



Renault Grand Scenic dCi 160 FAP Luxe

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

Den neuen Scénic bietet Renault wieder in einer kurzen und einer langen Version an. Hauptsächlich am Heck unterscheiden sich die beiden Varianten. Hier im Test trat die längere Version Grand Scénic mit dem 160 PS starken 2,0-l-Turbodiesel an. Das Triebwerk schiebt mächtig an, knausert dabei jedoch nicht mit dem Kraftstoff. Die Laufruhe ist erstaunlich gut. Hervorzuheben ist das sichere Fahrwerk, das ebenso im Komfortbereich punkten kann. Im Innenraum geht es geräumig und im Cockpit sehr modern zu, klassische Instrumente sind durch einen kontrastreichen großen Monitor ersetzt. Die Verarbeitungsqualität ist gut, die Funktions- und Luxusausstattung in der Luxe-Variante üppig. Das Ganze hat aber auch seinen Preis, 29.000 Euro werden mindestens aufgerufen. Ein teurer, aber angenehmer Reisewagen.

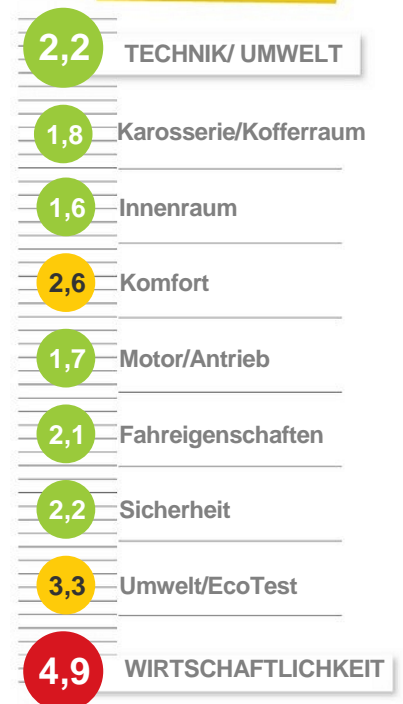
Karosserievarianten: Scénic und Grand Scénic **Konkurrenten:** Mazda 5, Opel Zafira, Toyota Verso, VW Touran

+ viel Platz und großer Kofferraum (als 5-Sitzer), kräftiger Motor, sicheres Fahrwerk, hohe passive Sicherheit, sehr umfangreiche Ausstattung

- teuer in Anschaffung und Unterhalt



ADAC-URTEIL



1,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

Es gibt nur ein Reifenreparaturset, für den Siebensitzer ist kein Reserverad lieferbar - trotzdem liefert Renault Wagenheber und Schraubenschlüssel mit, das ist vorbildlich. Es gibt zwar dicke Seitenleisten, die sind aber ganz unten montiert und lackiert - immerhin besser als nichts. Die Stoßfänger sind kratzempfindlich, aber im unteren Bereich unlackiert, so dass kleine Kratzer nicht groß auffallen.

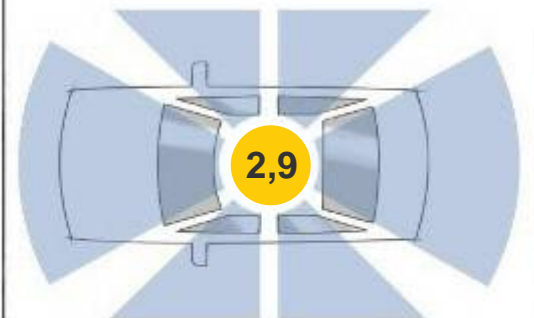
⊕ An der Karosserieverarbeitung gibt es nicht auszusetzen, sie hinterlässt einen guten Eindruck. Die Spaltmaße sind gleichmäßig und die Anbauteile sauber eingepasst. Die Motorhaube wird über Gasdruckfedern gehalten - das sparen sich viele Hersteller. Auch das Interieur wirkt solide und passgenau verarbeitet. Alu-Blenden und unterschiedliche Farbtöne bei den Kunststoffen werten das Innenraumdesign auf. Selbst auf schlechten Straßen hört man kein Knarzen oder Klappern. Der Motorraum ist nach unten fast vollständig abgeschottet, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann. Für die vorderen Schweller gibt es zwar Alublenden, die vor Kratzern schützen, die Abdichtung nach außen ist aber unzureichend und so verschmutzen sie recht schnell. Bei den hinteren Schwellern sieht es genau anders aus, kein Schwellerchutz, aber eine vernünftige Abdichtung. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen, man muss keinen Tankdeckel abschrauben, sondern kann den Zapfhahn einfach einstecken - sehr bequem. Die mögliche Zuladung von 568 kg (inkl. Fahrer) fällt sehr üppig aus. Auf dem Dach sind Lasten bis 80 kg erlaubt.

