



Renault Scénic E-Tech Electric 220 Long Range Iconic

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (160 kW / 220 PS)

Der Renault Scénic ist mittlerweile in der fünften Generation angekommen. Während sich seine Vorgänger eindeutig als Kompaktvans zu erkennen gaben, verschmilzt der Franzose nun mit der Welt der SUV und Crossover - und sagt zudem au revoir zum Verbrennerantrieb. Im Test tritt der Stromer in der Variante E-Tech 220 Long Range Iconic an und fährt damit sowohl mit dem leistungsstärkeren der beiden Antriebe als auch in der höchsten Ausstattungsvariante vor. Diese beinhaltet neben einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattungen auch eine Wärmepumpe sowie einen 22 kW-On-Board-Charger, über den nur wenige seiner Konkurrenten verfügen. Letzterer ermöglicht ein schnelles AC-Laden: In nur 4,5 Stunden ist der mit 87 kWh stattlich dimensionierte Akku vollgeladen und ermöglicht dann auf Basis des ADAC Ecotest Verbrauchs eine Reichweite von 490 km. An DC-Schnellladesäulen besteht indes noch Potential: Im Test lädt der Franzose maximal mit 145 kW und schafft es in 39 Minuten von 10 bis 80 Prozent. Abgesehen davon kann man den Scénic auch für längere Strecken empfehlen. Fahrwerk und Sitze sind komfortabel, das optionale Panoramadach sorgt für ein gutes Innenraumgefühl und die raffinierte Mittelkonsole wertet den Fondbereich auf. Einen zwiespältigen Auftritt liefert die Materialqualität ab: Der optische Eindruck ist gut, viele Stellen sind schön gemacht, aber die vordere Türbrüstung aus hartem Kunststoff ist angesichts des hohen Preises nicht mehr State of the Art. Vor allem nicht zum stattlichen Testwagenpreis von 56.750 Euro, mit dem sich der Scénic auch mit den Vertretern der Mittelklasse messen muss. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q4 etron, BMW iX2, Ford Explorer, Hyundai Ioniq 5, Kia EV3, MINI Countryman E, Opel Grandland, Peugeot e-3008, VW ID.4.

- ⊕ 22 kW AC-Laden serienmäßig, Wärmepumpe serienmäßig, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, komfortables Reisen auch im Fond
- ⊖ durchwachsene Materialqualität, DC-Ladeleistung mit Potential, zurückhaltende Fahrleistungen

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 3,1

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	1,8
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,5
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

Die Verarbeitung des Renault Scénic bewegt sich auf ordentlichem Niveau - allerdings mit Einschränkungen. Die Spaltmaße zwischen den Karosserieteilen sind gleichmäßig, die Anbauteile sind solide montiert. Kleiner Kritikpunkt: Die Fensterscheiben klappern in heruntergefahrenem Zustand beim Schließen der Tür. Der Motorraum ist weitgehend aufgeräumt, leider sind einige Stecker nicht vollständig gegen Spritzwasser geschützt. Die Fahrzeugunterseite ist durchgehend verkleidet, was für die bei E-Autos besonders wichtige Aerodynamik zuträglich, aber längst keine Selbstverständlichkeit ist. Die Frontklappe wird nur durch einen einfachen Haltestab offengehalten, dies wirkt sich in der Praxis aber nur beim Auffüllen des Wischwassers negativ aus. Positiv: Die Kunststoffbeplankung schützt rundum vor kleineren Beschädigungen am Lack. Die Verarbeitung im Innenraum ist grundsätzlich gut. Alle Bauteile wirken passend eingefügt, der Scénic vermittelt zunächst einen wertigen Eindruck. Getrübt wird der Eindruck durch die

3,3 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige Scénic verfügt über vier vollwertige Sitzplätze, sowie einen mittleren Notsitz im Fond. Die maximale Zuladung beträgt 525 kg - bei vier Personen à 80 kg reicht das für ausreichend Gepäck. Die maximale Dachlast liegt bei 80 kg, zudem besitzt das Dach eine Reling. Erfreulicherweise gibt es optional eine Anhängerkupplung: Die zulässige Stützlast misst 80 kg, dies reicht für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes. Auch als Zugfahrzeug eignet sich der Franzose: Mit eigener Bremse darf der Anhänger immerhin 1.100 kg wiegen, ohne 750 kg. Für ein Modell der unteren Mittelklasse ist der Scénic schon recht groß gewachsen. Trotz seiner 4,47 m Länge und 2,09 m Breite (inkl. der Außenspiegel) lässt er sich, nicht zuletzt dank des ordentlichen Wendekreises von 11,1 m, recht problemlos in beengten Umgebungen manövrieren.

⊕ Die Reichweite gibt Renault mit 598 km an - gemessen nach dem gesetzlich vorgeschriebenen WLTP-Verfahren. Im deutlich praxisgerechter gestalteten Messverfahren des ADAC Ecotest (u.a. Klimaanlage an, zusätzlicher Autobahn-Anteil) erreicht der Scénic eine Reichweite von etwa 490 km - im Konkurrenzumfeld ein überdurchschnittlicher Wert. Die Lithium-Batterie (Bruttokapazität: 90 kWh, Nettokapazität: 87 kWh, Spannung: 400 V) kann serienmäßig mit Wechselstrom (Steckertyp 2, 22 kW, dreiphasig) und Gleichstrom (Steckertyp CCS) geladen werden. Das Vollladen an der Haushaltssteckdose mit 230 V dauert zwischen 44 und 78 Stunden und geht mit hohen Ladeverlusten einher. An einer geeigneten Wallbox benötigt man dank 22 kW-Unterstützung für die Vollladung

Mittelkonsole, welche bei Belastung deutlich nachgibt, und die schlecht entgrateten Kanten an den Türfächern sowie am Handschuhfach. Von Seiten der Materialqualität lässt der Franzose noch Wünsche offen, schafft aber zumindest optisch ein gehobenes Ambiente. Denn: Der einzige großflächig unterschäumte Bereich ist der obere Teil der Instrumententafel. Bei der Brüstung der Türverkleidung verzichtet Renault auf diese Aufwertung und nimmt damit nicht nur eine bequeme Abstützmöglichkeit, wie sie beispielsweise der in etwa gleich teure Espace bietet. Außerdem in Hartplastik: unterer Teil Instrumententafel, Türverkleidung hinten, Mittelkonsole unten, sämtliche Abdeckungen der Dachsäulen ab der B-Säule sowie die Ladekante. Immerhin: Dachhimmel und A-Säule gefallen mit wertig anmutendem Bezugstoff in grauer Melange-Optik und große Teile der Seitenwände im Kofferraum sind mit Teppich verkleidet, was zumindest hier Kratzern und Klappern vorbeugt.

