



Renault Grand Scénic ENERGY dCi 160 Bose Edition EDC

Fünftüriger Van der unteren Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

Den Scénic bietet Renault als reinen Fünfsitzer in einer kürzeren Version und als Grand Scénic mit optional sieben Plätzen an. Im Test tritt die Langversion mit sieben Sitzen und der Top-Dieselmotorisierung an. Der Motor hat auch dann nur 1,6 Liter Hubraum, aber dank zweier Turbolader 160 PS und 380 Nm Drehmoment. Diese Variante ist immer mit einem Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe kombiniert - die Automatik schaltet weich und ist um möglichst hohen Komfort bemüht, dabei mag sie sich nicht hetzen lassen und wirkt hier und da etwas träge. Passend dazu gibt sich auch das Fahrwerk eher komfortabel - angesichts der Größe der Karosserie und des Fahrzeuggewichts hätte die Federung auch mit viel Härte kaum Chancen, sportlichen Ambitionen gerecht zu werden. Insofern alles stimmig. Der Innenraum ist großzügig gestaltet, neben viel Platz erfreut seine Variabilität; als besonderes Gimmick kann man per Knopfdruck die Sitze einzeln oder alle gemeinsam elektrisch einklappen lassen. Neben vielen praktischen Details im Innenraum ist auch die Sicherheitsausstattung erfreulich: allerlei Assistenten gibt es serienmäßig oder gegen Aufpreis. Einen Assistenten wünscht man sich bisweilen auch bei der Bedienung, die fällt im Franzosen bei einigen Punkten unnötig umständlich aus, wenn man sich durch Menüs graben muss, um bestimmte Einstellungen vorzunehmen. Man kann die Pfade zwar lernen, das System und seine Anzeige werden dadurch auch nicht schneller und es bleiben hohe Ablenkungszeiten vom Verkehr. Mag mancher diese Kritik als Jammern auf hohem Niveau empfinden, sind die enormen Stickoxid-Emissionen während der Fahrt nicht wegzudiskutieren. Die gemessenen Werte liegen bis zu 20fach über dem Grenzwert und machen den komfortablen Antrieb nicht mehr empfehlenswert. Renault muss hier dringendst umgehend ein vernünftiges Abgas-Reinigungssystem einbauen, das seinen Namen verdient - das technische Know-how dazu hätte das Unternehmen. Denn was nutzt das gute Platzangebot, die schöne Verarbeitung und die umfangreiche Ausstattung zu einem angemessenen Preis, wenn die Umwelt in einem Maße belastet wird, wie das seit 15 Jahren nicht mehr vorkommen sollte. **Konkurrenten:** u.a. BMW 2er Grand Tourer, Citroen Grand C4 Picasso, Opel Zafira, Seat Alhambra, VW Sharan.

- + gutes Platzangebot, umfangreiche Ausstattung, kultivierte Antriebseinheit
- sehr schmutziges Abgas, nicht besonders sparsam, umständliches Bediensystem

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **2,3**

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|-----|
| | Familie | 2,2 |
| | Stadtverkehr | 4,0 |
| | Senioren | 2,2 |
| | Langstrecke | 2,8 |
| | Transport | 1,8 |
| | Fahrspaß | 2,9 |
| | Preis/Leistung | 2,6 |

EcoTest ★☆☆☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Renault hat die Karosserie des Grand Scénic sauber verarbeitet, die Bauteile sind ordentlich verarbeitet und passgenau zusammengesetzt, so dass keine zu großen oder unterschiedlich breite Spaltmaße entstehen. Der Unterboden ist gut verkleidet, vorne und seitlich gut geschützt; nur im Heckbereich klafft ein Loch im Unterboden, wo auf Wunsch das Reserverad befestigt wird (im Testwagen nicht vorhanden, für 7-Sitzer nicht verfügbar). Praktisches Detail: die Motorhaube wird über Gasdruckfedern offenge-

halten. 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 günstigeres Hartplastik gesetzt. Die Verarbeitung ist tadellos, nichts klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen.