2,6

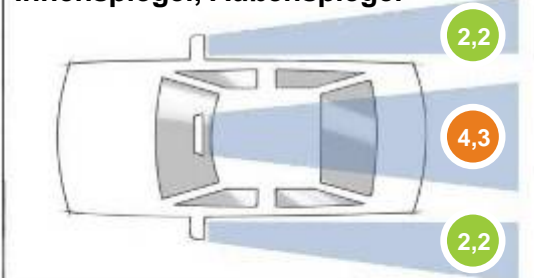
Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend; das Heck lässt sich recht gut abschätzen, die Ausmaße der Front sind nur zu erahnen. Das spiegelt sich auch in der ADAC-Rundumsichtmessung wider: die Sicht nach schräg hinten ist nicht ideal, ansonsten schränken die Dachpfosten den Blick nach draußen nicht zu sehr ein. Gegenstände in Bodennähe kann man vorne auch noch recht nah am Auto erkennen.

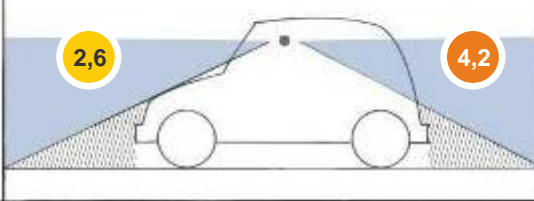
Rundumsicht



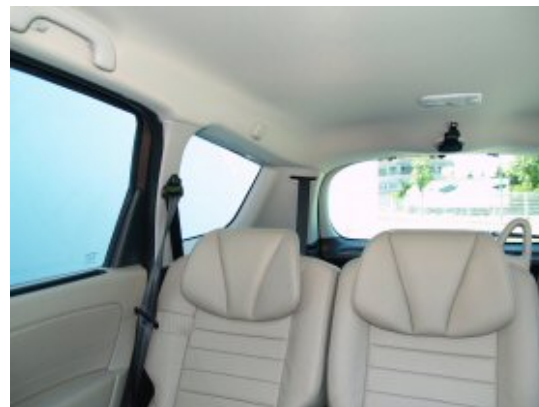
Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Trotz der etwas breiteren Dachstützen im Heckbereich ist die Rundumsicht akzeptabel.

+ Durch die erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Die großen Außenspiegel (linker Spiegel mit asphärischem Bereich) ermöglichen eine gute Sicht nach hinten. Die Scheibenwischer zeigen eine gute Wirkung, ihr Reinigungsfeld ist groß. Optional gibt es helle Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht, sie leuchten die Straße sehr gut aus und sind daher eine klare Empfehlung. Die Tagfahrleuchten macht den Grand Scénic auch tagsüber schnell erkennbar, ohne gleich das Abblendlicht komplett einschalten zu müssen. Für Front und Heck gibt's Parksensoren, der Fahrer wird optisch und akustisch über Hindernisse informiert. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab.

- Wenn man via Innenspiegel nach hinten blickt, erhält man nur ein recht eingeschränktes Bild, die Spiegelfläche könnte größer sein. Bodennahe Gegenstände hinter dem Auto kann man leicht übersehen, zu eingeschränkt ist der Bodenblick nach hinten durch die recht hohe Fensterkante. Bei hellem Sonnenschein spiegelt sich die Oberseite des Armaturenbretts in der Windschutzscheibe.

1,9

Ein-/Ausstieg

+ Das Ein- und Aussteigen fällt vorne recht leicht, besonders der niedrige Schweller und die ideale Sitzhöhe über der Straße sind sehr angenehm. Die Sitzfläche ist nicht zu weit weg von der Schweller-Außenkante und auch die Größe der Türöffnung geht in Ordnung - nur im Bereich der A-Säule sollte man ein wenig auf seinen Kopf achten. Auch hinten kann man ohne Mühen aufrecht ein- und aussteigen, die Türausschnitte sind groß genug und die Schweller angenehm niedrig. Praktisch funktioniert der schlüssellose Zugang: Berührt man einen Türgriff oder den Heckklappengriff, öffnet die Zentralverriegelung - man kann einsteigen und per Knopfdruck den Motor starten. Verlässt man den Grand Scénic, verriegelt die Zentralverriegelung automatisch und quittiert das mit Piepton und Blinken, sobald man einige Meter vom Auto entfernt ist. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch eine Weile und erhellen das Fahrzeugumfeld (Follow-Me-Home-Funktion). Alle Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt, so dass sie die Türen auch an leichten Steigungen geöffnet halten können. Für alle außen Sitzenden (außer für die dritte Sitzreihe) sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

- Der Zustieg zur dritten Sitzreihe im Kofferraum ist sehr beschwerlich und umständlich.