nur viereinhalb Stunden. Das volle Ladepotential entfaltet sich an einer ausreichend leistungsfähigen Schnellladesäule: Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann 39 Minuten - dies gelingt im Konkurrenzumfeld teils in unter 30 Minuten. Die maximale Ladeladeleistung von ordentlichen 150 kW wurde im Test mit 145 kW nur knapp verfehlt. Sie wird nach dem Ladebeginn schnell erreicht, bleibt bis etwa zur Hälfte des Ladestands gleichmäßig hoch und ermöglicht damit ein schnelles "Auffüllen" bis zur Hälfte des Ladehubs (siehe Ladekurve vorletzte Seite). Sind die Temperaturen winterlich bzw. die Batterie nicht durchgewärmt, wird die volle Ladeleistung nicht erreicht, die Ladedauer verlängert sich entsprechend. Positiv: Der Scénic verfügt über eine Batterieheizung, welche aktiviert wird, sobald man zu einer Ladesäule navigiert - eine Anzeige gibt es allerdings nicht. Zudem gibt es eine Laderoutenplanung, welche Ladestopps entlang der Route automatisch hinzufügt - unerlässlich für entspannte Langstreckenfahrten. Darüber hinaus werden die Zwischenladeziele mit dem jeweiligen Ladezustand und der Ladedauer angezeigt; weiter kann nach Bezahlansaltern gefiltert werden. Tiefere Detaileinstellungen zur Individualisierung der Ladeplanung sind allerdings nicht möglich.

⊖ Im Handling beim DC-Laden stört die zusätzliche Kappe über den Schnellladekontakten, welche sich beim Testwagen als eher hakelig erwies.

2,7 Licht und Sicht

Im puncto Sicht aus dem Fahrzeug zählt der Scénic zu den besseren Vertretern seiner Klasse. Vorn lässt sich das Ende der Motorhaube zwar nicht einsehen, der Heckabschluss lässt sich aber dank des kurzen Überhangs anhand der Heckscheibe gut abschätzen. Niedrige Hindernisse dagegen sind weder vorn noch hinten gut einsehbar, sowohl Front als auch Heck schließen hoch ab; die serienmäßige Einparkhilfe (vorn, seitlich, hinten) samt Rückfahrkamera sorgt hier für wertvolle Unterstützung. Gegen Aufpreis lässt sich der Scénic noch mit einer 360-Grad-Kamera, sowie einem Einparkassistenten aufwerten. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Stromer zumindest ein ordentliches Ergebnis. Vor allem die breiten C-Säulen, sowie die nicht versenkbaren Kopfstützen, schränken die Sicht nach draußen ein. Hinzu kommt der recht kleine Heckscheibenwischer, der bei Verschmutzung nur einen eingeschränkten Bereich reinigt. Schlagwort Reinigen: Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die für bessere Sicht und weniger Blendung sorgt, ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich. Dennoch können die Scheinwerfer überzeugen, die Lichtverteilung ist homogen, die Fahrbahn wird gleichmäßig ausgeleuchtet. Die LED-Scheinwerfer arbeiten adaptiv und verfügen über ein integriertes Abbiegelicht - die Funktionalität eines Kurvenlichts, wie es in der Preisliste beschrieben ist, bieten sie aber streng genommen nicht. Zudem verfügen sie über einen statischen Fernlichtassistenten, der das Fernlicht bei Gegenverkehr deaktiviert - Matrix-Scheinwerfer, welche den Gegenverkehr aktiv ausblenden können, gibt es nicht. Für blendfreie Fahrten sorgt der automatisch abblendende Innenspiegel. Allerdings nur der, die beiden Außenspiegel blenden nicht ab, verfügen aber immerhin jeweils über einen asphärischen Bereich, der das Blickfeld im Bereich des toten Winkels vergrößert.

1,8 Ein-/Ausstieg

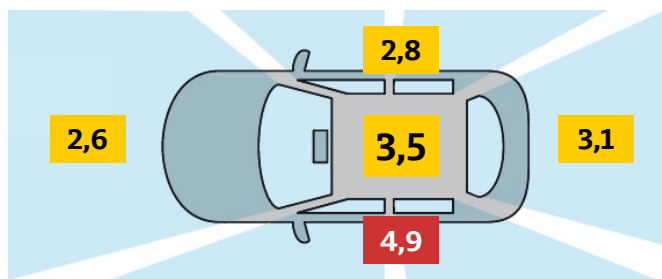
⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt beim Scénic leicht, die ausreichend großen Türausschnitte vorn wie hinten sind im Alltag praktisch, Haltegriffe über allen äußeren Sitzplätzen helfen zudem. Die Schweller sind zwar recht breit, dafür aber flach und leicht zu überwinden. Einzig die recht weit nach vorne gezogene B-Säule schränkt den Zustieg vorn ein, hinten erleichtert der großzügige Fußraum ohne störenden Mittel-tunnel das Einsteigen. Aufpassen sollte man bei engen Parklücken mit den hinteren Türen, diese fallen recht ausladend aus und verfügen überdies nur über zwei Rastpositionen. Die Sitzfläche befindet sich in der untersten Position 51 cm über der Fahrbahn und damit in bequemer Höhe. Weiter bietet der Scénic einen Komforteinstieg, der den Fahrersitz auf Wunsch etwas zurückfährt, um das Platz nehmen zu erleichtern. Das Keyless-System des Renault funktioniert in der Praxis



Die breiten Dachsäulen und nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

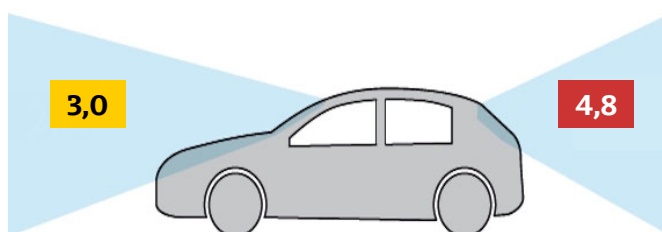
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



einwandfrei. Das Fahrzeug entriegelt bereits bei Annäherung mit der Keycard und klappt die versenkten Türgriffe aus, zudem verriegelt es automatisch beim Entfernen ohne Zutun des Fahrers. Die Funktion lässt sich auf Wunsch auch deaktivieren. Die Außenbeleuchtung erhellt beim Verlassen des Fahrzeugs für eine gewisse Zeit das Umfeld, zudem wird das Renault Logo - der sogenannte "Rhombus" - großflächig auf den Boden projiziert.

