



Renault Scénic ENERGY dCi 130 Bose Edition

Fünftüriger Van der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Die Fahrzeuggattung des Kompaktvans wurde vom seit 1996 erhältlichen Scénic maßgeblich geprägt. Zum 20. Geburtstag des französischen Trendsetters kam die nun vierte Generation auf den Markt. Im ADAC Autotest tritt die mittlere von drei Dieselvearianten an, ein 130 PS starker Vierzylinder mit 1,6 Litern Hubraum. Die Fahrleistungen sind mehr als ausreichend und der EcoTest-Verbrauch geht mit 5,3 l/100 km in Ordnung. Der darüber hinaus recht lauffröhige Motor stößt allerdings deutlich zu viel Stickoxide aus. Abgesehen von diesem Fauxpas gefällt der in Douai gebaute Franzose aber durchaus, vor allem seiner Zielgruppe: Familien. Unzählige Ablagen, ein zweiter Rückspiegel, um die Kinder im Blick zu haben und der vernünftige Kofferraum sind hier schlagkräftige Argumente. Darüber hinaus ist die Sicherheitsausstattung schon serienmäßig gut und kann gegen Aufpreis noch verbessert werden: Beispielsweise ist ein Notbremsassistent mit Fußgängererkennung bei jedem Scénic an Bord, ein aktiver Spurhalteassistent ist erhältlich. Die Karosserie ist ordentlich verarbeitet, auch im Innenraum wurde nicht geschluppt. Das von anderen Renaults bekannte Infotainment-system namens R-Link 2 ist aber auch im Scénic nicht überzeugend und verlangt viel Eingewöhnungszeit. Prima dagegen: Die Eltern auf den Vordersitzen können sich massieren lassen, falls die Rasselbande auf den Rücksitzen die Nerven strapaziert. Übrigens gibt es für besonders große Rasselbanden gegen 1.300 Euro Aufpreis den Grand Scénic mit einem knapp 20 Zentimeter längeren Heck und zwei weiteren Sitzplätzen. Insgesamt kann der Scénic bis auf den Stickoxidausstoß der getesteten Dieselveariante als nicht zu großes Familienauto überzeugen und bietet für seine 30.390 Euro Grundpreis in der Bose Edition Topversion eine gute Ausstattung. **Konkurrenten:** u.a.: BMW 2er Active Tourer, Opel Zafira, VW Touran.

- + vorn gutes Platzangebot, pfiffige Mittelarmlehne, kultivierter Diesel
- zu hoher NOx-Ausstoß, umständliches Bediensystem, große Felgen schmälern Abrollkomfort

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,9**

AUTOKOSTEN **2,0**

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	2,5
	Langstrecke	3,0
	Transport	2,5
	Fahrspaß	3,8
	Preis/Leistung	2,5

EcoTest ★☆☆☆☆

2,6

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6

Verarbeitung

Die Karosserie des neuen Scénic ist ordentlich verarbeitet, die Qualität ließe sich aber beispielsweise durch sorgfältiger umgelegte Blechkanten noch steigern. Zu gefallen wissen dagegen der aufwendig verkleidete Unterboden und

die Gasdruckfedern zum Stützen der Motorhaube. Im Innenraum wurden überwiegend harte Kunststoffoberflächen vernünftig verarbeitet, an der einen oder anderen Stelle zeigen sich aber noch unsaubere Passungen. Insgesamt ein klassenüblicher Auftritt des Franzosen.

2,9

Alltagstauglichkeit

⊕ Mit einer Reichweite von 980 km reicht der 52 l große Tank leicht aus - basierend auf dem EcoTest-Verbrauch. Als Tragetier ist der Scénic gut geeignet, mit 80 kg erlaubter Dachlast und 75 kg Stützlast kommt man auch im Familienurlaub klar. Die hohe erlaubte Anhängelast von 1.850 kg lässt sich aber nur ausnutzen, wenn man die 523 kg Zuladung des Vans nicht ausreizt: Das zulässige Gesamtzuggewicht des Testwagens liegt mit 3.623 kg um

350 kg niedriger als die Summe von zulässigem Fahrzeuggewicht plus maximalem Anhängergewicht.

⊖ Ein Reifendichtmittel ist serienmäßig dabei, alternativ und gegen Aufpreis gibt es nur ein Notrad, kein vollwertiges Ersatzrad. Der Wendekreis von 11,75 schränkt die Wendigkeit ein.

3,1

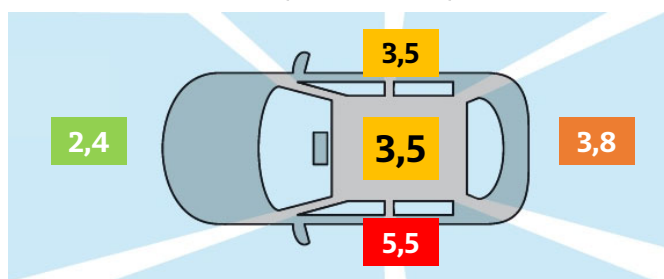
Licht und Sicht

Angenehm ist die hohe Sitzposition, die einen guten Überblick über den Verkehr bietet, das Auto selbst ist aber nicht sehr übersichtlich. Kann man das Heck noch gut abschätzen, entzieht sich die Front völlig dem Blick. Die breiten Dachsäulen und die hohe Fensterlinie erschweren den Blick nach draußen, Hindernisse sind nicht leicht zu erkennen. Die bei den höheren Ausstattungen serienmäßige

Einparkhilfe vorn und hinten hilft da weiter, empfehlenswert ist darüber hinaus die Rückfahrkamera. Bestellt man diese, ist auch ein teilautonomer Parkassistent an Bord. Die optionalen LED-Scheinwerfer sind besser als Halogenlampen, in Sachen Leuchtweite und Homogenität gibt es aber bessere Systeme. Bei dem von Renault Kurvenlicht genannten System, das man mit den LED-Scheinwerfern bekommt, handelt es sich in Wirklichkeit nur um beim Abbiegen zugeschaltete Nebelscheinwerfer. Besser funktioniert der beim Bose Edition serienmäßige Fernlichtassistent.

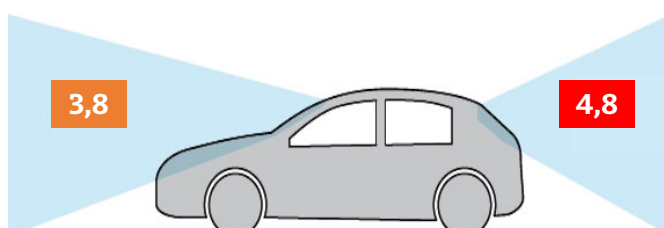
Rundumsicht

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.



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

⊕ Die gegenläufigen Scheibenwischer reinigen einen großen Bereich der Frontscheibe, so bleibt auch bei Schneefall ein guter Durchblick. Beide Außenspiegel bieten einen zusätzlichen asphärischen Bereich, um den toten Winkel neben dem Auto zu verkleinern - eine bemerkenswerte Ausstattung. Selbst bei deutlich teureren Fahrzeugen wird hier gespart.

2,1 Ein-/Ausstieg

Die erhöhten Sitze und der nicht besonders breite Schwelger sorgen eigentlich für ein sehr entspanntes Ein- und Aussteigen. Die zumindest bei den aufpreispflichtigen elektrischen Vordersitzen des Testwagens recht ausgeprägten Seitenwangen behindern aber etwas. Front- und Heckleuchten sowie Spots in den Spiegeln leuchten das Umfeld aus, wenn man sich mit dem Schlüssel dem Auto nähert oder sich von ihm entfernt. Diese Beleuchtung kann aber auch aus größerer Entfernung per

2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Bis zur Kofferraumabdeckung finden 400 l Platz. Baut man die Abdeckung aus und belädt bis zum Dach, passen 590 l oder bis zu acht handelsübliche Getränkeboxen rein. Sind die Rücksitzlehnen umgeklappt, liegt das Volumen bis zur Fensterkante bei 810 l und bei dachhoher Beladung bei 1.380 l.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe des Scénic öffnet konventionell, eine elektrische betriebene Klappe ist nicht erhältlich.

⊕ Typisch Van ist die Kofferraumöffnung hoch und nicht zuletzt dadurch gut nutzbar. Beim Beladen fällt nur die recht voluminöse Stoßstange auf. Entscheidend für die gute Bewertung ist auch die mit 69 cm nicht zu hohe Ladekante und der auf gleicher Höhe liegende Kofferraumboden. Unter der geöffneten Klappe findet

2,3 Kofferraum-Variabilität

Verzichtet man auf die optionalen elektrischen Sitze, ist die Beifahrersitzlehne beim Scénic umklappbar, was unter Umständen entscheidenden Laderaum schafft. Seitliche Fächer oder gesonderten Stauraum sucht man im Kofferraum vergeblich, lediglich unter dem variablen Kofferraumboden ist in der oberen Stellung etwas Platz für Kleinkram.

⊖ Die Einfassung des optionalen Head-Up-Displays spiegelt sich deutlich in der Frontscheibe. Eine Probefahrt ist hier zu empfehlen - das Head-Up-Display ist obligatorisch, sobald man die LED-Scheinwerfer ordert.

Knopfdruck auf der Fernbedienung aktiviert werden, ein angenehmes Feature.

⊖ 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. Positiv ist jedoch, dass das Keyless-System im Fahrzeugmenü deaktiviert werden kann.



Im Heck des Scénic finden 400l Gepäck Platz.

man bis knapp 1,90 m Körpergröße genug Platz - noch größere Personen sollten besonders auf das abstehende Heckklappenschloss achten.

⊕ Die asymmetrisch geteilte Rückbank bietet per Knopfdruck umlegbare Lehnen, dabei gleitet die Sitzfläche nach unten und vorn, wodurch eine ebene Ladefläche ermöglicht wird. Der Knopfdruck kann im Kofferraum oder aber auch im Infotainmentsystem erfolgen. Alternativ können die Lehnen auch direkt am Sitz umgeklappt werden.

2,6 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Der neue 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 Radiosender 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 Temperatur zu ändern. Bei den niedrigeren Ausstattungslinien ist anders als beim Bose Edition ein kleinerer Bildschirm installiert und die Klimaanlage wird per Tasten darunter bedient - die praktischere Lösung. Ansonsten ist der Scénic ein einfach zu bedienendes Auto, Lenkrad und Sitz sind zügig passend eingestellt, der Schalthebel ist angenehm hoch angebracht, auch die elektrischen Außenspiegel und Fensterheber stellen nicht vor

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Scénic ist in der Bose Edition mit einem vom amerikanischen Lautsprecherhersteller auf den Scénic abgestimmten Surround-System ausgestattet, welches einen in diesem Fahrzeugsegment beachtenswerten Klang liefert.

In Sachen Konnektivität ist der Scénic gut aufgestellt, Apple Carplay oder Android Auto kann Renault allerdings noch nicht anbieten. Ansonsten stehen viele Wege offen,

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Der Van bietet vorn nicht nur einen messbar großen Innenraum, auch ist das Raumgefühl durch die Gestaltung von Armaturenbrett und Mittelkonsole sowie der großen

Probleme. Der Bildschirm, der das Kombiinstrument darstellt, kann Tacho und Drehzahl in verschiedenen 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.

Audio- und auch Videodateien wiederzugeben: Zwischen Bluetooth, USB, SC-Karte und 3,5 mm-Klinke kann gewählt werden, Radioempfang ist auch per DAB serienmäßig. Das R-Link 2 genannte Infotainmentsystem bietet per Apps vielfältige Individualisierungsmöglichkeiten.

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

Frontscheibe angenehm. Es finden Personen bis über 1,90 m auf dem Fahrerplatz genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit ist noch üppiger bemessen.

3,2 Raumangebot hinten

In der zweiten Reihe ist nicht mehr ganz soviel Raum: Sitzt vorn eine etwa 1,85 m große Person, darf man dahinter auch nicht größer als 1,85 m sein. Auch subjektiv ist hinten weniger Platz, da die recht schmalen Seitenfenster und die direkt neben den Köpfen verlaufenden Dachsäulen das Raumgefühl schmälern.

2,3 Innenraum-Variabilität

Eine dritte Sitzreihe mit zwei Einzelsitzen ist nur für den Grand Scénic erhältlich, in der kurzen Version sind stets fünf Sitzplätze vorhanden. Die Rücksitzbank ist aber auch bei dieser zweigeteilt verschiebbar.

⊕ In Sachen Ablagen nimmt der Scénic seinen Auftrag als Familienfahrzeug ernst: Quasi in allen Winkeln des Fahrzeugs findet man ein Fächlein. Highlight ist sicherlich 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. Zusätzlich sind hier die USB- und Klinkenanschlüsse für die beiden Sitzreihen verbaut. Zusätzlich ist das Handschuhfach klimatisiert,



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

beleuchtet und bietet viel Stauraum - allerdings kann man es nicht ohne Weiteres weit herausziehen, wenn der Beifahrerplatz besetzt ist. Weiterhin gibt es große Türfächer, ein kleines Fach vor dem linken Fahrerknien, ein Schubfach unter dem Fahrersitz und Bodenklappen vor allen vier äußeren Sitzen. Insgesamt bietet dieses Sammelsurium an Staumöglichkeiten laut Renault 63 Liter Fassungsvermögen.

2,6 KOMFORT

3,1 Federung

Der neue Scénic hat als erster Renault 20 Zoll große Felgen mit schmaler 195er Bereifung, Efficiency Wheels genannt. Nachteilig sind die großen Felgen beim Gewicht, das gerade auf kurzen Stößen hölzerne Abrollverhalten wird wohl auch durch die großen Felgen verursacht. Insgesamt

ist der Scénic eher komfortabel als sportlich ausgelegt, lange Bodenwellen werden weich abgefangen - auf der Autobahn fühlt er sich wohl. Mit Querfugen, Gullideckeln oder Kopfsteinpflaster hat der Renault aber seine Probleme, teils poltert die Vorderachse zudem.

2,3 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz sind elektrisch einstellbar, verfügen über Lordosestützen, eine Massage- und Memoryfunktion und eine ausziehbare Oberschenkelauflage. All dies ist beim Bose Edition für den Fahrer serienmäßig, für den Beifahrersitz muss Aufpreis gezahlt werden. Auch sind besonders geformte Relax- und

Komfortkopfstützen im Topmodell verbaut, ein wirklicher Mehrwert gegenüber konventionellen Kopfstützen ist aber nicht erkennbar.

Nichtsdestotrotz ist die Sitzposition hinter dem Steuer angenehm, auch hinten sitzt man bis auf den etwas spitzen Kniewinkel kommod.

3,4 Innengeräusch

Besonders leise ist der Scénic nicht: Mit gemessenen 69,7 dB(A) bei 130 km/h im Innenraum muss man schon etwas lauter sprechen auf der Autobahn. Der Motor fällt

nicht als laut auf, eher sind Abroll- und vor allem Windgeräusche dominant.

2,2 Klimatisierung

⊕ Eine manuelle Klimaanlage findet man bei der niedrigsten Ausstattung Life, alle anderen haben sogar eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut. Hier lässt sich auch die Intensität des Automatikmodus in drei Stufen regulieren. Die Klimaautomatik beinhaltet einen Luftgütesensor, der die Umluftsteuerung je nach Schadstoffgehalt in der Außenluft automatisch steuert. Als

besonderes Gimmick kann die gemessene Schadstoffkonzentration in der Luft über den Zeitverlauf im Zentralbildschirm aufgerufen werden. Durch Aktivierung eines „Desodierungszyklus“ lässt sich die Innenraumluft durch Ionisierung reinigen. Beim Bose Edition sind Heck- und Seitenscheiben getönt.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Der 1,6 Liter große Turbodiesel liefert beachtliche 320 Nm bei 1.750 Umdrehungen. Bei 4.000 Umdrehungen erreicht

er seine Höchstleistung von 130 PS. Die möglichen Fahrleistungen sind im Alltag locker ausreichend, zum Sportwagen mutiert der Van aber nicht.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Das Vibrationsverhalten des Motors ist für einen Vierzylinder-Diesel gut geraten, er hält sich diesbezüglich im Hintergrund. Auch störendes Brummen ist im Normalbetrieb nicht vorhanden, lediglich bei höheren Drehzahlen unter

Last dröhnt der Motor etwas. Das Ansprechverhalten gefällt, das im Alltag subjektiv nutzbare Drehzahlband liegt bei etwa 1.500-3.500 Umdrehungen.

2,5 Schaltung/Getriebe

Für den 130 PS starken Diesel ist keine Alternative zum manuellen Sechsganggetriebe möglich, nur für die 110 oder 160 PS leistenden Diesel ist ein Doppelkupplungsgetriebe erhältlich.

Die Gassen des Handschalters könnten genauer geführt sein - deswegen und wegen der leicht hakeligen Bedienung kommt beim Wechseln der Gänge keine große Freude auf. Der Van lässt auch hier nicht den Verdacht aufkommen,

sportlich wirken zu wollen. Die Kupplung ist vernünftig dosierbar, quittiert eine gefühllose Bedienung aber mit Schaltschlägen.

⊕ Die Abstufung der Gänge passt gut in den Alltag, man findet stets den passenden Gang, den man von der Schaltempfehlung darüber hinaus angezeigt bekommt.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Scénic ist ein fahrsicheres Auto. Der Geradeauslauf überzeugt auch bei Spurrinnen, bei zu schnell angegangenen Kurven schiebt er gutmütig über die Vorderräder nach außen. Auch beim Ausweichtest hinterlässt er einen vernünftigen Eindruck, da die Untersteuerneigung in Verbindung mit dem rigoros

eingreifenden ESP ein Schleudern sicher verhindert. Mitunter könnte das Stabilitätsprogramm sogar weniger stark abbremsen, da die Lenkbarkeit in solchen Situationen kurzzeitig verloren geht. Insgesamt ist das Verhalten zwar sehr unsportlich, aber weitgehend sicher. So, wie es bei einem Familienvan sein sollte.

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 Lenkbewegun-

gen um die Mittellage. Dennoch lassen sich Landstraßenkurven recht zielgenau und gelassen durchfahren, die Lenkung passt zum Auto.

3,0 Bremse

Die Bremsleistung des Scénic ist - vor allem im Klassenvergleich - angemessen, neue Bestwerte setzt er aber nicht: 36,4 m braucht es, um aus 100 km/h zum Stehen zu kommen. Der große Umfang der schmalen, aber 20 Zoll großen Räder sorgt dafür, dass die Aufstandsfläche der Reifen groß genug ist, wie der akzeptable Bremsweg zeigt. Die Dosierbarkeit sowie das Pedalgefühl sind dem Van angemessen und nicht auffällig.

2,3 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme



Spurassistent

Der Spurverlassenswarner ist serienmäßig an Bord, der aktiv lenkende Spurassistent optional.

⊕ Die Sicherheitsausstattung des neuen Scénic ist bemerkenswert gut. Hervorzuheben ist der bei allen Scénic serienmäßige Notbremsassistent mit Fußgängererkennung, der von 7-160 km/h arbeitet. 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. Fährt man schneller als laut Schilderererkennung erlaubt, wird man im Bose Edition serienmäßig gewarnt, auch ein Müdigkeits- und ein Spurverlassenswarner sind in dieser Ausstattungslinie 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 Scheibe auf dem Armaturenbrett.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊖ Die Kopfstützen hinten reichen nur für 1,65 m große Personen aus, die meisten Erwachsenen sind also hinten nicht vor einem Schleudertrauma geschützt.

2,5 Kindersicherheit

Der Beifahrersitz und die äußeren Rücksitze sind serienmäßig mit Isofix samt Ankerhaken ausgestattet. 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 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 Punkte gut ab. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig per Drehschalter am Armaturenbrett deaktivierbar, um dort auch nach hinten gerichtete Kindersitze anbringen zu können.

⊖ Auf dem Fondmittelsitz dürfen laut Hersteller keine Kindersitze montiert 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 Kapitel des ADAC Crashtests 67 Prozent der Zähler.

4,4 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO₂

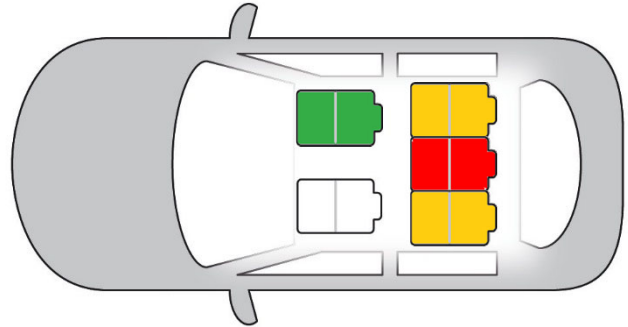
Der Durchschnittsverbrauch im EcoTest liegt bei akzeptablen 5,3 l/100 km, damit gehört der dCi 130 aber nicht zu den sparsamsten Autos seiner Klasse. Für die CO₂-Bilanz von 168 g/km erhält der Scénic 28 Punkte im EcoTest.

5,5 Schadstoffe

⊖ Der Scénic dCi 130 hat das gleiche Problem wie viele aktuelle Diesel - was aber die Problematik nicht schmälern soll: Der Stickoxidausstoß ist außerhalb der aktuell geltenden Prüfzyklen deutlich zu hoch. Hier muss Renault dringend nachbessern.

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.

Verbrauch

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

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

2,0 AUTOKOSTEN

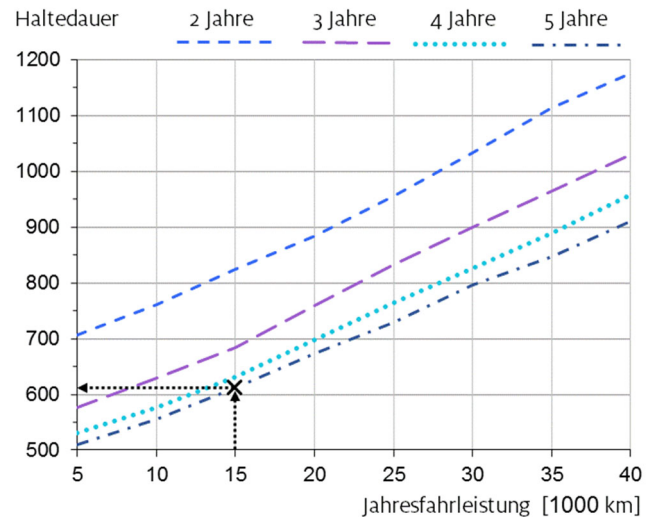
2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 30.390 Euro für die Topversion Bose Edition ist der Scénic absolut gesehen nicht billig. Die sehr umfangreiche Ausstattung relativiert dies aber zum Teil: Sowohl Notbremsfunktion mit Personenerkennung als auch der Fahrersitz mit Massagefunktion oder das große Soundsystem sind serienmäßig an Bord.

Die Nockenwellen des Dieselmotors werden über eine wartungsarme Steuerkette angetrieben, die Wartungsintervalle liegen bei langen 24 Monaten/ 30.000 km. Dieseltypisch happig fällt die Steuer aus: 194 Euro sind jährlich fällig. Die Versicherungseinstufungen gehen dagegen in Ordnung (Haftpflicht 17, Teilkasko 20, Vollkasko 24).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 611 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	ENERGY TCe 115	ENERGY TCe 130	ENERGY dCi 110	ENERGY dCi 130	ENERGY dCi 160 EDC
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1461	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	97 (132)	81 (110)	96 (130)	118 (160)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	190/2000	205/2000	260/1750	320/1750	380/1750
0-100 km/h [s]	12,3	11,4	12,4	11,4	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	195	184	194	208
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,8 S	5,8 S	3,9 D	4,5 D	4,5 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	129	130	100	116	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/23/19	16/23/19	17/24/20	17/24/20	17/24/20
Steuer pro Jahr [Euro]	92	94	152	194	198
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	520	600	554	611	640
Preis [Euro]	19.990	25.090	24.590	28.490	33.190

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4 Zylinder, Turbodiesel, NOx-Speicherkat	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	96 kW /130 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	194 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Verbrauch pro 100 km	4,5 l
CO ₂ -Ausstoß	116 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,59 m ² /0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	195/55R20
Länge/Breite/Höhe	4.407/1.866/1.645 mm
Leergewicht/Zuladung	1.615/508 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	506/1554 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 /1850 kg
Stützlast/Dachlast	75 /80 kg
Tankinhalt	52 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Douai

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,7/10,3/15,5 s
Drehzahl bei 130km/h	2600
Bremsweg aus 100km/h	36,4 m
Reifengröße Testwagen	195/55R20H m
Reifenmarke Testwagen	Goodyear EFFICIENT GRIP 95H
Wendekreis links/rechts	11,75 m
EcoTest-Verbrauch	5,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5/4,8/6,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	140 g/km(WTW* 168 g/km)
Reichweite	980 km
Innengeräusch 130km/h	69,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.135 mm
Leergewicht/Zuladung	1600/523 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/810/1380 l

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

Betriebskosten	87 Euro	Werkstattkosten	65 Euro
Fixkosten	127 Euro	Wertverlust	332 Euro
Monatliche Gesamtkosten	611 Euro		
Steuer pro Jahr	194 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/17/24/20		
BasispreisScénic	30.390 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.10.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.840 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.950 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°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.190 Euro°
Regen- /Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/690 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	790 Euro°
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	790 Euro°
Head-Up-Display	1.190 Euro°
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
Spurwechselassistent	-

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	1.490 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie°

AUSSEN

Anhängerkupplung	899 Euro
Metalliclackierung	ab 590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/690 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: Januar 2017

Test und Text: Christoph Pauly, M. Sc.