0,6

Kofferraum-Volumen *

+ Die Größe des Gepäckabteils fällt üppig aus, bei der Konfiguration mit 5 Sitzplätzen stehen 520 l zur Verfügung. Klappt man alle Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf großzügige 1020 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum kann über einen weiten Bereich bis zum Dach hoch genutzt werden, weil die Heckscheibe fast senkrecht steht. Werden alle sieben Sitzplätze benötigt, schrumpft das Kofferraumvolumen auf 195 l.

1,7

Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen, allerdings schwingt sie nur etwa 1,80 m hoch - größere Personen müssen hier auf ihren Kopf achten. Es wird eine große Ladeöffnung freigegeben, die Ladekante ist mit 61 cm angenehm niedrig; eine innere Bordwand, die beim Ausladen stören könnte, gibt es nicht - perfekt. Das praktische Format des Gepäckabteils macht den Kofferraum sehr gut nutzbar. Das Schließen der Klappe fällt etwas umständlicher aus, weil man meistens nochmal nachdrücken muss. Der Kofferraum wird nachts angemessen erhellt durch die dritte Leuchte hinten mittig am Dachhimmel.

1,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Einzelsitze der zweiten Sitzreihe besitzen klappbare Lehnen, die Sitzflächen können zusätzlich auch hochgeklappt werden, so dass ein ebener Ladeboden entsteht. Der Klappmechanismus der Sitze lässt sich einfach bedienen. Wem das an Platz nicht reicht, der kann die Sitze auch herausnehmen. Die Einzelsitze der dritten Reihe sind bei Nichtgebrauch ohnehin im Kofferraumboden versenkt. Die Lehne des Mittelsitzes der zweiten Sitzreihe lässt sich separat umgeklappen, so kann man auch lange Gegenstände wie Skier gut transportieren. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, die Beifahrersitzlehne vorzuklappen - damit finden noch längere Gegenstände im Grand Scénic Platz. Leider fehlen für kleine Gepäckstücke Netze oder sinnvolle Fächer, es gibt nur ein kleines, schmales Fach hinter den versenkten Kofferraumsitzen und Verzurrösen.

1,6 INNENRAUM

1,4 Bedienung

⊕ Der neue Grand Scénic von Renault lässt sich insgesamt leicht bedienen, es bedarf jedoch schon einer gewissen Eingewöhnungszeit. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite den Bedürfnissen des Fahrers gut angepasst werden. Die Pedale liegen ergonomisch, der Schalthebel sehr günstig. Die Sitzeinsteller kann man leicht bedienen, nur an das Drehrad zur Lehneneinstellung kommt man schwer. Für alle Mitfahrer sind Leseleuchten vorhanden. Zum Starten muss man nur den beleuchteten Knopf drücken, der auch bei Dunkelheit problemlos auffindbar ist. Klassische Instrumente gibt es nicht mehr, vielmehr wird alles Nötige in dem mittig platzierten, großen TFT-Bildschirm angezeigt. Die Geschwindigkeit nur digital, der

Drehzahlmesser auf Wunsch analog. Der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Der Tempomat bzw. der Begrenzer lassen sich leicht einstellen, die Geschwindigkeit kann vorgewählt werden. Für alle wichtigen Funktionen gibt's Kontroll- und Warnleuchten. Alle vier Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz. Die Klimabedienelemente liegen einigermaßen günstig und übersichtlich. Weitere Schalter und Knöpfe sind bisweilen etwas verstreut, wie die des Tempomaten und des Tempobegrenzers. Das Radio lässt sich gut steuern (auch über Lenkradsatelliten), leider ist das Display weit entfernt oben am Armaturenbrett. Einziger Kritikpunkt ist die Senderwahl, sie ist umständlich und eine Zumutung. Als Navigationslösung integriert Renault das Navigationssystem von TomTom - Bedienung und Navigationsleistung stammen also vom bekannten

Marktschergewicht, allerdings wird nicht über einen Touchscreen eingestellt, sondern über einen Joystick auf der Mittelkonsole. Ein wahrer König dagegen ist der Grand Scénic bei den Ablagen - die gibt es an jeder möglichen und unmöglichen Stelle in Hülle und Fülle (Armaturenbrett, verschiebbare Mittelkonsole, Bodenfächer usw.). Das Handschuhfach ist groß und geöffnet immer beleuchtet - sehr praktisch.