⊖ Werden die versenkten Türgriffe trotz geöffneter Zentralverriegelung eingefahren, lassen sie sich nur sehr umständlich über eine kleine "Behilfsklappe" dahinter wieder öffnen. Im Alltag kommt dies beispielsweise dann vor, wenn man eine kurze Weile neben dem entriegelten Fahrzeug stehen

bleibt. Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Ein Bewegungssensor im Schlüssel, der nach einer gewissen Zeit das Funksignal in einem ruhenden Schlüssel

abschaltet, ist letztlich kein ausreichender Schutz vor der Fahrzeugentwendung. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,9 Kofferraum-Volumen

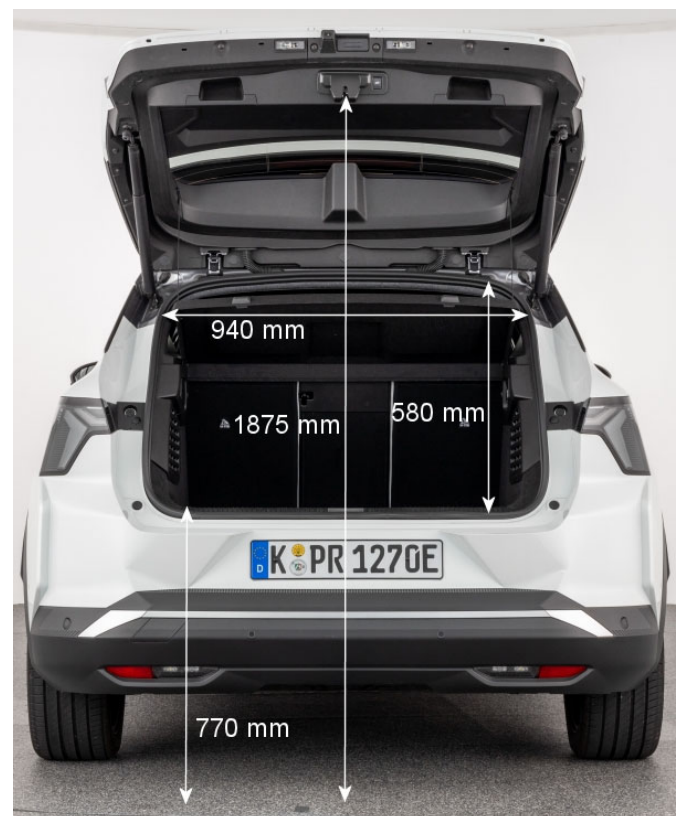
Der Kofferraum fasst ein Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung, aufgestellte Rücksitzlehnen) von ordentlichen 315 l. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unters Dach, fasst das Gepäckabteil 420 l. Alternativ lassen sich acht Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich 735 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.310 l Stauvolumen verfügbar. Renault bietet im Zubehörprogramm eine Fächereinlagebox für den Kofferraumboden an. Der Testwagen ist damit ausgestattet. Der Ladeboden wird damit näher an die hohe Ladekante angehoben, unter dem Boden hat man Fächer mit etwa 60 l Volumen zur Verfügung, beispielsweise für das Ladeequipment. Entfernt man die Einlage, wächst das Kofferraumvolumen entsprechend an. Unterhalb des unteren Kofferraumbodens findet sich ein weiteres Fach mit 40 l Stauraum.



Mit einem Fassungsvermögen von 315 l ist der Kofferraum des Scénic von klassenüblicher Größe.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe arbeitet serienmäßig elektrisch unterstützt. Sie lässt sich per Taste im Innenraum, über die Fernbedienung, per Druck auf die Taste an der Klappe selbst oder per Fußschwenk unter die Heckstoßstange betätigen. Personen bis zu einer Größe von rund 1,90 m können aufrecht unter der geöffneten Heckklappe stehen, größere Personen müssen auf ihren Kopf achten, um sich nicht am abstehenden Schloss zu stoßen. Die Ladekante befindet sich hohe 77 cm über der Straße. Bei umgeklappten Sitzen ist die Ladefläche nicht durchgehend eben, es entsteht ein deutlicher Absatz. Mit der im Testwagen verbauten Fächereinlagebox beträgt die Bordwand schon recht hohe 11 cm. Ist die Einlagebox nicht verbaut, beträgt der Absatz ganze 25 cm, das Ausladen von schweren Gegenständen wird spätestens dann zu einer mühsamen Tätigkeit. Zudem ist das Ladeabteil nur mit einer LED schwach ausgeleuchtet



Die hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer doch recht mühsamen Tätigkeit.

2,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist dreigeteilt im Verhältnis 40:20:40 klappbar. Umgeklappt wird sie von der zweiten Sitzreihe aus, die Handhabung mittels einfacher Zuglasche klappt in der Praxis ordentlich. Beim Zurückklappen sollte man auf die Gurte achten, sie haben keine Halterung und können eingeklemmt

werden. Im Bereich der Ablagen bietet der Renault nur ein durchschnittliches Angebot. Es gibt je einen Taschenhaken links und rechts, dazu ein kleines Ablagefach links. Nützliche Gepäcknetze an den Seiten oder ein Transport und Schienensystem gibt es allerdings nicht. Ist die optionale

Kofferraumtrennbox verbaut, lässt sich ein Gepäcknetz über den Kofferraumboden spannen. Leider verzichtet Renault auf einen Frunk (Stauraum unter der Frontklappe); dort wäre das

Ladekabel auch bei beladenem Kofferraum stets gut zu erreichen.