2,7 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des EcoTest-Verbrauchs hat der Grand Scénic mit dem 53 Liter Tank einen Aktionsradius von über 860 km. Die Zuladung von bis zu 663 kg fällt üppig aus und sollte auch für eine große Familie samt Gepäck ausreichen. Der Grand Scénic bietet fünf vollwertige Sitzplätze, optional sind zwei weitere Plätze im Kofferraum verfügbar. Auf dem Dach sind Lasten bis 80 kg erlaubt, Dachträger kann man an den praktischen Dachschiene sicher befestigen. Bis 1.850 kg schwere Anhänger können gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 750 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf bis 75 kg betragen. Der Wendekreis des langen Scénic beträgt gut 12 Meter, das sind etwa 30 Zentimeter mehr als bei der kurzen Version.

⊖ Serienmäßig ist nur ein Reifendichtmittel, das bei einer Reifenpanne nicht immer helfen kann. Ein Notrad gibt es gegen Aufpreis - allerdings nicht für den 7-Sitzer. Wagenheber und Radschlüssel gibt es nur in Verbindung mit dem optionalen Notrad. Ein vollwertiges Reserverad ist gar nicht lieferbar. Der Tankstutzen wird durch eine kleine Klappe verschlossen, die über die Zapfpistole aufgedrückt wird - trotz dieser praktischen Lösung ohne Schraubverschluss fehlt ein Fehlbetankungsschutz, der ein sinnvolles Detail bei einem Diesel-Fahrzeug wäre.

3,1 Licht und Sicht

Die erhöhte Sitzposition ist angenehm, der Blick über das Verkehrsgeschehen damit günstiger. Während man das hintere Fahrzeugende recht gut abschätzen kann, fällt es vorne nicht so leicht, weil die Front sich dem Fahrerblick entzieht. Im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten ungünstig, was auch an der recht schmalen Heckscheibe liegt. Diese führt dazu, dass man bodennahe Hindernisse hinter dem Auto schlecht erkennen kann; die optionale Rückfahrkamera ist folglich empfehlenswert. Parksensoren vorn und hinten gibt es serienmäßig, man kann sie gegen Aufpreis um einen Parkassistenten erweitern. Die 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 Grand Scénic ein noch zufriedenstellendes Ergebnis erzielen, günstig sind vor allem die geteilten A-Säulen vorne.

⊕ Ein Fernlichtassistent, der bei entgegenkommenden oder vorausfahrenden Verkehrsteilnehmern automatisch abblendet, ist serienmäßig an Bord.



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

Die Halogenscheinwerfer lassen sich gegen Aufpreis durch LED-Lichter ersetzen; diese liefern nachts Sichtvorteile, das als solches beworbene Kurvenlicht wird aber nur durch die Nebelscheinwerfer umgesetzt, was wenig bringt, zumal die Nebelscheinwerfer nur mit Halogenlichtern leuchten.

⊖ Teilweise spiegelt sich der Rahmen des Headup-Displayeinsatzes oben am Armaturenbrett in der Frontscheibe. Ob dies stören könnte, sollte im Vorfeld bei einer Probefahrt geklärt werden.

1,8 Ein-/Ausstieg

⊕ Renault achtet bei den meisten seiner Modelle auf einen günstigen Zustieg; das merkt man auch beim Grand Scénic. Die Schweller sind recht niedrig, vor allem innen gibt es fast keine Kante - man muss die Beine also nicht besonders weit anheben. Auch die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 57 cm in günstiger Höhe. Die Türausschnitte sind groß genug und erleichtern so das Ein- und Aussteigen.

Die hinteren Türen sind bei der Langversion des Scénic größer, der Zustieg in Reihe zwei damit noch einfacher; einzig die ausladenden Tablet-Halterungen an den Vordersitzlehnen schränken die Kniefreiheit etwas ein. In die dritte Reihe kommt man konzeptbedingt nicht so leicht, weil das Dach recht niedrig ist; allerdings hat Renault in die mittleren Sitze einen aufwendigen und effektiven Klappmechanismus verbaut, um den Zustieg nach ganz hinten im Rahmen der Möglichkeiten zu erleichtern.

Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für den Beifahrer und

2,0 Kofferraum-Volumen

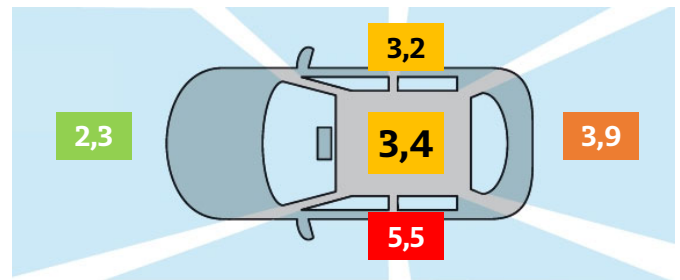
⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 420 Liter. Rollt man die Abdeckung ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf stattliche 795 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 13 Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 875 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.660 Liter Volumen verfügbar.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrisch angetriebene Heckklappe ist für den Grand Scénic nicht erhältlich.

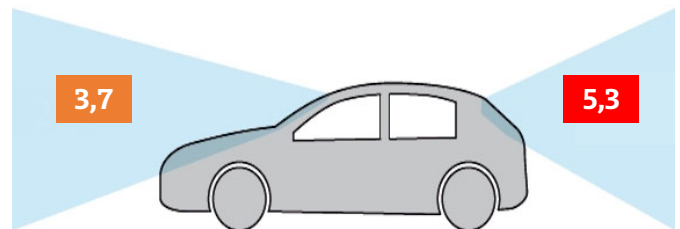
Rundumsicht

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

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



Mit 420 l Volumen bietet der Grand Scénic um 20 l mehr Platz für das Gepäck als der kleinere Scénic.

⊕ Typisch Van ist die Kofferraumöffnung hoch und dadurch der Laderaum gut nutzbar. Beim Beladen fällt nur die recht voluminöse Stoßstange störend auf.

Entscheidend für die gute Bewertung ist auch die mit 69 cm recht niedrige Ladekante und der praktisch auf gleicher Höhe liegende Kofferraumboden. Unter der geöffneten Heckklappe muss man schon ab einer Größe von 1,83 m auf

seinen Kopf achten, um ihn sich nicht zu stoßen. Der Kofferraum wird gut ausgeleuchtet, weil neben einer Leuchte an der Seitenwand die Leuchten am Dachhimmel für die dritte Sitzreihe den Laderaum beleuchten können.

2,5 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). Sich elektrisch zusammenfallen und als Teil des Kofferraumbodens verschwinden können auch die beiden Sitze ganz hinten.

2,5 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Der Grand Scénic erfordert wie alle mit dem R-Link2-Infotainmentsystem ausgestatteten Renaults insgesamt eine lange Eingewöhnung. Auf den ersten Blick wirkt der Innenraum durch die reduzierte Tastenanzahl zwar übersichtlich, doch fehlende Schnellwahltasten für die einzelnen Hauptmenüs (z.B. Radio, Navigation oder Einstellungen) und Favoritentasten zum Speichern von Radiosendern erschweren den täglichen Gebrauch ebenso wie die ungenügende Trennung einzelner Funktionsebenen. Es dauert lange, bis man sich an die teils komplizierte Menüstruktur gewöhnt hat. Auch dann bleiben viele Bedienschritte unnötig umständlich, beispielsweise muss immer erst in das Klimamenü gewechselt werden, um etwas an der Belüftung oder 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 Grand Scénic ein einfach zu steuerndes Auto, Lenkrad und Sitz sind zügig passend eingestellt, der Schalthebel ist angenehm hoch angebracht und auch die elektrischen Außenspiegel und Fensterheber