⊖ Einziger wirklicher Kritikpunkt ist der senkrechte Schlitz in der Mittelkonsole für die Schlüsselkarte - wie bitte soll man dort beispielsweise eine Geldmünze wieder herausbekommen?



Der Innenraum des Grand Scénic ist gut verarbeitet, die Bedienung sehr funktionell, wenn auch gewöhnungsbedürftig.



Die Instrumente befinden sich mittig am Armaturenbrett und lassen sich recht gut ablesen.

1,7 Raumangebot vorne*

⊕ Vorne können Personen bis bis 1,90 m Größe bequem sitzen, dabei ist besonders die Kopffreiheit ausgesprochen üppig. Aber auch die großzügige Innenbreite trägt zum angenehmen Raumempfinden bei.

2,0 Raumangebot hinten*

Der Grand Scénic verfügt über fünf vollwertige Sitze und zwei Notsitze im Kofferraum.

⊕ Das Platzangebot in der zweiten Reihe kann sich sehen lassen; sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, können dort immer noch 1,90 m große Leute bequem sitzen. Die Innenbreite reicht für zwei Erwachsene locker - drei können zwar auch nebeneinander sitzen, für sie wird es aber eng. Hinzu kommt, dass die Köpfe der Außensitzenden dann unangenehm nahe am Fenster bzw. Dach sind.

⊖ In der dritten Reihe wird es sehr eng, für Erwachsene eigentlich nicht zumutbar. Vor allem an Beinfreiheit mangelt es, selbst wenn man die mittleren Sitze nach vorne schiebt.



Der Komfort auf der dritten Sitzreihe ist aufgrund der niedrigen Sitzhöhe und des erheblich eingeschränkten Fußraums eigentlich nicht einmal Kindern zuzumuten.

2,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Grand Scénic kann mit verschiedenen Sitzanordnungen genutzt werden, die beiden Notsitze lassen sich einzeln klappen. In der mittleren Reihe können die drei Einzelsitze individuell längs eingestellt, die Lehnenneigung variiert und separat herausgenommen werden - ganz nach Bedarf.

2,6 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist Renault insgesamt gut gelungen, sie tendiert klar in Richtung Komfort. Lange wie kurze Bodenwellen werden gut abgefedert, lediglich bei voller Beladung ergibt sich ein Nachschwingen auf langgezogenen Wellen. Einzelhindernisse wie Wasserrinnen und abgesenkte Kanaldeckel werden gut geschluckt und die Insassen damit nicht belästigt. Ungewöhnlich ist bei einer solchen Abstimmung aber die leichte Stuckerneigung auf regelmäßigen Bodenunebenheiten, das kann auf der Autobahn teilweise unangenehm auffallen. Aufgrund der weicherer Auslegung ist die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven etwas ausgeprägter, ebenso die Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen - das fällt aber im Großen und Ganzen nicht störend auf.

2,2 Sitze

- + Fahrer- und Beifahrersitz können u.a. in der Höhe eingestellt werden und ermöglichen damit ganz unterschiedlichen Staturen eine angenehme Sitzposition. Lehnen und Flächen der Sitze sind günstig geformt, bieten aber nicht besonders viel Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven. Die Einzelsitze der zweiten Reihe sind für Erwachsene ein wenig schmal geraten, aber dennoch bequem und mit angenehmen Konturen versehen. Sie ermöglichen eine angenehme Sitzposition, nur große Leute haben etwas wenig Oberschenkelunterstützung. Der Fahrersitz ist mit einer Lordosenstütze ausgestattet, die sich in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellen lässt.
- Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man im Sommer schnell. Die Sitze in der dritten Reihe sind prinzipiell nur für Kinder geeignet, weil die Lehnen nicht sehr hoch reichen, die Sitzflächen kurz und zu nahe am Boden sowie die Polsterung dünn und damit sehr straff ausfällt; zudem finden die Füße nur bei nach vorne geschobenen Sitzen der zweiten Reihe halbwegs Platz.

2,0 Innengeräusch

- + Der gemessene Geräuschpegel fällt bis 130 km/h angenehm niedrig aus. Der Motor ist nur leise im Hintergrund hörbar und auch die Fahr- und Windgeräusche stören nicht. Insgesamt ein bequemer Wagen für stressarme Reisen.

3,7 Klimatisierung

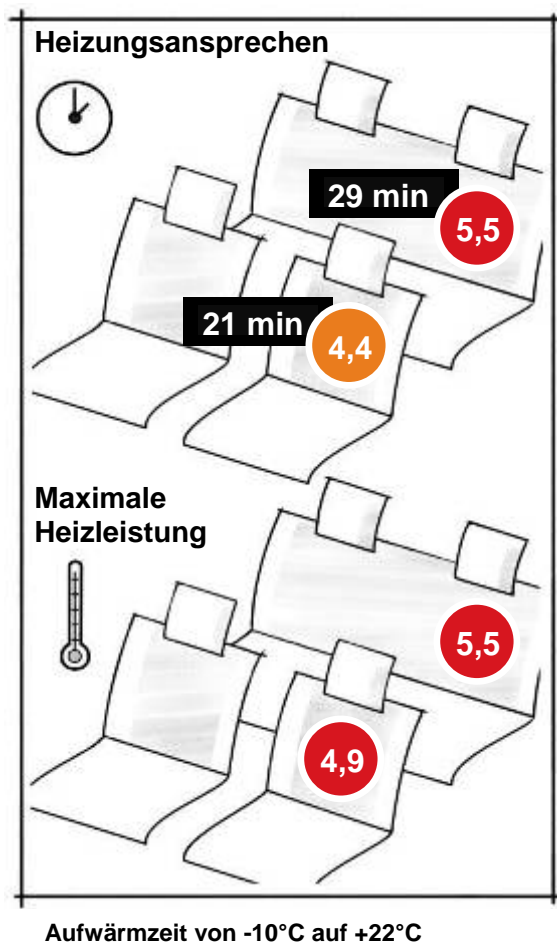
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik gibt es serienmäßig. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur separat vorwählen. Die Luftmengenverteilung lässt sich leider nur in bestimmten Kombinationen einstellen - oder man überlässt sie der aufmerksam arbeitenden Automatikfunktion.
- Die Heizung vorne spricht nur zögerlich an und zeigt auch nach einiger Zeit nur eine unzureichende Heizwirkung - der große Innenraum macht es dem Heizsystem nicht leicht. Hinten fallen Heizansprechen und -wirkung noch schlechter aus.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

- + Der 160-PS-Turbodiesel zeigt auch im großen Grand Scenic richtig gute Fahrleistungen. Dreht man die Gänge aus, sind schnelle Überholmanöver kein Problem. Aber auch schaltfaules Fahren liegt dem Dieseltriebwerk, die Elastizitätswerte im vierten, fünften und sechsten Gang sind durch die Bank sehr gut. Der 2,0-l-Diesel ist eine kräftige und souveräne Motorsierung für den Van.



1,3 Laufkultur

⊕ Für einen Vierzylinder-Diesel läuft der Renault-Motor ausgesprochen geschmeidig. Es dringen praktisch keine Vibrationen in den Innenraum durch, selbst bei niedrigen Drehzahlen in den oberen Gängen gibt es kein Brummen. Ein erstaunlich komfortbetonter Motor.

2,0 Schaltung

⊕ Die Gänge des Sechsgang-Schaltgetriebes sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Lediglich die Schaltwege könnten etwas kürzer sein. Auch bei schnellem Schalten hakt es nicht. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt weitgehend problemlos und geräuschfrei, der Gang ist vorbildlich durch einen Ring am Schaltknäuf, den man extra hochdrücken muss, vor versehentlichem Einlegen gesichert. Eine Schaltempfehlungsanzeige unterstützt den Fahrer, stets den möglichst ökonomischsten Gang einzulegen.

⊖ Die Abstimmung von Motor, Kupplung und Getriebe ist Renault noch nicht so gut gelungen, Schaltvorgänge ohne lästige Lastwechsel durchzuführen bedarf viel Übung und Feingefühl.