2,4 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Wer den kleinen Startknopf am Armaturenräger findet und drückt, dürfte zunächst von den großen und hochauflösenden Displays beeindruckt sein. Der Touchscreen im Hochformat dient dabei als zentrale Anlaufstelle für alle tieferegreifenden Fahrzeugeinstellungen sowie das Infotainment. Softwaretechnisch basiert letzteres auf einem Android-Betriebssystem, Renault hat darauf aufbauend mit seinem "OpenR link" eine eigene Oberfläche implementiert und es an die Gegebenheiten in einem Auto angepasst. Die Bedienung gelingt damit ordentlich, allerdings ist die Menüführung hier und dort etwas unübersichtlich geraten. Mitunter verliert man sich in Untermenüs und wird von der "Überinformation" herausgefordert, wenn beispielsweise eine ganze Liste an Meldungen nach dem Abschalten der Fahrbereitschaft auf dem Zentralsdisplay ausklappt. Für einige Funktionen kann auch die Sprachbedienung herangezogen werden. Der Google Assistant funktioniert tadellos und erleichtert beispielsweise die Eingabe von Navigationszielen oder die Aktivierung des gewünschten Radiosenders - wenngleich er nicht dieselbe Funktionstiefe bietet wie die besten Sprachbediensysteme auf dem Markt. Nicht mit der Spracheingabe zu umschiffen ist die Tatsache, dass das Zentralsdisplay für die ausschließliche Touch-Eingabe etwas zu weit vom Fahrer entfernt ist und der zusätzliche, schlecht einsehbare Lenkstockhebel für die Multimedia-Bedienung blind

betätigt werden muss - ein Renault-Kuriosum und beinahe Kult. Umso mehr sticht die gut erreichbare Tastenleiste für die grundsätzlichen Klimafunktionen ins Auge - Sitz- und Lenkradheizung werden über dauerhaft eingeblendete Touchfelder auf dem Touchscreen aktiviert. In Summe kommt man mit der Bedienung des Scénic gut klar, wenngleich er für Markenumsteiger durchaus einiges an Eingewöhnungszeit bereithält.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum stimmt, die Materialanmutung nicht durchgehend. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, sobald man sich an die Renault-typischen Eigenheiten gewöhnt hat.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das serienmäßige Infotainmentsystem des Scénic in der Ausstattungsvariante "Iconic" umfasst: Digital-Radio (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, induktive Ladeschale, je zwei USB-C-Anschlüsse vorn und hinten sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto (kabellos). Die Sprachsteuerung geschieht über den Google Assistant. Sie arbeitet verblüffend schnell, versteht natürliche Sprache und kann sowohl Fahrzeugfunktionen (z.B. Klimatisierung, Fahrmodus) als auch das Infotainment (z.B. Navigationsziele, Radiosender) steuern. Das Navigationssystem basiert auf Google Maps, arbeitet reaktionsschnell und äußerst zuverlässig. Das serienmäßige Soundsystem von

Harman/Kardon mit acht Lautsprechern und einem Subwoofer liefert einen gehobenen Klang. Hinsichtlich der Personalisierung können vollwertige Nutzerprofile mit Passwortschutz angelegt werden, welche auf den Google Account des Nutzers zugreifen. Das Löschen von privaten Daten wie z.B. Navigationszielen ist möglich; darüber hinaus gibt es differenzierte Einstellungen für die Privatsphäre. Zudem kann der Scénic mit der Renault-App verbunden werden und Fahrzeugdaten an das Smartphone des Nutzers senden. Via Over-The-Air-Updates kann das Fahrzeug auf dem aktuellsten Softwarestand gehalten werden.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot auf den vorderen Plätzen ist gut. Die Beinfreiheit reicht für rund zwei Meter große Menschen, die Kopffreiheit würde selbst deutlich über zwei Meter großen

Personen noch genügen. Zudem lässt das optionale Panorama-Glasdach mit Dimm-Funktion viel Licht in den Innenraum, was insgesamt für ein sehr luftiges Raumgefühl sorgt. Die

mehrfarbige Ambientebeleuchtung ist serienmäßig verbaut und hebt das Innenraumgefühl bei Dunkelheit weiter an. Die

hohe Seitenlinie und der dunkle Dachhimmel schmälern das subjektive Raumgefühl nur geringfügig.

2,8 Raumangebot hinten

Das Raumangebot im Fond ist gut. Ist der Fahrersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, findet dahinter noch eine Person mit maximal 1,90 m Größe Platz, wobei dann noch eine mehr als großzügige Beinfreiheit gegeben ist. Die Innenbreite reicht für zwei Personen locker aus, für drei Insassen wird es allerdings eng. Das subjektive Raumgefühl leidet etwas unter der hohen Seitenlinie und den schmalen Seitenfenstern. Auflockern lässt sich dies mit dem optionalen Panoramaglasdach, das bis weit über die zweite Sitzreihe reicht - ein sinnvolles Feature für alle, die häufig mit Fondgästen unterwegs sind. Letztere werden sich auch über die serienmäßige Ambientebeleuchtung freuen, diese wird auch in der zweiten Sitzreihe fortgesetzt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität des Scénic ist nur durchschnittlich. Die Rückbank lässt sich weder verschieben noch neigen oder gar ausbauen. Vorn lässt sich Kleinkram in der Mittelkonsole unterbringen, praktische Trennelemente sorgen für mehr Flexibilität. Die serienmäßige Ladeschale für das Smartphone liegt mittig in einer gut erreichbaren Höhe perfekt zur Hand. Die Türfächer sind passend dimensioniert und bieten nicht nur Platz für Ein-Liter-Flaschen sondern sind auch mit Filz ausgekleidet. Das Handschuhfach fällt eher klein aus und ist weder klimatisiert noch abschließbar oder beleuchtet. Die Fond-

passagiere finden in den Türen eher klein dimensionierte Fächer, können aber zusätzliche Gegenstände in den unterteilten Lehnentaschen verstauen.

