



Perfekt downgesizt

Der neue Energy dCi-130-Diesel im Scénic ist das erste Renault-Triebwerk mit Start-Stopp-Automatik.

Mit dem Einsatz einer Start-Stopp-Automatik hat sich Renault – warum auch immer – reichlich Zeit gelassen. Erst seit Kurzen kommt dieses vor allem im Stadtverkehr unbestritten viel Sprit sparende System auch bei den Franzosen zum Einsatz.

Vorerst allerdings nicht flächendeckend, sondern lediglich im Scénic und dem Grand Scénic. Und dort wie-

derum nur in Kombination mit dem komplett neu entwickelten, Energy dCi 130 getauften Selbstzünder.

Der 1,6-Liter-Vierzylinder-Sechzehnventiler leistet 130 PS und stellt bei 1.750 Touren ein maximales Drehmoment von 320 Nm zur Verfügung. Er ersetzt über kurz oder lang den gleichstarken Diesel mit 1,9 Litern Hubraum und 300 Newtonmeter bei

ebenfalls 1.750 Umdrehungen. Einen klaren „Wettbewerbsvorteil“ gegenüber dem 1,9-Liter-dCi verschafft sich der neue 1,6-Liter-Motor jedoch nicht nur durch das höhere Drehmoment, sondern vor allem durch seinen deutlich niedrigen Normverbrauch. So sollen sich sowohl der Scénic als auch der Grand Scénic mit dem Newcomer unter der Haube mit lediglich 4,4 Liter begnügen, was einem CO₂-Ausstoß von 115 g/km entspricht.

Damit kommt der downgesizte Diesel im Vergleich zu seinem „Vorgänger“, der im Scénic 5,5 Liter pro 100 Kilometer benötigt (Grand Scénic: 5,6 Liter) und 145 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstößt (Grand Scénic: 149 g/km), mit 1,1 respektive 1,2 Liter weniger aus. Ein echter Quantensprung.

Um diesen zu erreichen, griffen die Renault-Ingenieure tief in die „Trickkiste“ und spendierten dem „Geizhals“ zwecks niedrigem Verbrauch unter anderem eine gekühlte

Abgasrückführung, eine variable Drallsteuerung, eine stufenlos variable Ölpumpe sowie ein intelligentes Thermomanagement. Zur Verringerung des Verbrauchs trägt zudem neben der bereits erwähnten, tadellos funktionierenden Start-Stopp-Automatik das „Thema“ Rekuperation bei.

Neben dem niedrigen Verbrauch ebenfalls positiv: die wartungsfreie Steuerkette sowie die variablen, maximal 30.000 Kilometer oder zwei Jahre betragenden Wartungsintervalle.

Ob der 1,6-Liter im Scénic verbrauchstechnisch in der Praxis das hält, was die Papierform verspricht, wird beziehungsweise muss ein ausführlicher Test allerdings erst zeigen.

Unabhängig davon präsentierte sich der neue Diesel bei ersten Probefahrten als temperamentvolles, drehfreudiges und angenehm durchzugsstarkes Triebwerk. Im positiven Sinn besonders auffällig: die geschmeidige, de facto erstklassige Laufkultur sowie die neu abgestimmte, jetzt deutlich präziser arbeitende elektrische Servolenkung.

Preislich startet der neue, ab der – um das „Confort-Paket“ (u. a. Klimaautomatik, elektrisch anklappbare Außenspiegel und schlüsselloser Zugang) angereicherte – Ausstattung „Dynamik“ angebotene Energy dCi 130 bei 21.429 Euro (Scénic) beziehungsweise 22.437 (Grand Scénic). Das sind ausstattungsbereinigt jeweils nur 261 Euro mehr, als der alte 130-PS-Selbstzünder kostet.

Keine Frage: Der neue, hocheffiziente 1,6-Liter-Motor passt zu den „Scénic-Brothers“ wie die Faust aufs Auge. Und Fortsetzung folgt: Nach erfolgter Premiere wird ihn Renault nach eigenen Angaben demnächst schrittweise auch in der Mégane-Familie einführen.

MMD Af



Die Agilität des Franzosen profitiert spürbar von der neu abgestimmten, jetzt deutlich präziser arbeitenden elektrischen Servolenkung.

Renault Scénic

Modell	Energy dCi 130
Motor/Hubraum (cm ³)	R4/1.598
Leistung (kW/PS/min)	96/130/4.000
Drehmoment (Nm/min)	320/1.750
Getriebe	6-Gang man.
0–100 km/h (s)	10,3
Spitze (km/h)	195
Normverbr. (l/100 km)	4,4 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	115
Preis (netto/Euro)	ab 21.429



Aufpreis für den rund 22 Zentimeter längeren Grand Scénic: 1.008 Euro