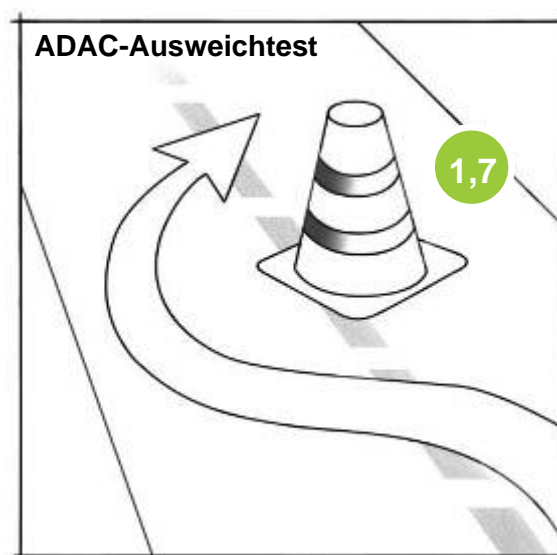
1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zueinander und zur Motorcharakteristik, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge bei den Gangwechseln. Die Gesamtübersetzung hat Renault eher kürzer gewählt, damit ist das Drehzahlniveau gerade auf der Autobahn etwas höher, der durchzugsstarke Motor käme auch mit einer längeren Übersetzung noch zurecht - andererseits sind mit der vorhandenen Abstufung ansehnliche Fahrleistungen realisierbar (siehe Punkt Fahrleistungen).

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der Grand Scénic verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und lässt sich auch von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, bremst die elektronische Traktionskontrolle die Antriebsräder ein und verhindert ein Durchdrehen - somit wird der Vortrieb verbessert. Dies ist bei dem drehmomentstarken Motor auch nötig. Beim ADAC-Ausweichtest gibt der Grand Scénic eine gute Figur ab, er reagiert spontan auf Lenkbefehle und lässt sich gut durch die Gassen dirigieren. Dabei ist weder die Untersteuerneigung besonders ausgeprägt noch setzt der Van zum Übersteuern an. Eine Kipptendenz ist gar nicht feststellbar. Die ESP-Abstimmung ist Renault sehr gut und effektiv gelungen.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Grand Scénic etwas, ein sicheres Fahrverhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert. Im Grenzbereich verhält sich das Auto gutmütig. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve zeigt sich eine leichte, aber kontrollierbare und bei Bedarf von ESP-Eingriffen abgefangene Lastwechselreaktion; das Eigenlenkverhalten im Grenzbereich ändert sich nur wenig. Auch beladen bleibt der Franzose gut beherrschbar.

2,3 Lenkung*

⊕ Selbst bei hohem Tempo reagiert das Auto schnell auf Kurskorrekturen am Lenkrad. Die Lenkung arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist relativ direkt ausgelegt und unterstützt so die Handlichkeit des Grand Scénic. Auch der Kraftaufwand am Lenkrad beim Rangieren ist gering.

⊖ Das ist nötig, weil der Wendekreis von knapp 11,7 m viel Kurbel- und Rangierarbeit nötig macht, wenn der Verkehrsraum klein ist.

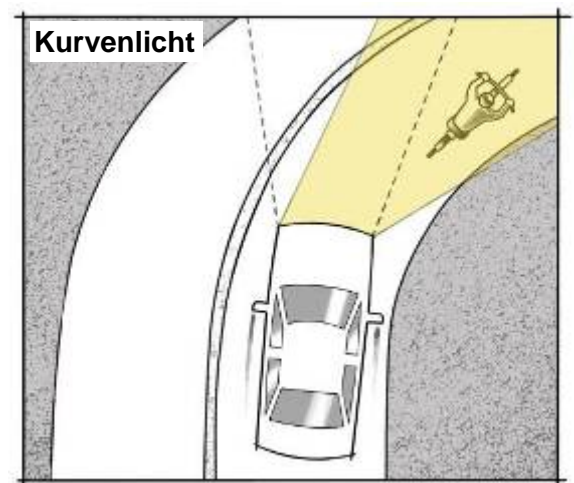
2,1 Bremse

⊕ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Grand Scénic durchschnittlich 37 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 225/50 R17). Die Bremsanlage zeigt sich auch bei sehr hoher Beanspruchung standfest. Das Ansprechen und die Dosierbarkeit der Bremse ist einwandfrei. Der Bremsassistent unterstützt ungeübte Fahrer, das volle Potenzial der Bremse zu nutzen.