⊕ Raffiniert: die multifunktionale Mittelarmlehne im Fond. Sie bietet ausklappbare Tablet-Halter, zwei USB-C-Anschlüsse, zwei Becherhalter und ein kompaktes Fach. Ob die recht niedrige Position der Tablets zum Schauen von Filmen passend ist, bleibt offen, aber zumindest die gut nutzbaren Ladeanschlüsse sind mit Sicherheit von Vorteil.

2,3 KOMFORT

2,6 Federung

⊕ Der Scénic verfügt über ein konventionelles Stahlfederfahrwerk mit einer McPherson-Vorderachse und einer Mehrlenker-Hinterachse - ein Adaptivfahrwerk gibt es nicht. Die Charakteristik ist ausgewogen und bringt Komfort und Verbindlichkeit gut in Einklang. Die Federung ist damit weder zu soft noch zu straff und passt zum Charakter des kompakten Stromers. Innerorts pariert der Franzose Unebenheiten gelassen, einzig die doch recht straff reagierende Hinterachse und die leichten Poltergeräusche mindern den Komforteindruck bei tieferen Verwerfungen. Speedbumps werden

zunächst klasse absorbiert, allerdings kann auch hier die Hinterachse dem Schluckvermögen der Vorderachse nicht folgen - dennoch macht der Scénic seine Sache gut. Auf der Landstraße lässt es sich ebenfalls komfortabel dahinfahren, in engeren Kurven fehlt es etwas an seitlicher Abstützung. In der Konsequenz werden die Wankbewegungen merklich an die Insassen weitergegeben. Auf der Autobahn zeigt der Scénic Reisequalitäten, hier liegt der Federungskomfort auf einem wirklich guten Niveau.

2,3 Sitze

⊕ In der getesteten Variante Iconic ist der Fahrersitz in seinen Grundfunktionen (Längseinstellung, Höhe, Neigung) elektrisch einstellbar, darüber hinaus gibt es eine Memory-

funktion sowie eine Vier-Wege-Lendenwirbelstütze mit einer rudimentären Massage. Der Beifahrersitz ist rein mechanisch in den Grundfunktionen einstellbar. Lehnen und Sitzflächen

der Vordersitze sind gut konturiert, angenehm gepolstert und bieten einen guten Seitenhalt. Die Sitzbezüge sind aus einem sehr angenehmen Stoffbezug und sorgen dank Perforierung rundherum für ein gutes Sitzklima. Der Sitzkomfort ist also lobenswert. Die einzige Einschränkung entsteht durch die nach vorn ragenden Kopfstützen, die den Kopf in eine für manche unbequeme Haltung zwingen. Der Grund für die weit nach vorn abstehenden Kopfstützen sind bessere Crashtest-ergebnisse im Euro NCAP-Messverfahren. Die Mittelarmlehne lässt sich längs verschieben, in der Höhe ist sie fixiert. Im Gegensatz zum Gurtaustritt, dieser lässt sich nach oben und

unten an die Statur des Fahrers anpassen. Schade: Die obere Türbrüstung ist nicht nur aus hartem Kunststoff, sondern auch ungünstig geformt - als Armablage ist sie zu unbequem, genauso wie hinten. Die Sitze der zweiten Reihe sind weniger ausgeprägt konturiert, aber ziemlich bequem. Selbst der mittlere Sitz ist gut gepolstert, wenngleich man etwas erhöht sitzt. Der eher spitze Kniewinkel geht zusammen mit der guten Bewegungsfreiheit für die Beine unter Komfortaspekten noch in Ordnung. Ein kleines Highlight: In der Zubehörliste finden sich Kopfstützenkissen, die den Komfort auf der zweiten Reihe noch weiter erhöhen.

2,3 Innengeräusch

⊕ Der Scénic bietet einen guten Geräuschkomfort. Bei 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 66,2 dB(A), ein langstreckentauglicher Wert. Die Fahrbahn-geräusche sind gut isoliert, in höheren Geschwindigkeits-

bereichen treten vorrangig die Windgeräusche in Erscheinung, aber nie über Gebühr. Das Motorgeräusch ist grundsätzlich wie von einem Elektroantrieb zu erwarten sehr leise, hört man genau hin, lässt sich ein konstant leichtes Sirren wahrnehmen.

1,8 Klimatisierung

⊕ Der Renault ist immer mit einer Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ausgestattet. Die Intensität des Automatikmodus kann in drei Stufen eingestellt werden, ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Dem Fahrer vorbehalten: Eine von der Richtung unabhängige Einstellung der ausströmenden Luftmenge. Die Luftversorgung der Fondpassagiere geschieht

indes über zwei Ausströmer in der Mittelkonsole. Zudem gibt es einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u.a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Die Lenkradheizung sowie die Sitzheizung vorn gehören ebenso zu Serienumfang wie die getönte Sonnenschutzverglasung ab der B-Säule. Darüber hinaus besitzt der Scénic serienmäßig eine Wärmepumpe, welche die Beheizung des Innenraums effizienter gestaltet.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der fremderregte Synchronmotor treibt die Vorderachse an, leistet in der Spitze 160 kW/220 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 300 Nm ab. Damit verhilft der Antrieb dem mit knapp über 1,9 t nicht zu gewichtigen Stromer zu guten Fahrleistungen, wenngleich der Franzose nicht den "Elektropunch" manch andere Konkurrenten bietet. Im Alltag bietet der Antrieb dennoch gute Fahrleistungen, wie die Messwerte

belegen. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen 1,2 s - hilfreich beim zügigen Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, knapp 3,9 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 5,0 s. Renault verspricht 7,9 s von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird mit 170 km/h eher konservativ ausgelegt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Motor zieht vom Start weg recht kräftig an, gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach. Der Scénic liefert hier eine sehr gute Vorstellung ab, zumal sich

darüber hinaus keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche ergeben.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Stromer kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die Fahrstufen werden über den Lenkstockhebel angewählt, das

