AutoZine
Online auto-magazine

Publicatiedatum: 27 juli 2013
www.autozine.nl

Renault Grand Scenic (2009 - 2016)

Het gezicht van Nederland

Autotest | De Renault Scenic behoort in Nederland tot de best verkopende auto's in zijn soort. In woonwijken met kinderrijke gezinnen is de Scenic bijna bepalend voor het straatbeeld. En voor modeljaar 2013 krijgt de Scenic nog een Nederlands tintje: het uiterlijk is namelijk aangepast door de Nederlandse ontwerper Laurens van den Acker.

De huidige Renault Scenic is in 2009 op de markt verschenen. Het aanhoudende succes dankt Renault aan het feit dat de auto continu wordt vernieuwd. In 2012 kreeg het model een eerste facelift. De motoren zijn gedurende de hele levensduur gaandeweg sterker en schoner geworden.

Voor 2013 is de Scenic vooral optisch aangepast. Sinds de Nederlandse vormgever Laurens van den Acker de scepter zwaait bij Renault, krijgen alle modellen een fris nieuw gezicht. De grille bestaat uit een zwarte band met daarin een groot, prominent aanwezig Renault-logo. Het logo is zo groot dat het de onderste lijn van de grille "naar beneden" drukt en dat geeft het idee dat de auto vrolijk lacht.

De strakke onderbumper met LED dagrijverlichting geeft juist een modern, zakelijk tintje aan de vernieuwde Scenic.

Ruimte

Aan de achterzijde is het verschil nihil. Nog steeds is de tildrempel aangenaam laag, hetgeen in- en uitladen makkelijk maakt. Helaas is een lang bekend probleem niet opgelost: de achterklep opent nog steeds niet

hoog genoeg, zodat menigeen gebukt moet laden en lossen (of het hoofd stoot).

De ruimte is en blijft enorm, ook in vergelijking met recent geïntroduceerde MPV's (Multi Purpose Vehicles) van andere merken. De derde zitrij van de hier gereden "Grand Scenic" kan in de vloer worden geklapt, waarna een volmaakt vlakke laadvloer overblijft. In tegenstelling tot wat Renault in de folder belooft, is de Grand Scenic geen volwaardige zevenzitter: op de twee extra stoeltjes kunnen alleen kleine kinderen comfortabel zitten.

De tweede zitrij staat op rails, zodat naar wens voor meer bagageruimte of meer beenruimte achterin kan worden gekozen. In de achterste stand is de beenruimte enorm en zitten volwassenen riant.

De stoelen voor de bestuurder en bijrijder zijn groot en comfortabel. De hoofdsteunen hebben opstaande randen en "omarmen" het hoofd als het ware. Dat is eerst wat onwennig, maar al snel is het net zo gewoon als een veiligheidsgordel (en is het vervolgens een vreemd gevoel om in een auto te rijden met platte hoofdsteunen).

Uitrusting

Voor 2013 is de indeling van de klokken gewijzigd. Of misschien is het beter om van "beeldschermen" te spreken, want de Scenic heeft geen traditionele snelheidsmeter of toerenteller. In plaats daarvan wordt alle benodigde informatie op een breed, centraal geplaatst beeldscherm getoond. Het voordeel hiervan is dat de inhoud naar eigen wens kan worden aangepast. Let er bij een proefrit op dat de zonnekap boven de displays voor sommige bestuurders te laag kan zitten, waardoor de beeldschermen lastig zijn af te lezen.

Zoals alle moderne Renaults, is ook de Scenic voorzien van een ingebouwd navigatiesysteem van TomTom (wederom Nederlandse inbreng!). Dit systeem is te besturen met een op de middentunnel geplaatste druk- en draaiknop, hetgeen in de praktijk keurig werkt. De kwaliteit van de geplande routes behoort nog steeds tot de allebeste.

Dat kan niet worden gezegd van het Bose-audiosysteem in de testauto. Dit heeft een typisch Amerikaans geluid waarbij het hoog en laag worden versterkt om een spectaculair effect te geven. Dit klinkt echter kunstmatig en vermoeit snel. Renault biedt ook een audiosysteem van het merk "Arkamys" aan dat niet alleen voordeliger is, maar ook een veel betere klank heeft.

Nog een punt van kritiek: de Scenic is voorzien van "rijstrookindicatie". Een camera kijkt met de bestuurder mee en waarschuwt wanneer de belijning op het wegdek onbedoeld (lees: zonder richting aan te geven) wordt overschreden. De waarschuwing is echter een generiek belletje dat ook kan worden gebruikt voor een lekke band, risico op gladheid of lege tank. De bestuurder heeft daarom aanvankelijk geen idee wat er aan de hand is.

Een aanrader zijn de meesturende koplampen; in donkere, afgelegen gebieden leveren deze een wezenlijke bijdrage aan de veiligheid. Voor de zonaanbidders is een groot, glazen panoramadak beschikbaar. Dit geeft een nog groter gevoel van vrijheid, zonder dat het ten koste gaat van de hoofdruimte (die is er namelijk in overvloed).

Diesel

De testauto is voorzien van een 1.5 liter dieselmotor die Renault in vele modellen toepast. De kleinere Megane is in combinatie met deze moderne krachtbron een waar zuinigheidswonder, met alle belastingvoordelen vandien. Deze lichte dieselmotor moet echter hard werken in de grotere, zwaardere Scenic en heeft daarom een beduidend hogere CO2-uitstoot (105 gram i.p.v. 88 gram per kilometer voor de Megane).

Daarmee komt de Scenic in aanmerking minder fiscaal voordeel (20% bijtelling, geen 14%), maar blijft de auto zuinig. Renault geeft een verbruik van 1 op 24,4 op. Reken in de praktijk op waarden tussen de 1 op 20 en 1 op 17. Er zijn kleine auto's die meer verbruiken! Om het verbruik is verlagen voorziet Renault in een schakelindicator, een boordcomputer en een prima functionerend stop/start-systeem.

Ondanks alle groene techniek zijn de prestaties van de

"dCi 110" goed. Opmerkelijk goed zelfs! Op papier lijkt de Grand Scenic ronduit traag. Zo kost een sprint vanuit stilstand naar 100 km/u een dikke 13 seconden. De topsnelheid bedraagt een weinig zinnenprikkelende 180 km/u.

In de praktijk reageert de motor echter alert op het gaspedaal en daarom voelt de Scenic vlotter dan deze eigenlijk is. Vanuit stilstand grijpt de koppeling resoluut aan en is vanaf een laag toerental veel trekkracht beschikbaar. Ondanks het voor een dieselmotor bescheiden koppel (260 Nm) worden tussenacceleraties vlot en daadkrachtig uitgevoerd. Eenmaal op kruissnelheid ligt het toerental (en dus het motorgeluid) zo laag, dat menigeen als vanzelf te hard rijdt.

Weggedrag

Een belangrijke succesfactor van de (Grand) Scenic is het weggedrag. In onbeladen toestand is het onderstel stug, maar niet oncomfortabel. Op die manier kan ook een veilig weggedrag worden gegarandeerd bij een volle belading.

Ondanks het flinke gewicht en het hoge zwaartepunt helt de auto nauwelijks over in de bocht. Ook een noodstop wordt uitgevoerd alsof dit een lichtgewicht personenauto is. Alleen wie in de binnenspiegel kijkt, wordt er aan herinnerd dat dit wel degelijk een enorme auto is.

Conclusie

De Renault Scenic is een verkoopsucces in Nederland. Voor modeljaar 2013 zijn er geen grootse verbeteringen te melden, maar dankzij een fris aangezicht en een rijkere uitrusting is de auto weer helemaal bij de tijd. Bekende problemen (te laag openende achterklep, zonnekap die in het zicht valt) zijn helaas niet opgelost.

De recent geïntroduceerde "dCi 110" motor biedt fiscaal voordeel én combineert in de praktijk prima prestaties met een uiterst bescheiden verbruik. Bovendien zorgt de stille loop voor extra comfort.

Wat resteert is een zeer ruime en doordachte auto die nauw aansluit op de wensen van grote gezinnen. Die ruimte gaat niet ten koste van de rijeigenschappen, de Scenic rijdt als een heel gewone personenauto. En dat is precies zoals de Nederlander het graag ziet: wel de lusten, niet de lasten. ■

Specificaties

Renault Grand Scenic (2009 - 2016) dCi 110 Bose (7 persoons)

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	456 x 185 x 165 cm
Wielbasis	277 cm
Gewicht	1.405 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.300 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	564/2063 l
Bandenmaat	205/55R17

Motor en prestaties

Motorinhoud	1461 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	110 pk @ 4000 tpm
Koppel	260 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	13,5 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	4,1 l / 100 km
Verbruik stad	4,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	105 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 34.390,-
JUSTLEASE.NL	€Â 519,-