2,2 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Grand Scénic ist serienmäßig mit der elektronischen Stabilitätskontrolle ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrückter Kupplung gestartet werden kann. In geöffneten Türen erhellen weiße Leuchten den Boden und machen gleichzeitig von hinten nahenden Verkehr auf sich aufmerksam. Gegen Aufpreis ist ein direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem erhältlich. Ebenso in der Optionsliste findet sich helles Bi-Xenonlicht in Kombination mit Kurvenlicht.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,0

Passive Sicherheit - Insassen

- +** Der Grand Scénic ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und von vorne nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. So erreicht er beim EuroNCAP-Crashtest 91 Prozent für sehr guten Insassenschutz und volle fünf Sterne. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,95 m einen sehr guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist sehr gering. Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen. Auf den Plätzen der zweiten Reihe wird der Anschnallstatus dem Fahrer im Display mitgeteilt. An den stabilen Bügel-Außentürgriffen lässt sich recht hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.
- Hinten bieten die Kopfstützen nur bis 1,60 m großen Personen einen guten Schutz, weil sie höher nicht sicher einrasten - an der schlappen Höhenarretierung muss Renault dringend arbeiten. Zudem könnte der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze kleiner sein.

2,1

Kindersicherheit

- +** Bei Crashtest nach EuroNCAP-Norm erlangt der Grand Scénic für die Kindersicherheit 76 Prozent und damit ein gutes Resultat. Auf den drei Einzelsitzen der zweiten Reihe gibt es serienmäßig Isofix-Befestigungen und Ankerhaken. Kindersitze kann man auf allen drei Sitzen befestigen, drei nebeneinander haben aber nicht wirklich Platz. Mit den Gurten können Kindersitze ebenfalls gut befestigt werden, die Gurtlängen sind großzügig und die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander (außer Mittelsitz). Die Gurtschlösser sind nicht fixiert, werden aber mit Gummizügen gehalten - eher eine Notlösung. Immerhin sind die Gurtschlösser hinten verwechslungssicher. Bei hohen Kindersitzen sollte man darauf achten, dass der sehr knappe Platz zu den C-Säulen ausreicht. Der Beifahrerairbag lässt sich serienmäßig abschalten, damit dürfen auch rückwärts gerichtete Babyschalen auf dem Beifahrersitz montiert werden. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz.
- Die Notsitze im Kofferraum eignen sich aufgrund der zu knappen Beinfreiheit nicht für Kindersitze.

3,4

Fußgängerschutz

Nach EuroNCAP-Norm erreicht der Grand Scénic beim Fußgängerschutz-Test recht bescheidene 15 Punkte bzw. 42 Prozent. Besonders die Randbereiche der Motorhaube und die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

3,3 UMWELT/ECOTEST

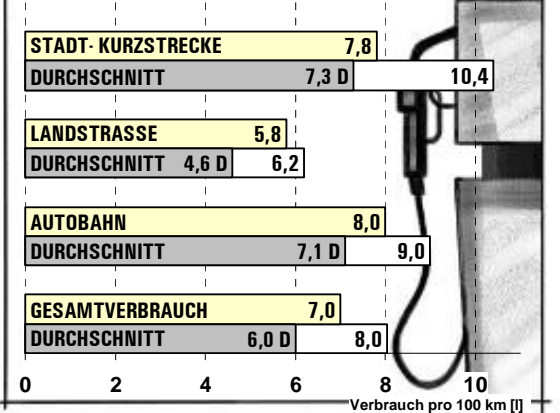
4,3 Verbrauch/CO2*

– Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Grand Scénic mit dem 2,0-l-Turbodiesel und 160 PS Leitung liegt bei 7,0 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 184 g pro Kilometer. Das reicht nur für magere 17 Punkte im EcoTest-CO₂-Bereich. Innerorts gönnt sich der Van 7,8 l, außerorts 5,8 l und auf der Autobahn 8,0 l Diesel pro 100 km. Hier zeigt sich der Nachteil der großen Karosserie, des Leergewichts von knapp 1,7 Tonnen und der eher kürzeren Getriebeübersetzung.

2,3 Schadstoffe

+ Für die Schadstoffe im Abgas gibt's nur 37 von 50 möglichen EcoTest-Punkten. Ein besseres Ergebnis verhindern hier die Stickstoffoxid-Werte, die besonders im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus erhöht sind, aber auch sonst nicht besonders niedrig liegen. Addiert man die CO₂-Punkte hinzu, erreicht der getestete Grand Scénic insgesamt nur 54 Punkte - ein mageres Drei-Sterne-Gesamtergebnis.