Schaltschema ist damit intuitiv und verständlich. Die Rekuperationsstufen lassen sich einfach über die Schaltwippen am Lenkrad steuern. Die elektrische Handbremse ist serienmäßig an Bord, ebenso die Autoholdfunktion.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Scénic ist in Summe gut, auch wenn es kleinere Abstriche gibt. Zupft man beherzt am Lenkrad schwingt die Lenkung mehrmals durch, der Aufbau beginnt zu wanken und der Franzose ändert seine Richtung deutlich. Nichtsdestotrotz stabilisiert er sich zügig wieder und bleibt fahrstabil. Der Geradeauslauf gibt keinen Anlass zur Kritik, der Stromer fährt bei ebenem Untergrund stur geradeaus - gleiches gilt für seine Lastwechselreaktionen. Im ADAC Ausweichtest lässt sich die Zielgasse trotz leichtem Untersteuern recht gut

treffen, die direkte Lenkung trägt positiv dazu bei. Dabei zeigt der Scénic durchaus fahraktive Anleihen: Das ESP regelt nicht zu früh, aber effizient und das Heck lenkt leicht mit. Limitierend auf die Fahrdynamik wirkt sich die Bereifung vom Typ Michelin e-Primacy aus, mit einem Pilot Sport 4s, welchen Renault ebenfalls anbieten kann, wäre noch mehr drin. Zum waschechten Dynamiker unter dem Kompakt-SUV würde der Scénic damit aber nicht heranwachsen. Die Traktion ist trotz Frontantrieb zumeist einwandfrei.

2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Scénic passt zu seinem Fahrzeugcharakter. Sie spricht weder zu spitz noch zu träge an und rückt im Alltag in angenehmer Weise in den Hintergrund. Sie beherrscht die wichtigen Grundtugenden gut: Sowohl die Zielgenauigkeit als auch die Zentrierung sind mehr als ordentlich ausgeprägt. Somit lässt sich der Lenkwinkel für die vorausliegende Kurve passend abschätzen und die Mittellage ist recht klar definiert, was entspanntes Fahren fördert. Zu

kritisieren wäre einzig das etwas indifferente Gefühl, das sie vermittelt: So richtig viel Information über Fahrbahnzustand und Gripniveau werden nicht bis in die Fahrerhände transportiert. Wer viel innerstädtisch unterwegs ist, profitiert von der direkten Übersetzung: Mit 2,3 Lenkumdrehungen von Anschlag zu Anschlag gelingt das Abbiegen und Rangieren ohne großen Lenkaufwand.

2,9 Bremse

⊕ Das Ansprechen der Bremse ist ordentlich, spätestens bei häufigem stop and go würde man sich aber einen definierteren Druckpunkt wünschen. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet und rekuperiert - der Übergang von Rekuperation zur Reibbremse

ist kaum merklich. Muss der Scénic so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 36,1 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein ordentliches Ergebnis. Die Bremswirkung der höchsten Rekuperationsstufe ist kräftig, bis in den Stillstand bremst der Franzose aber nicht.

1,9 SICHERHEIT
























1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

In Bezug auf die Assistenzsysteme hat der Scénic in der Ausstattungsvariante Iconic bereits die volle Bandbreite serienmäßig an Bord, die Renault für das Kompakt-SUV anbietet. Er warnt vor zu geringem Abstand zum Vordermann, vor Querverkehr beim Rückwärtsfahren und leitet sowohl innerorts als auch außerorts selbstständig eine Notbremsung ein. Zudem warnt der Renault vor Objekten im toten Winkel, vor rückwärtig nahenden Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Türen und beim Spurwechsel vor Hindernissen in der Zielspur. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandstempomat bei, welcher den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug automatisch einhält. Weiter gibt es einen Limiter, der das Tempo stumpf abregelt. Darüber hinaus erkennt der Scénic dank der Verkehrszeichenerkennung serienmäßig Geschwindigkeitsbegrenzungen, zeigt diese dem Fahrer an, und bietet eine Übernahme in die Geschwindigkeitsregelung per Tastendruck. In der Praxis liegt die Trefferquote - wie bei vielen Fahrzeugen - nicht bei 100 %, weshalb die Tempolimits immer auch durch den Fahrer selbst plausibilisiert werden müssen. Die Spurfunktionen des Scénic reichen vom Spurverlassenswarner über den Spurhalteassistenten, der beim Verlassen der Fahrspur in die Spur zurücklenkt, bis hin zum Spurführungsassistenten, der zeitweise die Fahrzeugführung übernimmt. Die Verantwortung liegt dabei weiterhin beim Fahrer, dieser muss die Fahrsituation überwachen. Im Falle einer Notbremsung blinkt das Bremslicht und die Warnblinkanlage wird aktiviert, sobald der Stillstand erreicht ist. Zudem schlägt das System eine Pause vor, sobald der Renault von einer Ermüdung des Fahrers ausgeht. Ein optionales Head-Up-Display, das die Fahrsicherheit durch kürzere Blickabwendungszeiten steigern kann, gibt es nicht. Um die ab Mitte 2024 für alle Neufahrzeuge vorgeschriebene Warnung bei Überschreitung von erkannten Geschwindigkeitslimits (Intelligenter Geschwindigkeitsassistent, ISA) kommt auch Renault nicht herum. Die Warnung darf zwar abgeschaltet werden, muss aber nach jedem Neustart wieder vollumfänglich aktiviert sein. Während man bei einigen Herstellern umständlich durchs Menü navigieren muss, bietet Renault einen Shortcut an. Mit der "My Perso"-Funktion kann der Fahrer eine individuelle Einstellung der Fahrassistenzsysteme abspeichern. Hier lassen sich beispielsweise der intelligente Geschwindigkeitsassistent ISA sowie der Spurhalteassistent gemeinsam deaktivieren. Angewählt wird dieses Fahrassistenzprofil über eine Taste links vom Lenkrad.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Scénic 88 Prozent und volle fünf Sterne für seine

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

Insassensicherheit erzielen (Test 05/2024). Der Scénic besitzt neben Front- und Seitenairbags vorn auch von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Für Fahrer und Beifahrer gibt es zusätzlich einen Mittellairbag. Knieairbags vorn und Seitenairbags im Fond sind dagegen nicht an Bord. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu 2,0 m Körperhöhe einen ausreichenden Schutz, hinten reichen sie für bis zu 1,75 m große Menschen. Die Kopfstützenhöhe des mittleren Fondsitzes ist recht niedrig und bietet damit nur kleinen Personen ausreichenden Schutz. Die vorderen und

1,9 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Scénic im Kapitel Kindersicherheit 89 Prozent der erreichbaren Punkte (Test 05/2024) - ein gutes Ergebnis. Die Montage von Kindersitzen ist auf dem Beifahrersitz sowohl mit den Gurten als auch per Isofix samt iSize-Freigabe uneingeschränkt möglich. Die äußeren Fondsitze verfügen ebenfalls über Isofix mit iSize-Freigabe, allerdings sind hier die Gurtschlösser recht nah an den Isofix-Arretierungen was die Montage etwas erschwert - ein Test mit dem eigenen Kindersitz ist empfehlenswert. Der Mittelsitz ist auf Grund der sehr ungünstig positionierten Anlenkpunkte in der Praxis ungeeignet für die Montage eines Kindersitzes. Der Beifahrerairbag kann über den Schlüsselschalter am Armaturenbrett deaktiviert werden. Ist dies der Fall, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden.