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

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



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

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Grand Scénic ist in der Bose Edition mit einem vom amerikanischen Lautsprecherhersteller abgestimmten Surround-Soundsystem ausgestattet, welches einen in diesem Fahrzeugsegment beachtenswerten Klang liefert. In Sachen Konnektivität ist der Grand Scénic gut aufgestellt, Apple Carplay oder Android Auto haben inzwischen auch Einzug gehalten. Es stehen viele Wege

offen, Audio- und auch Videodateien wiederzugeben: Zwischen Bluetooth, USB, SD-Karte und 3,5 mm-Klinke kann gewählt werden, Radioempfang ist auch per DAB+ serienmäßig. Das R-Link 2 genannte Infotainmentsystem bietet per Apps vielfältige Individualisierungsmöglichkeiten. Familientauglich sind auch die 12 V-Steckdosen im Fond und im Kofferraum.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Wie es sich für einen Van gehört, bietet der Grand Scénic reichlich Platz im Innenraum. Vorne reicht er locker für über 1,90 m große Personen, wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, weil sich die Sitze nicht weiter

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

3,0 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen (mittlere Sitzreihe) immerhin ebenso große 1,85 m Personen Platz; dabei ist wiederum die Beinfreiheit limitierend, über den Köpfen ist noch etwas mehr Platz. Das große Panorama-Glasdach sorgt für ein luftiges Gefühl und eine tolle Aussicht - nicht zu unterschätzen insbesondere für Kinder auf längeren Fahrten. Die beiden Sitze in der dritten Reihe sind eher etwas für Kinder, ab etwa 1,60 m Größe wird es eng, hinzu kommt der umständliche Zustieg, bis man hinten angekommen ist; für die einen wirken die kleinen Fensterflächen und breiten Dachsäulen ganz hinten heimelig, für andere beengend.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz. Die dritte Sitzreihe bietet dagegen deutlich weniger Platz und Komfort.

2,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Gegen Aufpreis gibt es im Kofferraum zwei ausklappbare Rücksitze, dann stehen im Grand Scénic bis zu sieben Plätze zur Verfügung. Während man die hintersten Sitze nur aus- und einklappen kann, lässt sich die mittlere Sitzbank zweigeteilt verschieben, die Lehnen etwas in der Neigung einstellen und ebenso zweigeteilt zusammenklappen, jedoch nicht ausbauen.

Das Thema Ablagen und Fächer behandelt Renault umfassend: Überall gibt es kleinere und größere Fächer. Highlight ist die bei den höheren Ausstattungen serienmäßige verschiebbare Mittelkonsole. Diese bietet Becherhalter, ein großes beleuchtetes Fach unter der

Armlehne und eine Schublade für die hinteren Passagiere. Hier sind auch die USB- und Klinkenanschlüsse für die beiden Sitzreihen verbaut.

Das Handschuhfach ist klimatisiert, 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 Bodenfächer in allen vier Fußräumen. Insgesamt bietet dieses Sammelsurium an Staumöglichkeiten laut Renault 63 Liter Fassungsvermögen.

2,5 KOMFORT

2,9 Federung

Den Grand 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 Grand Scénic aber um

ordentlichen Komfort und federt in der Langversion auch etwas geschmeidiger als sein kürzerer Bruder. Lange Bodenwellen werden gut abgefangen und auf der Autobahn fühlt sich der Van gut aufgehoben. Querfugen, Gullideckel oder Kopfsteinpflaster verdaut er nicht so gut und quittiert so manchen Straßenmangel mit leichtem Fahrwerkspoltern.

2,3 Sitze

⊕ Die elektrische Einstellbarkeit mit Memory-Funktion, die elektrische Lordosenstütze sowie die Massagefunktion und eine ausziehbare Oberschenkelauflage, all das hat der Fahrersitz in der Bose Edition serienmäßig - für dem Beifahrersitz ist dies optional erhältlich. Auch sind extra breite und hoch geformte Relax- und Komfortkopfstützen im Topmodell verbaut, ein wirklicher Mehrwert gegenüber konventionellen Kopfstützen ergibt sich aber höchstens

für die Mitfahrer. 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 stören.

⊖ Die beiden Sitze ganz hinten sind für Erwachsene ungeeignet, weil es schlicht an Platz mangelt. Für Kinder und für kurze Strecken können sie aber ausreichen.

