



Renault Scenic

Aandachtstrekker op grote voet

Autotest | Als één merk groot is geworden met ruimtewagens, dan is het wel Renault. Al in 1984 kwam de eerste Espace op de markt. In 1996 werd een soortgelijk ruimtewonder vertaald naar de middenklasse vertaald met de Scenic. Van de drie voorgaande generaties werden er ruim 5 miljoen verkocht. Veel rijders van een ruimtewagen hebben inmiddels echter hun toevlucht gezocht bij de mateloos populaire SUV. Aan Renault de taak de Scenic opnieuw uit te vinden en weer aantrekkelijk te maken.

Nog nooit heeft Renault zo'n samenhangend modelaanbod gekend als nu. Dat is het effect van de Nederlandse ontwerpchef Laurens van den Acker die bij Renault de neuzen allemaal dezelfde kant op heeft gekregen. Niet alleen van zijn medewerkers, maar ook van alle auto's die sinds de komst van de Clio IV (eind 2012) werden uitgebracht.

Niet vreemd dat de nieuwe Scenic, die vrijwel meteen ook als Grand Scenic verschijnt, volgens de nieuwste designwetten van Renault is vormgegeven. Het forse logo op een zwarte grille, die de koplampen met elkaar verbindt, behoort tot de vaste kenmerken. De dagrijverlichting, die bij de nieuwe Scenic keurig binnen de koplampunits blijft, heeft een C-vorm.



De vormgevers hebben bepaald dat de Scenic ongeacht lengte en uitrustingsniveau op 20 inch wielen moet staan. Dat gaf een technische uitdaging. Grote wielen hebben doorgaans platte en brede banden die een aanzienlijke aanslag doen op het rijcomfort en het brandstofverbruik.

Bovendien, hoe groter de wielmaat, hoe duurder een band. Dat zou geen goed nieuws zijn voor een typische gezinswagen in de middenklasse. Echter, alle Scenics staan op één en dezelfde maat: 195/55R20. Die wordt geleverd door Michelin, Goodyear en Continental voor een prijs op de vervangingsmarkt die vergelijkbaar is met een 17 inch band. Deze merken voorzien bovendien al direct met de lancering in winterbanden in deze afwijkende dimensies.



Ruimte

Automobilisten kopen een ruimtewagen vanwege het geboden interieurvolume. Daar is de Scenic groot door geworden. De drie losse stoelen op de tweede zitrij zijn een voorwaarde voor een optimaal interieurvolume als de auto voor grote voorwerpen wordt gebruikt. Veel klanten ervaren dat gesleep met stoelen echter als negatief. En daarom beschikt de nieuwe Scenic nu over een achterbank met drie voorgevormde zitplaatsen die kan worden neergeklapt. Ook kan de bank worden verschoven om het bagagevolume en de beenruimte op de achterbank te variëren.

Het neerklappen gaat op de gebruikelijke wijze. Bij de duurdere uitvoeringen past Renault dezelfde mogelijkheden toe als bij de Espace: knopjes achterin voor neerklappen op afstand. Hetzelfde effect kan ook worden verkregen door de deze functie op de centrale display te zoeken. Verder kan de rugleuning van de passagiersstoel voorover, waardoor een forse interne laadlengte ontstaat. Het bagagevolume

varieert van minimaal 572 liter voor de Scenic en 765 liter voor de Grand Scenic (5-zitter). Vreemd genoeg zwijgt Renault in alle toonaarden over het volume bij neergeklapte bank.



Sfeerverlichting

Toch gaat de vlag qua ruimteaanbod niet op alle punten hoog in de mast. Bij de korte versie ("Scenic" i.p.v. "Grand Scenic") is de hoofdruimte op de achterbank evenals de beenruimte achterin te bescheiden voor grote kinderen en volwassenen. Het helpt ook niet als de koper kiest voor het glazen dak, waarbij de randen van het plafond nog wat lager liggen. Nee, wie voor echte ruimte gaat moet beslist de Grand Scenic kiezen, daar doet dit euvel zich niet voor.

De Scenic haalt extra ruimte uit de vele opbergvakken. Zo behoudt de nieuwe Scenic de vakken in de vloer, in de portieren en heeft (vergelijkbaar aan de Captur) een lade als dashboardkastje. Het grote verschuifbare bergvak tussen de stoelen keert ook terug. Hierop zit ook de armleuning die zo gemakkelijk aan het postuur van de bestuurder kan worden aangepast. Jammer dat in de voorste stand de bekerhouders zo ver onder het dashboard verdwijnen dat ze niet meer bruikbaar zijn.



De materialen en afwerking doen denken aan die van de Renault Megane en Talisman. Niet vreemd, de auto wordt in het Noord-Franse Douai in dezelfde fabriek als de Talisman en Espace gemaakt. Aan de onderkant is het dashboard wederom uit harde materialen gemaakt. Jammer, want daar gaan bestuurder en passagiers met enige regelmaat met de knieën tegenaan.



De bovenkant van het dashboard is juist van zacht kunststof. Rond de uitstroomopeningen van de ventilatie brengt Renault zeer geraffineerd uitermate smalle metaalkleurige versieringen aan. Bij de duurere varianten kan de gebruiker zelf kiezen voor sfeerverlichting in diverse kleuren. Dat kan worden gewijzigd op de grote, centrale display die de instapversie weer moet missen. Ook de Scenic krijgt het zogenaamde "Multi Sense" met de mogelijkheid de reacties op het gaspedaal en de besturing te variëren.

Weggedrag

Renault concentreert een groot deel van het modellenprogramma op één en dezelfde basis. De Megane, Kadjar, Talisman en Espace maken daar gebruik van. De nieuwe Scenic en Grand Scenic

sluiten daar nu op aan. Een nieuw item zijn de eerder genoemde 20 inch wielen. Het weggedrag kan vooral comfortabel worden genoemd, zonder overhellen in bochten. De grote wielen met banden hebben beslist een stabiliserende factor.

De besturing gaat voldoende exact en zelfs door lengteribbels op het wegdek laat dit ruimtewonder zich niet uit balans brengen. Het uitzicht vanaf de bestuurderstoel is royaal. Bovendien heeft Renault de vorm van de raamstijlen zo gemaakt dat ze ondanks de belangrijke functie voor de stevigheid van de carrosserie niet onnodig het zicht ontnemen.

Uiteraard kijkt de elektronica volop mee. Een camera leest de borden en ziet de strepen op de weg. Ook voetgangers worden herkend en als de bestuurder hier niet op reageert, zal de auto volledig uit zichzelf tot stilstand komen.

Motoren

Nieuwe motoren krijgt de nieuwe Scenic niet. Het benzineaanbod beperkt zich tot de 115 en 130 pk TCE. In beide gevallen is dit een 1,2 liter viercilinder turbo, het verschil zit in de software. De sterkste variant blijkt in staat de auto keurige prestaties mee te geven. Kopers in dit segment verwachten geen sportwagenprestaties, maar modellen die gewoon normaal met het verkeer mee komen. Het gemiddelde brandstofverbruik tijdens de eerste kennismaking kwam uit op 8,2 liter/100 km.



Een dubbele koppeling automaat zit er in eerste instantie nog niet in bij deze benzinemotor. Die levert Renault alleen op de dCi 110 en dCi 160 dieselmotoren. De laatste is een biturbo 1,6 liter die bijzonder prettig rijdt en zich uitermate krachtig toont. Het gemiddelde verbruik komt in de praktijk hier uit op 6,9 liter/100 km.

Technisch en economisch interessant is de dCi 110 (1,5 liter) met Hybrid Assist. Een kleine elektromotor wordt in de aandrijflijn opgenomen. Deze zorgt bij vlot accelereren voor meer kracht en werkt bij gas los en remmen als een dynamo waarmee een 48 Volt batterij wordt opgeladen. Volgens Renault scheelt dit 8 tot 10 procent in het verbruik. Een te korte proefrit gaf nog geen inzicht in de daadwerkelijke dorst, maar toont wel aan dat er van deze toevoeging tijdens het rijden niet direct iets te merken is.



Conclusie

Renault introduceert de nieuwe Scenic. De vierde generatie van deze populaire gezinsauto moet twee dingen doen: nog meer ruimte en functionaliteit brengen dan de vorige generatie en kopers die zich nu voelen aangetrokken tot SUV's terugwinnen. Als het gaat om dat eerste, dan scoort de Scenic slechts een voldoende. Op het gebied van comfort, veiligheid en rijeigenschappen is de nieuwe generatie een stap vooruit. Maar de binnenruimte, het belangrijkste aspect van een auto als deze, is niet meer dan gemiddeld (de Grand Scenic belooft beterschap).

Op het tweede punt schittert de vierde generatie van de Renaults gezinsauto welhaast: de nieuwe Scenic heeft meer uitstraling en meer persoonlijkheid dan ooit tevoren. En daarmee zal Renault er zeker in slagen heel veel klanten (terug) te winnen voor de Scenic. ■



Specificaties

Renault Scenic TCe 130 Bose

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	441 x 187 x 165 cm
Wielbasis	273 cm
Gewicht	1.505 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.850 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	506/ l
Bandenmaat	195/55R20

Motor en prestaties



Motorinhoud	1198 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	130 pk @ 5500 tpm
Koppel	205 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,4 sec.
Topsnelheid	195 km/u
Verbruik gemiddeld	5,8 l / 100 km
Verbruik stad	7,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	129 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 31.790,-
Prijs instapmodel	€ 25.490,-