⊖ Die Kindersicherung der Fondtüren ist zu einfach bedienbar: Sie wird nur mit einem einfachen, offenliegenden

2,6 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt das Kompakt-SUV im Kapitel Fußgängerschutz 77 Prozent der erreichbaren Punkte (Test 12/2022), dies entspricht einem ordentlichen Ergebnis. Das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß ist hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen hoch.

1,6 UMWELT/ECOTEST

1,1 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 20,6 kWh pro 100 km ermittelt. Dabei kommt der Stromer innerorts auf einen Verbrauch von knapp 16 kWh/100 km, außerorts auf ungefähr 22 und auf der Autobahn auf etwa 24 kWh/100 km. Diese Verbrauchsangaben beinhalten auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 32 A. Um die netto 87,0 kWh große Batterie einmal komplett von

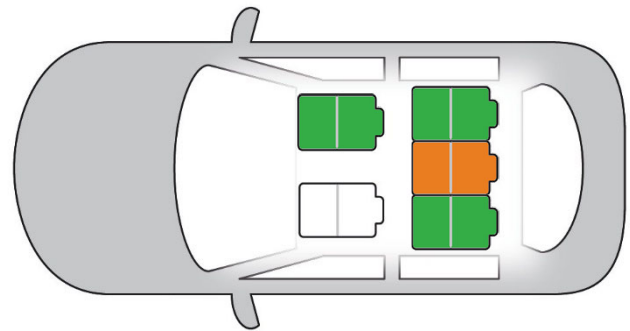
hinteren Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen; der Anschnallstatus wird dem Fahrer angezeigt. Dank des serienmäßigen „Renault eCall-Notrufsystems“ wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf mit Übermittlung der Fahrzeugposition und -daten abgesetzt.

⊖ Die in die Türen eingelassenen Türgriffe können die Rettungsarbeiten im Vergleich zu konventionellen Türgriffen erschweren.

Schieberegler ausgeführt, der "kinderleicht" betätigt werden kann.

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)

Die Frontschürze und die Motorhaube sind hingegen gut entschärft. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

leer auf voll zu laden, werden 101,3 kWh benötigt. Aus den 20,6 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 103 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 49 von 60 möglichen Punkten.

2,1 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 20,6 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 84 mg/km verbunden - gute Euro 6d-Diesel haben inzwischen einen deutlich geringeren Ausstoß. Entsprechend bekommt der Renault ein paar Punkte Abzug und erreicht im Bereich Schadstoffe 39 von 50 Punkten. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte problemlos erzielen. In der Summe steht der Scénic aber gut da und verpasst mit insgesamt 88 Punkten im ADAC Ecotest die vollen fünf Sterne nur knapp.

3,1 AUTOKOSTEN

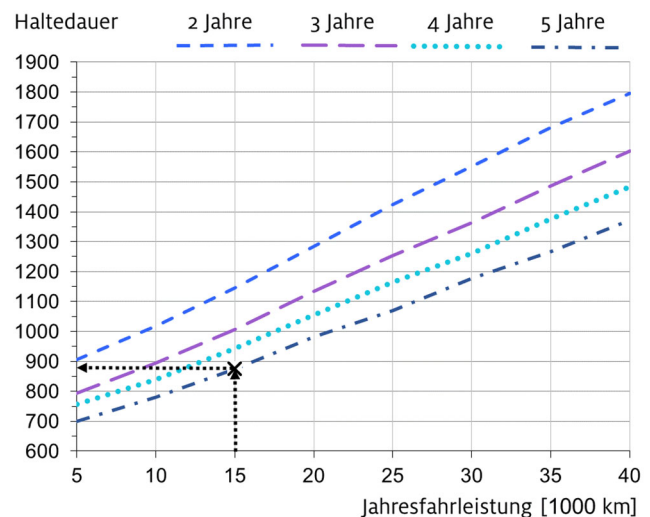
3,1 Monatliche Gesamtkosten

Der Renault Scénic E-Tech 220 startet in der Basis-Ausstattung Techno bei 48.890 Euro. In der getesteten Top-Ausstattung namens Iconic steigt die Einstiegshürde auf 52.100 Euro, der Preis des Testwagens summiert sich mit allen Extras auf 56.750 Euro. In dieser Konfiguration ist der Scénic der unteren Mittelklasse definitiv erwachsen und muss sich - gemessen am Preis - mit der Konkurrenz aus der Mittelklasse vergleichen. Immerhin: Der kompakte Franzose bietet einen sehr großen Ausstattungsumfang und lässt sich mit vielen modernen Annehmlichkeiten und sogar innovativen Highlights, wie beispielsweise dem dimmbaren Panoramadach, ausstatten. Features wie ein Matrix-LED-Licht oder ein adaptives Fahrwerk, die Konkurrenten aus der Mittelklasse bieten, kann der Renault allerdings nicht vorweisen. Den 22 kW-On-Board-Charger hat er aber so einigen anderen Modellen voraus. Die Fixkosten für den Stromer sind moderat, denn an Kfz-Steuer werden ab 2030 jährlich nur 74 Euro fällig. Die Einstufungen bei der Versicherung sind sogar recht günstig, die Haftpflicht liegt bei 15, Teilkasko und Vollkasko bei 18 bzw. 19. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Der größte Anteil an den monatlichen Kosten ist der Wertverlust, welcher maßgeblich von der Haltbarkeit der Batterie abhängt. Renault gibt auf das kostenintensive Bauteil eine Garantie von acht Jahren/160.000 km. Wobei letztere erst greift, wenn die Batteriekapazität einen Wert von 70 Prozent unterschreitet. Dies würde gemessen am

