

## Testnotizen zum Renault Grand Scénic dCi 130 FAP Luxe mit Sechsgang-Getriebe

Im Test vom 9. bis zum 23. April 2010.  
Kennzeichen: K – PR 1556

Von Redaktion TAXI, Dietmar Fund  
Springer Fachmedien München GmbH  
Aschauer Straße 30  
81549 München  
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69  
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

### Karosserie

Der **Bug** ist auch vom höhenverstellbaren Fahrersitz aus nicht zu sehen. Die A-Säulen sind aber so gut gestaltet, dass sie auch in engen Kurven oder in Kreisverkehren die Sicht nicht über Gebühr behindern. Die Sichtverhältnisse sind besser als in vielen anderen Vans. Bei Regen schaffen die **gegenläufigen Scheibenwischer** ein freies Sichtfeld auch für Fahrgäste auf dem Beifahrersitz. Das Wischfeld des Heckscheibenwischers ist ebenfalls groß. Da das Heckfenster bei Regen schnell zusetzt, braucht man ihn häufig.

Die **Außenspiegel** sind schön groß. Der linke ist asphärisch gekrümmt. Im kleinen Fensterchen links der A-Säule auf der Fahrerseite spiegelte sich die silberne Umrandung des Luftausströmers.

### Innenraum

Der Testwagen hatte **Ledersitze** mit befriedigendem Seitenhalt. Die Vordersitze waren höhenverstellbar. Ihre Lehnenneigung lässt sich feinfühlig mit einem Rändelrad verstellen. Der Fahrersitz hatte eine **manuelle Lendenwirbelstütze**. Die Stellrädchen für die Sitzheizung sitzen außen am Sitz, wo man sie nur beim Einsteigen sieht. Die vorderen Kopfstützen sind sehr weit ausziehbar. Die hinteren drücken in abgesenktem Zustand in den Nacken, sodass sich auch Fahrgäste lieber die Kopfstütze auf ihre Größe einstellen. Im Fond lassen sich die Kopfstützen allerdings für große Menschen nicht weit genug herausziehen.

Der obere Anlenkpunkt für den Dreipunktgurt des Mittelsitzes ist im Dach untergebracht. In der **zweiten Reihe** hat der Grand Scénic drei nicht längs verstellbare **Einzelsitze**, die man **leicht klappen oder herausnehmen** kann. Die beiden Einzelsitze der **dritten Reihe** lassen sich leicht vom Heck aus aus dem Boden herausheben beziehungsweise wieder zu einem ebenen Laderaumboden versenken.

Als **Fünfsitzer** hat der Grand Scénic einen **gut nutzbaren, großen Kofferraum** mit angenehm niedriger Ladekante. Die **Heckklappe** kann man an Griffschalen innen von beiden Seiten aus zuwerfen, allerdings nur mit großem Schwung, sonst schließt sie nicht. Lästig ist, dass sich große Menschen am weit hervorstehenden Schloss stoßen können.

Auch die Passagiere im **Fond** haben **eigene Luftausströmer**, deren Gitter man nach oben oder unten sowie nach links oder rechts lenken kann. An den Fenstern hatte der Testwagen praktische Jalousien, die man oben aus den Türverkleidungen herauszieht und oben einhängt.

In den **Ablagen der Vordertüren** kann man 1,5-l-Flaschen ablegen, allerdings nur schräg, was viel mehr Platz kostet als Lösungen, in denen sie recht aufrecht stehen.

Das **Handschuhfach** ist sehr geräumig und fass sogar Atlanten im Format DIN A4.

Der Testwagen hatte die **längs verschiebbare Ablagebox zwischen den Vordersitzen**, die mit einer ebenfalls längst verschiebbaren Armlehne versehen ist. Auch wenn man die Box nach hinten schiebt, kommt man als Fahrer nur schlecht an die beiden **Getränkehalter unten am Boden** heran, in denen man beispielsweise eine 0,5-l-Flasche oder einen Getränkebecher abstellen kann.

Die **Armaturen** sind mittig angeordnet. Ihre digitale Anzeige kann der Fahrer mit einem Tastenfeld direkt vor dem Display variieren. Die Anzeigen lassen sich bei allen Lichtverhältnissen gut ablesen. Der Bordcomputer lässt sich mit zwei Tasten außen am rechten Lenkstockhebel leicht bedienen.

Die **Innenbeleuchtung** ist schön hell. Wenn man am linken Lenkstockhebel die Lichtautomatik einstellt, bietet der Grand Scénic ein **Tagfahrlicht**. Es wechselt bei der Einfahrt in eine Unterführung und schon früh in der Dämmerung auf das Abblendlicht, was dann an der grünen Kontrolllampe des Abblendlichts erkennbar wird.

Die **Lenkstockhebel** bieten links den Blinker – unverständlicherweise anders als beim preiswerten Kangoo II ohne Antippfunktion – und rechts die Wischerfunktionen. Darunter ist ein **Bediensatellit für das CD-Radio** angeordnet, den Renault schon seit Jahren in diversen Modellen vom Kleinwagen aufwärts verbaut. Da man ihn als Fahrer kaum sieht, aber hinter dem Lenkrad verwechslungsfrei gut bedienen kann, ist das bewährte System kein Nachteil.

Wie beim Laguna ist die Armaturentafel mit Oberflächen versehen, die sich angenehm anfühlen, und sehr sauber verarbeitet. Wie beim Laguna ist der Ein- und Ausschalter für den Geschwindigkeitsregler und den Begrenzer getrennt von den restlichen Bedienelementen in der Mittelkonsole untergebracht. Das ist umständlicher als direkt im Lenkrad, wo beim Grand Scénic ohnehin nur die Tasten für diese beiden Regelsysteme sitzen.

Das beim Testwagen eingebaute **Navigationsgerät** lässt sich über ein Bedienfeld vor der Armauflage zwischen den Vordersitzen ergonomisch gut bedienen. Obwohl das System eine praktische „Zurück“-Taste hat, überzeugt die Bedienlogik aber nicht. Beispielsweise ist nicht ohne Weiteres ersichtlich, ob und wie man einen Ort anhand der Postleitzahl eingeben kann und wie man im Falle eines Umlautes zu verfahren hat. Auch das Ausschalten der Navigation ist als Befehl recht gut versteckt. Man kann unterwegs auch nicht einfach mal schnell die Klangeinstellungen des CD-Radios vornehmen, weil die zugehörigen **Menüs recht verschachtelt** sind.

Den Bildschirm des Navigationssystems nutzt die **Rückfahrkamera**. Sie bietet ein sehr scharfes Bild und zeigt anhand farbiger Hilfslinien, wie sich das Fahrzeug beim eingestellten Lenkeinschlag bewegen wird und welche Hindernisse ihm dann im Weg sind.

## Motor und Antriebsstrang

Der Vierzylinder holt aus 1,9 Litern Hubraum 96 kW/130 PS bei 3,750/min und bietet ein maximales Drehmoment von 300 Newtonmetern bei 1.750/min. Der Motor ist ganz **prima gedämmt** und läuft nicht nur sehr leise, sondern auch sehr geschmeidig. Der Grand Scénic lässt sich dank des gut fühlbaren Druckpunktes der **Kupplung** einwandfrei vor- wie rückwärts mit Standgas rangieren. Der Motor entwickelt seine Kraft sehr gleichmäßig, sobald man im dritten Gang angekommen ist. Er dreht sauber und ohne Turboloch hoch und **lässt sich angenehm schaltfaul** fahren. Die winzige Schaltanzeige mahnt bei etwa 55 km/h zum Hochschalten in den fünften Gang und moniert den sechsten ab Tempo 70 nicht mehr.

Tempo-30-Zonen durchquert man bequem im dritten Gang, in der Stadt passt bei zwei Personen schon bei Tempo 50 der fünfte Gang. Den sechsten kann man ab 70 km/h einlegen. Das **Sechsgang-Getriebe** lässt sich sehr weich schalten, der Ganghebel wird gut geführt. Nur vom vierten in den fünften muss man ihn ein wenig „um die Ecke“ bewegen. Der Rückwärtsgang links vorne lässt sich über das Hochziehen einer Sperre leicht einlegen. Renault bietet für den Grand Scénic dCi 150 FAP mit 110 kW/150 PS auch eine Wandlerautomatik an.

## Fahrwerk und Fahrkomfort

Die **Servolenkung** ist für Umsteiger sehr gewöhnungsbedürftig, da sie sehr nervös wirkt und wenig Fahrbahnkontakt bietet. Diese Lenkung macht erneut deutlich, dass Renault in Sachen Lenkungsauslegung deutlichen Nachholbedarf gegenüber deutschen Fabrikaten hat. Er zeigt sich unter anderem in einer recht hohen Seitenwindempfindlichkeit trotz des langen Radstands – der im Übrigen für einen großen Wendekreis sorgt.

Der Testwagen war mit Sommerreifen des Typs Continental Premium Contact in der Dimension 205/55 R 17 bestückt. Die **Federungsabstimmung ist absolut geglückt**. Der Grand Scénic rollt geschmeidig über harte Querfugen und schaukelt sich trotzdem auf langgezogenen Bodenwellen nicht auf. Auf Autobahnen pariert er die vielen geflickten Stellen souverän.

Eine **gute Lösung** ist auch die **elektrische Feststellbremse**. Sie legt sich beim Abstellen des Motors automatisch an und löst ohne großen Widerstand beim Anfahren von alleine.

## Verbrauch

Auf insgesamt 2.619 Test-Kilometern verbrauchte der Renault Grand Scénic dCi 130 FAP Luxe zwischen 5,5 Litern bei fast reiner Landstraßenfahrt und 7,1 Litern bei etwas zügigerer Autobahnfahrt. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug trotz vieler Autobahnetappen und der großen Windangriffsfläche der Karosserie **nur 6,4 Liter**.