3,0 Innengeräusch

Die Geräuschkulisse ist im Grand Scénic während der Fahrt zwar nicht störend, besonders leise ist der Van aber auch nicht. Bei 130 km/h wurden 68,5 dB(A) gemessen, ein nur zufriedenstellender Wert. Der Motor selbst ist dabei auffäl-

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

1,9 Klimatisierung

⊕ Ab der zweiten Ausstattungslinie ist eine Zweizonen-Klimaautomatik Serie, sie bietet unterschiedliche Intensitätsstufen für den Automatik-Modus und einen Luftgütesensor, der je nach Schadstoffbelastung die Umluftklappe steuert; überdies ist ein Pollen- und Aktivkohlefilter verbaut, um Feinstaub und störende Gerüche aus dem Innenraum zu halten. Die gemessenen

Schadstoffkonzentrationen in der Ansaugluft können über den Monitor angezeigt werden, allerdings keine genauen Messwerte, sondern nur ob gute oder schlechte Luftqualität ermittelt wurde. Die Sitzheizung vorn kostet Aufpreis. Serienmäßig gibt es dagegen getönte Scheiben hinten und Sonnenschutzrollos in den hinteren Seitentüren.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Der Vierzylinder-Diesel muss mit knapp 1,6 Liter Hubraum auskommen, entwickelt dank doppelter Turboaufladung trotzdem 160 PS und üppige 380 Nm Drehmoment im Maximum. Der Motor entwickelt seine volle Kraft etwas zögerlich, dann aber nachdrücklich. Gefühlt versinkt jedoch einiges seiner Leistung im sehr verschliffen agierendem Automatikgetriebe. Beim simulierten Überholvorgang -

der Beschleunigung von 60 auf 100 km/h - benötigt er durchschnittlich 7,3 Sekunden, ein zufriedenstellendes Ergebnis. Besser klappt das Beschleunigen bei niedrigem Tempo, wenn es von 15 auf 30 km/h gehen muss - nachdem man das zögerliche Anfahren aus dem Stillstand überwunden hat. Insgesamt ist diese Motor-Getriebe-Kombination mehr auf Komfort als auf sportliches Fahrgefühl getrimmt.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Motor läuft für einen Vierzylinder-Dieselmotor kultiviert, gibt kaum Vibrationen bis in den Innenraum ab - hier hat Renault effektiv gedämmt. Auch akustisch hält er sich zurück und wird erst beim Ausdrehen laut, wenn deutlich über 3.500 1/min anliegen. Trotz Register-

aufladung (kleiner Turbo für niedrige Drehzahlen, großer Turbo für höhere Drehzahlen) spricht der Motor bei niedrigen Drehzahlen nur zurückhaltend an und benötigt mittlere Drehzahlen für nachdrückliche Leistungsabgabe.

2,4 Schaltung/Getriebe

⊕ An das träge Ansprechen des Getriebes beim Anfahren muss man sich erst gewöhnen, kann dann aber den hohen Schaltkomfort genießen. Das Getriebe ist insgesamt auf Komfort getrimmt und schaltet weich - nur selten tritt mal ein leichter Ruck auf, die Schaltvorgänge werden über die Kupplungen gut "verschliffen". Beim Umschalten von Vorwärts auf Rückwärts und umgekehrt reagiert die Automatik recht schnell, zügiges Rangieren (beispielsweise um fließenden Verkehr nicht zu

beeinträchtigen) wird so unterstützt. Die "Kriechfunktion" der Automatik setzt zwar verzögert, aber nachdrücklich ein, das ermöglicht z.B. punktgenaues Ein- und Ausparken. Die Gangabstufungen passen gut zum Motor, es entstehen überdies keine zu großen Drehzahlsprünge zwischen den Gängen. Im 6. Gang bei 130 km/h dreht der Motor mit 2.400 U/min. - ein noch etwas länger übersetzter 7. Gang wäre durchaus günstig für ruhiges Dahinrollen auf langen Strecken.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Grand 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 vernünftigen Eindruck, da die Untersteuerneigung in Verbindung mit dem rigoros eingreifenden ESP ein Schleudern oder gar Kippen sicher verhindert. Mitunter könnte das Stabilitätsprogramm noch etwas feiner regeln, da die

Lenkbarkeit in solchen Situationen kurzzeitig verloren geht. Insgesamt ist das Verhalten zwar unsportlich, aber weitgehend sicher - passend zum Fahrzeug und seiner Aufgabe als Familien-Van. Das etwas träge Ansprechen vom Stand weg bringt wiederum Traktionsvorteile beim Anfahren und bei niedrigen Geschwindigkeiten. Die automatische Drehmomentabsenkung im 1. und 2. Gang ist spürbar, sie dient der Getriebeschonung, hilft aber auch bei der Traktion.

2,5 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Grand Scénic ist passend abgestimmt. Sie ist eher mitteilungsarm ausgelegt, spricht aber ordentlich an. Die Zentrierung ist gut, um entspannt unterwegs sein zu können. Kurvige Landstraßen kann man

ausreichend zielgenau durcheilen, ohne dass dabei Stress entsteht. In der Summe eine stimmige Kombination mit dem Auto.

3,5 Bremse

Die Bremsanlage des Grand Scénic könnte noch Optimierung vertragen - 37,9 m werden benötigt, um von Tempo 100 km/h zum Stillstand zu kommen. Das ist heutzutage auch für einen Van kein guter Wert mehr. Wenig hilfreich

sind dabei die großen, aber vergleichsweise schmalen Energiesparreifen. Immerhin spricht die Bremse gut an und lässt sich angemessen dosieren.

2,3 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme







⊕ Die Sicherheitsausstattung des Grand Scénic kann überzeugen, beispielsweise ist bei allen kurzen wie langen Scénics ein Notbremsassistent mit Fußgängererkennung Serie; er arbeitet von 7 bis 160 km/h bzw. bei der Fußgängererkennung von 7 bis 60 km/h. Im Stadtverkehr kann der Renault Unfälle mit Autos oder Personen verhindern, indem er selbstständig bremst. Bei höheren Geschwindigkeiten bremst das System nach einer akustischen und optischen Kollisionswarnung ebenfalls autonom und kann so die Unfallschwere mindern. In allen Scénic findet man einen Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer, der auf Knopfdruck auch die von einer Kamera erkannten Geschwindigkeitsbegrenzungen übernimmt (Serie bei Bose Edition). Fährt man schneller als das erkannte Tempolimit, wird man gewarnt. Auch ein Müdigkeits- und ein Spurverlassenswarner sind in der höchsten 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 kleine Scheibe auf dem Armaturenbrett.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest (Stand August 2016) erreicht der neue Scénic in der "Kurzversion" die vollen fünf Sterne. Im Kapitel Insassenschutz gibt es 90 Prozent der Punkte. Die Ergebnisse für den etwas längeren Grand Scénic sollten ähnlich gut ausfallen. 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 Grand Scénic.

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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

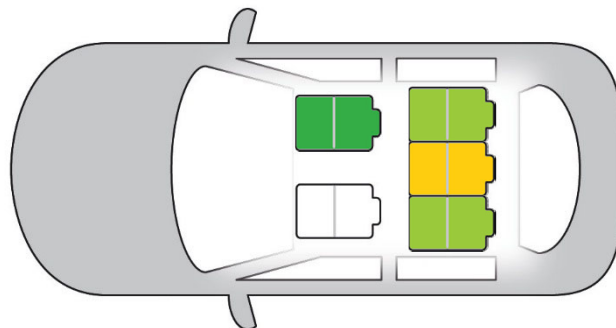
2,0 Kindersicherheit

⊕ Bei ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Scénic bei der Kindersicherheit 82 Prozent und damit ein gutes Ergebnis erzielen. Kindersitze können gut angegurtet werden, weil die Gurtschlösser fixiert sind und ausreichend Gurtlänge über praktikable Gurtanlenkpunkte zur Verfügung steht. Isofix-Halterungen (inklusive iSize-Freigabe) stehen für den Beifahrersitz und die hinteren äußeren Sitzplätze der mittleren Reihe zur Verfügung. Kindersitze dürfen prinzipiell auf dem Beifahrersitz (Airbags per Schlüsselschalter abschaltbar), auf den beiden äußeren Plätzen der mittleren Reihe und auf den beiden Sitzen ganz hinten montiert werden. Bei hohen Kindersitzen sollte man im Vorfeld prüfen, ob im Dachbereich ausreichend Platz zur Verfügung steht, da sich der Innenraum nach oben ungünstig verjüngt und dann die Dachsäulenverkleidungen im Weg sein könnten. Auch die Seitenwangen der Rücksitze können bei

manchen Kindersitzmodellen hinderlich sein, wenn man den Sitz mittels Gurt optimal fest anziehen will.

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)

3,2 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit gibt es noch Optimierungspotenzial. Das hat der Crashtest nach Euro NCAP Norm gezeigt, in dem der Renault Scénic nur 67 Prozent erzielen konnte. Die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind noch zu hart gestaltet, auch im mittleren Bereich ist das

Verletzungsrisiko noch zu hoch. Gut entschärft dagegen ist Front.

⊕ Positiv hervorzuheben ist das serienmäßige Notbremsystem mit Personenerkennung, das mit Radar und Kamera kombiniert arbeitet.

4,8 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO₂

⊖ Die große Karosserie und das stattliche Leergewicht von über 1,7 Tonnen fordern an der Tankstelle ihren Tribut - im ADAC EcoTest liegt der Durchschnittsverbrauch bei 6,1 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 192 Gramm je Kilometer. Im Bereich CO₂ ergibt das bescheidene 19 von maximal 60 möglichen Punkten. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 5,8 l, außerorts bei 5,3 l und auf der Autobahn bei üppigen 7,5 l Diesel alle 100 km.

5,5 Schadstoffe

⊖ Renault verzichtet beim Grand Scénic mit dem 1,6-l-Diesel auf eine ausreichende Abgasreinigung. Mit dem verbauten System, das als "NOx-Falle" bezeichnet wird, sind die Ergebnisse völlig unzureichend - offensichtlich tappen die NOx-Moleküle so gut wie gar nicht mehr in die Falle, sobald man außerhalb des Zulassungszyklus und auf der Straße fährt. Stickoxid-Emissionswerte von 200 bis über 1.500 mg/km sogar innerorts sind jenseits von gut und böse, wenn man den Grenzwert von 80 mg/km

Verbrauch

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

| | | |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 5,8 | |
| Durchschnitt | 6,0 D | 7,7 B |

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

| | | |
|--------------|-------|-------|
| Autobahn | 7,5 | |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |

| | | |
|-----------------|-------|-------|
| Gesamtverbrauch | 6,1 | |
| Durchschnitt | 5,5 D | 6,5 B |

bedenkt. Die Folge: null Punkte im Schadstoffkapitel des EcoTest. Da helfen auch sehr niedrige Partikelwerte nicht mehr. Für den EcoTest bedeutet das in der Summe 19 Punkte und nur einen Stern.

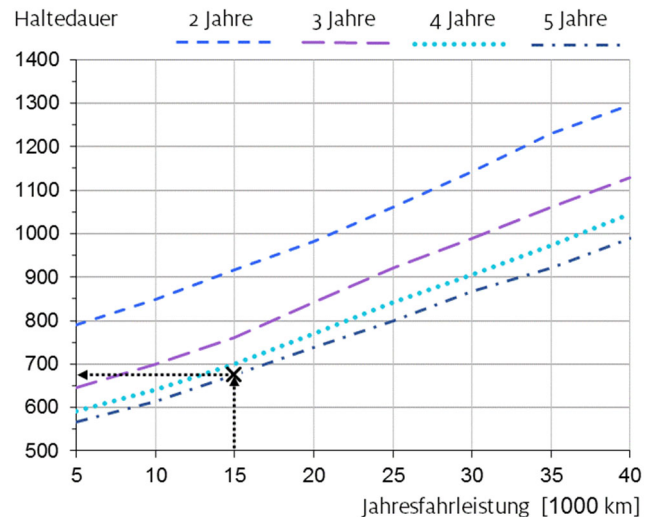
2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Anschaffungspreis von knapp 35.000 Euro ist der Grand Scénic in der getesteten Bose Edition mit Top-Diesel und Automatik nicht gerade billig, allerdings hat man schon eine sehr umfangreiche Ausstattung an Bord. Die KFZ-Steuer liegt bei 206 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen bewegen sich im mittleren Bereich, lediglich die Vollkaskoversicherung kommt relativ teuer. Eine Aussage über die künftige Wertentwicklung wird zunehmend schwieriger, weil der Umgang mit Dieselmotorisierungen noch nicht final geklärt ist. Bisher konnte der Renault Scénic mit einer guten Restwertentwicklung punkten. Euro 6-Diesel wie im Testwagen stehen aktuell noch nicht im Fokus von möglichen Fahrverboten.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 674 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] | 12,5 | 11,6 | 12,6 | 11,6 | 9,9 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 195 | 195 | 184 | 194 | 208 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 6,1 S | 6,1 S | 4,0 D | 4,6 D | 4,7 D |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller | 136 | 136 | 104 | 119 | 122 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 16/23/19 | 16/23/19 | 17/24/20 | 17/24/20 | 17/24/20 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 106 | 106 | 160 | 200 | 206 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 589 | 623 | 580 | 640 | 674 |
| Preis [Euro] | 23.690 | 26.790 | 26.090 | 30.190 | 34.990 |

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-Zylinder Dieselmotor, Turbo, Euro6b, NOx-Speicherkat mit DPF | |
| Hubraum | 1.598 ccm |
| Leistung | 118 kW/160 PS bei 4.000 1/min |
| Maximales Drehmoment | 380 Nm bei 1.750 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 208 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 9,9 s |
| Verbrauch pro 100 km | 4,7 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 122 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | 2,59 m ² /0,29 |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie) | 195/55 R20 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.635/1.866/1.653 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.719/621 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 718/1.901 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750/1.850 kg |
| Stützlast/Dachlast | 75/80 kg |
| Tankinhalt | 53 l |
| Garantie Allgemein/Rost | 2 Jahre plus 3 Jahre Anschlussgarantie/12 Jahre |
| Produktion | Douai, Frankreich |

ADAC Messwerte

| | |
|---|-------------------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 7,3 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | 2.400 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 37,9 m |
| Reifengröße Testwagen | 195/55 R20 95H |
| Reifenmarke Testwagen | Goodyear Efficient Grip Performance |
| Wendekreis links/rechts | 12,1/12,0 m |
| EcoTest-Verbrauch | 6,1 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 5,8/5,3/7,5 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 160 g/km (WTW* 192 g/km) |
| Reichweite | 865 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 68,5 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.135 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.715/663 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 420/875/1.660 l |

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

| | | | |
|---|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 90 Euro | Werkstattkosten | 66 Euro |
| Fixkosten | 128 Euro | Wertverlust | 390 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 674 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 206 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 17/24/20 | | |
| Basispreis Grand Scénic ENERGY dCi 160 Bose Edition EDC | 34.990 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 23.02.2017 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 41.930 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 5.930 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/Serie |
| Fernlichtassistent | Serie |
| Tempomat/Limiter/ACC | Serie/Serie/790 Euro° (Paket) |
| Einparkhilfe vorn/hinten | Serie |
| Parklenkassistent | 890 Euro° (Paket) |
| Rückfahrkamera/360° Kamera | 890 Euro° (Paket) |
| Head-Up-Display | 1.190 Euro° (Paket) |
| Verkehrszeichenerkennung | Serie |
| Schlüsselloses Zugangssystem | Serie |

SICHERHEIT

| | |
|----------------------------------|-------------------|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie/- |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | -/- |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | Serie |
| Spurassistent | Serie |
| Spurwechselassistent | 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 | 1490 Euro° (Paket)/- |
| Lenkradheizung | - |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie/Serie |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|--------------|
| Anhängerkupplung | 950 Euro |
| Metalliclackierung | ab 650 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | -/690 Euro |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,0

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: August 2017
 Test und Text: M. Ruhdorfer