Verbrauch im ADAC Ecotest eine Restreichweite von nur mehr knapp 340 km bedeuten. Die Gesamtfahrzeuggarantie beträgt drei Jahre/100.000 km, wovon zwei Jahre auf die Herstellergarantie und ein Jahr auf die zusätzliche Renault Plus-Garantie entfallen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 875 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Scénic E-Tech Electric 170 Comfort Range Evolution	Scénic E-Tech Electric 220 Long Range Techno
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	160 (220)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	280/0	300/0
0-100 km/h [s]	8,6	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	16,7/16,7 kWh E	17,6/17,6 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/18	15/19/18
Steuer pro Jahr [Euro]	68	74
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	757	832
Preis [Euro]	41.400	48.900

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	10,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,3
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	164/384/684
• Dachlast/Anhängelast [kg]	42/574
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,33
Herstellungsland	Frankreich
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	53,6
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	113

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	160 kW (220 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	55 kW
maximales Drehmoment	300 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,6 kWh/100km/490 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	90 kWh/87 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	101,3 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	n.b.
Stufen / Einstellung	4/Schaltwippen

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	n.b.
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie 15 % Batt. gelb, "Eco-Modus berücksichtigt?"	
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite vorne
Entriegelung Ladekabel	Taste am Ladeanschluss

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

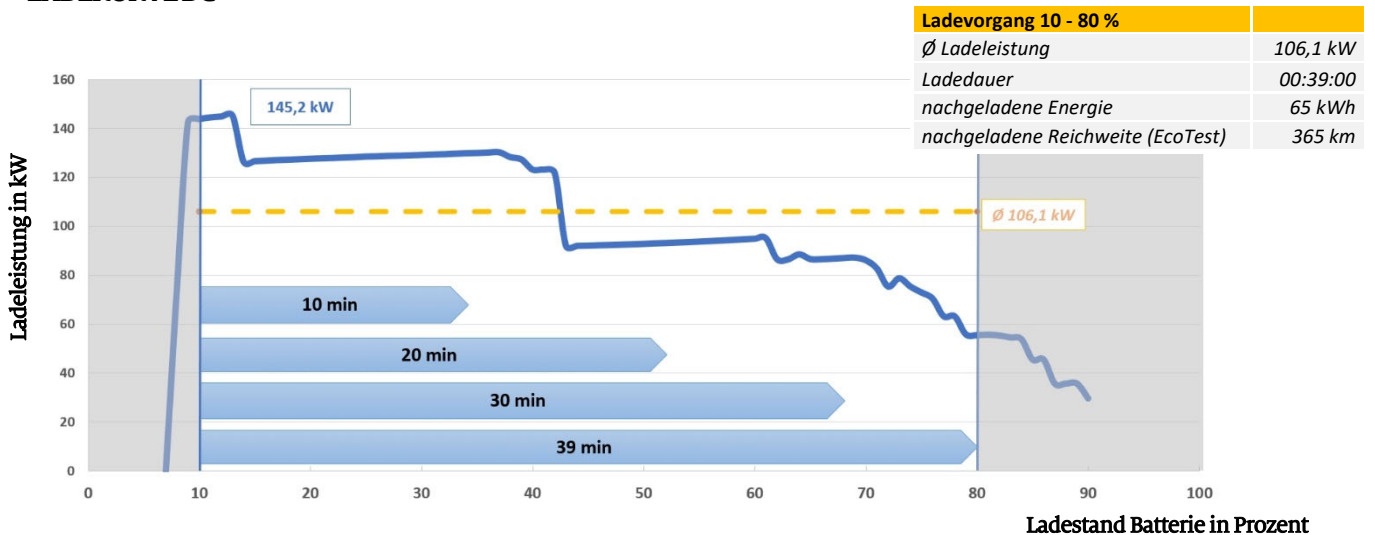
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur ja/nein am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

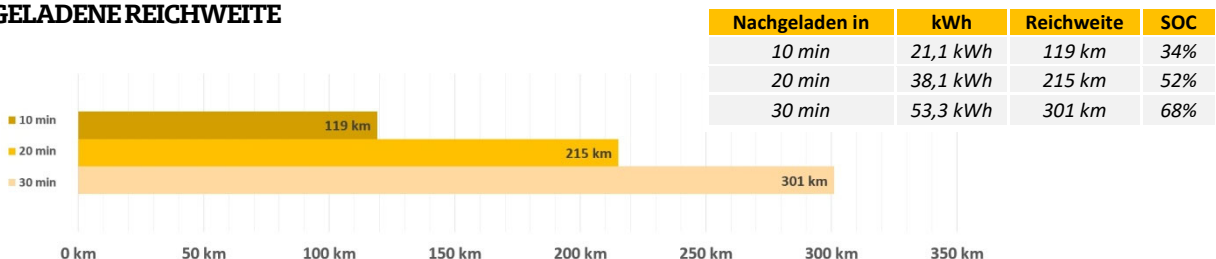
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	78 - 44 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	78 - 13,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	24,5 - 4,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 150 kW	39 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Fremderregter Synchronmotor, vorn	
Leistung	160 kW/220 PS
Maximales Drehmoment	300 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,6 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.470/1.864/1.571 mm
Leergewicht/Zuladung	1.927/514 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	545/1.670 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.100 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Batteriekapazität (netto)	87 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Douai, Frankreich

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R20 100H
Reifenmarke Testwagen	Michelin e-Primacy
Wendekreis links/rechts	11,1/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	20,6 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 103 g/km)
Reichweite	490 km
Innengeräusch 130 km/h	66,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.916/525 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/735/1.310 l

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

Betriebskosten	118 Euro	Werkstattkosten	84 Euro
Fixkosten	88 Euro	Wertverlust	586 Euro
Monatliche Gesamtkosten	875 Euro		
Steuer pro Jahr	74 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/18		
Basispreis Scénic E-Tech Electric 220 Long Range Iconic	52.100 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.06.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	56.750 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.090 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.600 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.600 Euro°
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

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	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 358 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.500 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

3,1

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

Stand: Oktober 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat