweise deutlich in der Frontscheibe. Eine Probefahrt ist hier zu empfehlen - das Head-Up-Display ist obligatorisch, sobald man die LED-Scheinwerfer ordert.

nächtliche Ein- und Aussteigen gibt es eine Umfeldbeleuchtung.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://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.



Mit 400 l Volumen ist der Kofferraum des Scénic von beachtlicher Größe.

rend 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 knapp 1,90 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, die dafür nötigen Befestigungsstellen sind serienmäßig im Auto verbaut; beim Scénic gibt es Befestigungspunkte nur oben hinter den Rücksitzen.

## 2,6 INNENRAUM

### 2,8 Bedienung

Der Scénic erfordert wie alle mit dem R-LINK 2-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) oder 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 Klimamenu gewechselt werden, um etwas an der Belüftung oder Luftverteilung zu ändern. Das Navigationssystem ist Serie und wird über den 8,7 Zoll Bildschirm bedient.

⊕ 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. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffmulden suboptimal platziert sind.



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

## 2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Scénic ist in der Bose Edition-Ausstattung serienmäßig mit dem R-LINK 2-Infotainmentsystem in der größeren Variante mit 8,7 Zoll Bildschirm ausgestattet. Dabei ist auch ein Navigationssystem mit Kartenmaterial für Europa und Echtzeit-Verkehrsinformationen (TomTom Traffic). In Sachen Konnektivität ist er gut aufgestellt, Apple Carplay oder Android Auto sind serienmäßig. 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. Die eingebaute SIM-Karte ermöglicht überdies einen Online-Zugang zum Renault Store, der verschiedene Apps für Individualisierungsmöglichkeiten bietet (drei Jahre inklusive, danach kostenpflichtig). 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 vorn ohne Zweifel, und so empfindet man das Raumangebot als sehr großzügig.

## 3,1 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen immerhin ebenso große Personen Platz. 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.

## 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 der höheren Ausstattung 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



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

nicht ohne Weiteres weit herausziehen, wenn der Beifahrerplatz besetzt ist. Darüber hinaus gibt es große Türfächer, ein kleines Fach vor dem linken Fahrerknien, 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 unnachgiebig. 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.

### 2,4 Sitze

⊕ Serienmäßig verfügt der Scénic als Bose Edition über manuell einstellbare Vordersitze (inkl. Höheneinstellung), wobei der Fahrersitz sogar mit einer ausziehbaren Oberschenkelaufgabe, einer elektrischen Lordosenstütze und einer Massagefunktion ausgestattet ist. Als Option gibt es elektrisch einstellbare Vordersitze, dann auch mit elektrischer Lordosenstütze (inkl. Massagefunktion) und einstellbarer Sitzflächenlänge für den Beifahrersitz. In diesem Paket

enthalten sind auch extra breite und hoch geformte Relax- und Komfortkopfstützen, 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.

## 2,9 Innengeräusch

Die Geräuschkulisse während der Fahrt ist im Scénic nicht störend, besonders leise ist der Van jedoch nicht. Bei 130 km/h werden 67,8 dB(A) gemessen, ein zufriedenstellender Wert. Der Motor läuft ausgesprochen leise bis etwa 3.000 1/min, wird über 4.000 1/min dann auffallend lauter - in diesen Drehzahl-

bereich muss man aber selten, weil der Motor dank Turboaufladung auch bei niedrigen Umdrehungen schon viel Kraft hat. Es sind allgemeine Fahrgeräusche und deutliche Windgeräusche, vor allem im Bereich der A-Säule und der Außenspiegel, die für die akustische Untermalung sorgen.

## 2,2 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik ist immer 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. Eine Sitzheizung vorn kostet Aufpreis, für die hinteren Sitze gibt es sie nicht. Serienmäßig sind dagegen Sonnenschutzrollos in den hinteren Seitentüren und getönte Scheiben hinten.

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

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 2,3 Fahrleistungen

⊕ Mit dem neuen 140 PS TCe Motor ist der Scénic gut motorisiert, seine 240 Nm Drehmoment liegen ab 1.600 1/min an. Damit lässt sich der Van sehr schaltfaul fahren, schon ab 50 km/h kann man im 6. Gang unterwegs sein. Bei niedrigen Drehzahlen zeigt der Motor nur etwas verzögertes Ansprechen, ansonsten reagiert er recht spontan auf Gasbefehle. Die

Elastizitätsmessungen in den Gängen vier bis sechs bestätigen die gute Durchzugskraft des Turbo-Vierzylinders, wobei hier verhältnismäßig kurze Gesamtübersetzung hilfreich ist. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Scénic in 5,8 Sekunden, Überholvorgänge können so zügig erledigt werden. Insgesamt kann man durchaus mit Fahrspaß unterwegs sein.

### 2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm und ist damit vielen Dieselmotoren spürbar überlegen. Bei niedrigen Drehzahlen arbeitet er unauffällig und neigt nicht zum Brummen. Erst beim Ausdrehen vergisst seine ansonsten guten Manieren - während er bei mittleren Drehzahlen unter Last kernig klingt und durchaus eine sportliche Note vertritt,

wird er beim Ausdrehen oberhalb von 4.000 1/min deutlich lauter und neigt auch zum Dröhnen. Die hohen und eventuell störenden Drehzahlen sind im Alltag aber praktisch nicht nötig. Insgesamt ist der 1,33-l-Motor ein munterer Geselle, der willig hochdreht und seine Leistung gleichmäßig entfaltet.

### 1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Sechsgang-Handschaltung lässt sich angemessen präzise schalten, besonders kurz sind die Schaltwege aber nicht - für den Alltag und zum gelassenen Charakter des Scénic passt sie gut. Die Gänge sind im üblichen H-Schema angeordnet, der Rückwärtsgang über einen Ring am Schaltknäuf 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 Gesamtübersetzung hat Renault vergleichsweise kurz gewählt, bei 130 km/h liegen schon knapp 3.000 1/min an. Die Schaltpunktanzeige empfiehlt jeweils passendes hoch- und runterschalten. Beim Anfahren an Steigungen unterstützt die Berganfahrhilfe, die auch ohne gedrücktes Bremspedal kurzzeitig die Bremse aktiviert lässt. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos, der Motor wird geschmeidig gestartet.

## 2,4 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.

Der Motor hat zwar nicht viel Hubraum, dank Turboaufladung kann er aber kräftig anschieben - so sind die Vorderräder schon mal überfordert, wenn man beim Anfahren zu forsch Gas gibt; die Traktionskontrolle regelt dann Leistung zurück.

### 2,5 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Scénic ist ordentlich abgestimmt, sie hat nur leichte Schwächen in Bezug auf den gefühlten Fahrbahnkontakt und das Ansprechen des Autos auf kleine Lenkbewegungen um die Mittellage. Dennoch lassen sich Landstraßenkurven 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.

### 2,5 Bremse

⊕ Die Bremsanlage des Scénic zeigt sich insgesamt standhaft, ihre grundsätzliche Performance ist noch gut. Durchschnittlich 35,1 m werden benötigt, um von Tempo 100 km/h zum Stillstand zu kommen (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Das ist ein angemessener Wert. Wenig hilfreich scheinen lediglich die großen und schmalen Energiesparreifen. Aber die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren.

## 2,3 SICHERHEIT

### 1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Scénic kann überzeugen, beispielsweise ist immer ein Notbremsassistent mit

## 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
	Querverkehrerkennung 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 (Warnblinker)
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

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

## 2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm (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 1,95 m. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn bis hinten reichende Kopfairbags sind serienmäßig in allen Scénic.

## 2,5 Kindersicherheit

Der Beifahrersitz und die äußeren Rücksitze sind serienmäßig mit Isofix samt Ankerhaken ausgestattet; diese Sitze haben auch eine i-Size-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 Kindersitz nicht perfekt 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. Alle Fensterheber verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

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

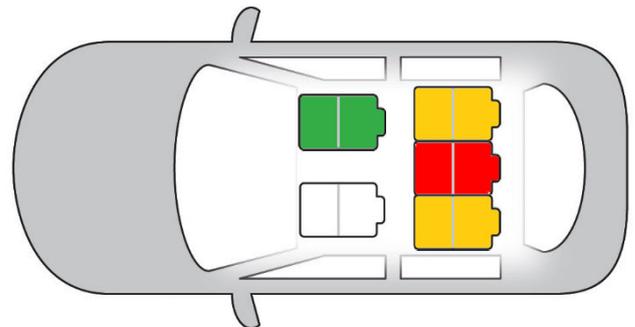
übernimmt. Fährt man schneller als das erkannte Tempolimit, wird man gewarnt (Serie). Auch ein Müdigkeits- und ein Spurverlassenswarner sind beim Bose Edition an Bord. Optional lässt sich die Ausstattung komplettieren mit einem aktiv lenkenden Spurhalteassistenten, einem Totwinkelassistenten und einem 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.

⊖ Die Kopfstützen hinten reichen nur für etwas über 1,70 m große Personen aus, viele Erwachsene sind also hinten unter Umständen nicht ausreichend vor einem Schleudertrauma geschützt. Warndreieck und Verbandkasten haben keine expliziten Plätze, sind im Notfall damit schlechter auffindbar.

⊖ 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.

### 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)

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

## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 4,2 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Scénic TCe 140 GPF liegt im Ecotest bei 7,1 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 195 g je Kilometer. Im Ecotest gibt es dafür nur 18 von maximal 60 Punkten im Bereich CO<sub>2</sub>. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 7,2 l, außerorts bei 6,3 l und auf der Autobahn bei erhöhten 8,2 l Super pro 100 km.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Im Bereich Schadstoffausstoß hat der Scénic die größten Fortschritte gemacht. Dem neuen Motor wurde ein Partikelfilter (OPF) angehängt, der die Partikelemissionen erheblich reduziert. Auch die CO-Emissionen unter hoher Last wurden deutlich gesenkt. So ist der neue 1,33-l-Benziner sehr sauber und erhält volle 50 Punkten für sehr sauberes Abgas. Insbesondere die Partikelemissionen sind in allen Zyklen ausgesprochen niedrig. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten

## 2,2 AUTOKOSTEN

### 2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Anschaffungspreis von knapp 29.000 Euro ist der Scénic in der getesteten Bose Edition-Ausstattung mit dem neuen Benzinmotor und seiner guten Ausstattung ein durchaus interessantes Angebot. Die KFZ-Steuer liegt bei 138 Euro pro Jahr (nach WLTP-CO<sub>2</sub>-Wert). Die Versicherungseinstufungen bewegen sich im mittleren Bereich, lediglich die Vollkaskoversicherung kommt relativ teuer. Bisher konnte der Renault Scénic mit einer guten Restwertentwicklung punkten, eine sichere Prognose über einen längeren Zeitraum ist schwierig - allerdings erfüllt der TCe 140 GPF die neueste Abgasnorm und ist dank Partikelfilter auch in der Praxis sehr sauber. Somit hat dieser Scénic gute Voraussetzungen für eine angemessene Restwertentwicklung.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

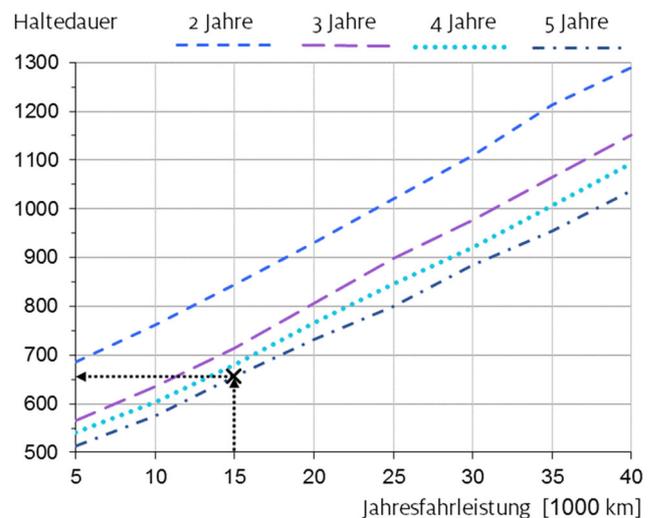
Autobahn	8,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

kommt der Franzose auf 68 Punkte und verpasst damit nur knapp den vierten Stern, das Endergebnis sind 3 von 5 Sterne im ADAC Ecotest.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 655 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	TCe 115 GPF Limited	TCe 140 GPF Limited	TCe 160 GPF Limited	BLUE dCi 120 Limited	BLUE dCi 150 Limited
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1332	4/1750	4/1750
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	103 (140)	117 (160)	88 (120)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1500	240/1600	260/1750	300/1750	340/1750
0-100 km/h [s]	11,0	10,4	10,0	14,2	12,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	193	201	210	195	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/20	16/22/20	16/22/20	20/23/21	20/24/21
Steuer pro Jahr [Euro]	138	138	144	265	263
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	23.690	24.990	26.090	27.190	29.190

## 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-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

## Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Ottomotor, Turbo, Euro 6d-TEMP, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.332 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	6,5/6,0 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	150/136 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,59 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R 20
Länge/Breite/Höhe	4.406/1.866/1.645 mm
Leergewicht/Zuladung	1.505/514 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	506/1.554 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 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)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,5/10,1/13,8 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.950 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	195/55 R 20 95H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,8 m
EcoTest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,2/6,3/8,2 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	165 g/km (WTW* 195 g/km)
Reichweite	730 km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	1.495/524 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/810/1.380 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>139 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>71 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>155 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>337 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	702 Euro		
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) <sup>1</sup>	138 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/20		
Basispreis Scénic TCe 140 GPF Bose Edition	28.990 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.12.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	32.640 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.886 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 01.09.2018 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 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. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.190 Euro (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	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	-
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)
Spurwechslassistent	890 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	390 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 449 Euro (im Zubehör)
Metalllackierung	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	690 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,1</b>
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	2,3
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,2
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	2,0	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Volumen	2,3	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	2,5
<b>Innenraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,3</b>
Bedienung	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,8
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	3,1	Fußgängerschutz	3,2
Innenraum-Variabilität	2,3	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,6</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,6</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	4,2
Federung	3,1	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	2,2		

Stand: April 2019  
Test und Text: M. Ruhdorfer