Verbrauch



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

4,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,3 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb setzen sich in erster Linie aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Da der Diesel-Motor nicht besonders genügsam mit dem teuren Sprit umgeht, erreicht der Grand Scénic in diesem Kapitel nur ein zufriedenstellendes Ergebnis.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

3,1 Wertstabilität*

Das Modell ist neu auf dem Markt, innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist nicht mit einem grundlegenden Facelift oder Modellwechsel zu rechnen. Das wirkt sich positiv auf die Wertentwicklung aus. Negativ schlägt aber das Fehlen von effektiven Spritsparmaßnahmen zu Buche.

5,1

Kosten für Anschaffung*

– Ein Preis von 29.000 Euro sind für ein Auto der unteren Mittelklasse viel Geld - immerhin ist die Ausstattung sehr umfangreich und relativiert diese Investition. Denn neben der umfangreichen Sicherheitsausstattung gibt es unter anderem auch die Zwei-Zonen-Klimaautomatik, den schlüssellosen Zugang und sogar die Lederbezüge ohne Aufpreis.

5,4

Fixkosten*

– Die festen jährlichen Kosten sind sehr hoch, von der neuen KFZ-Steuer mit CO₂-Komponente kann der getestete Grand Scénic praktisch nicht profitieren. Die Haftpflicht kommt den Besitzer teuer, noch schmerzhafter sind die Abgaben für Teilkasko oder Vollkasko - leider fallen die Einstufungen sehr ungünstig aus. Damit ist diese Motorvariante eher für Vielfahrer mit hohem Schadenfreiheitsrabatt bei der Versicherung interessant.

5,3

Monatliche Gesamtkosten*

– Den größten Posten der absoluten monatlichen Kosten macht der Wertverlust aus, hier schlägt die mäßige Wertbeständigkeit in Verbindung mit dem hohen Anschaffungspreis voll durch. Aber auch Versicherung und Steuer sind teuer. Bei den Betriebskosten können keine positiven Akzente gesetzt werden. Und so bleibt nur eine schlechte Platzierung im Kostenkapitel.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 16V 110	TCe 130	2.0 16V 140	dCi 110 FAP	dCi 130 FAP	dCi 150 FAP	dCi 160 FAP
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1397	4/1997	4/1461	4/1870	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	81(110)	96(130)	103(140)	78(106)	96(130)	110(150)	118(160)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	151/4250	190/2250	195/3750	240/1750	300/1750	340/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	12,0	10,7	10,8	12,4	10,9	10,0	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	195	190	180	195	200	205
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,8 S	7,7 S	8,1 S	5,4 D	5,9 D	7,5 D	7,0 D
CO ₂ [g/km]	177	168	183	135	149	184	173
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/18	15/20/18	15/20/18	17/19/19	17/21/21	17/21/21	17/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	146	124	166	172	238	318	296
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	529	558	587	483	530	615	593
Preis [Euro]	20.200	22.400	23.300	22.300	24.500	27.300	26.000

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	118 kW (160 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,8/ 5,8/ 8,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	173g/km/ 184g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4560/1845/1675 mm
Leergewicht/Zuladung	1690 kg/568 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520 l/1020 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	855 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	118 Euro
Monatliche Werkstattkosten	73 Euro
Monatliche Fixkosten	96 Euro
Monatlicher Wertverlust	329 Euro
Monatliche Gesamtkosten	616 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/21
Grundpreis	29.000 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Renault Grand Scenic dCi 160 FAP Luxe

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Automatikgetriebe (weniger Leistung)	1300 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (inkl. 18 Zoll-Alu)	250 Euro
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1000 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-einstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt, verschiebbar)	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich
3.Sitzreihe voll versenkbar	700 Euro°

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheiz-/anklappbar	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glas)	900 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	1,8	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	2,0	Fahrstabilität	1,8
Sicht	2,6	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	1,9	Lenkung*	2,3
Kofferraum-Volumen*	0,6	Bremse	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,7	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	1,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ^{2,3}	2,3
Innenraum	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	1,4	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	3,4
Raumangebot hinten*	2,0	Umwelt/EcoTest	3,3
Innenraum-Variabilität	2,0	Verbrauch/CO2*	4,3
Komfort	2,6	Schadstoffe	2,3
Federung	2,3		
Sitze	2,2	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,9
Innengeräusch	2,0	Betriebskosten*	3,3
Klimatisierung	3,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Motor/Antrieb	1,7	Wertstabilität*	3,1
Fahrleistungen*	1,7	Kosten für Anschaffung*	5,1
Laufkultur	1,3	Fixkosten*	5,4
Schaltung	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	5,3
Getriebeabstufung	1,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest