



Renault Scenic (2003 - 2009)

Volumemodel

Autotest | Renault kan de Scénic niet aanslepen. Al vele jaren is de Scénic II de best verkochte MPV en zelfs het best verkochte model van Renault. Dat succes wordt nu nog groter want de Scénic II onderging een facelift. Het uiterlijk werd aangescherpt en onderhuids kreeg de MPV modernere techniek. Is de meest verkochte MPV ook de beste MPV?

Toen Renault de Mégane II toonde, vielen vriend en vijand in verbazing van de ontwerpstoel. Meende Renault dit echt? De nieuwe huisstijl was meer dan eigenzinnig. Vooral de achterzijde die tegen de rijrichting in was getekend, was zeer gewaagd. Bij de kopers viel het gewaagde ontwerp meteen in de smaak en de Mégane in al haar varianten werd een succes.

Achterklep

Ook deze Mégane Scénic (inmiddels bekend als alleen "Scénic") heeft zo'n dwaze achterklep, maar met een verfijning. De achterlichten gebruiken voortaan LED-techniek.



Daarbij is de achterklep vooral slim. Om kleine spullen in te laden is het niet nodig de zware achterklep geheel te openen, maar volstaat het alleen de achterrauit open te doen. Wanneer de hele achterklep wordt geopend, biedt de Scénic nog steeds twee mogelijkheden. Eerst opent de achterklep tot geringe hoogte, zodat kleine vrouwen of kinderen er nog steeds bij kunnen. Met een extra zetje opent de achterklep verder, zodat zelfs grote volwassenen er onder kunnen staan.

Ruimte

De kofferruimte is fors en slikt met gemak de vakantiebagage van vijf personen. De laadvloer wordt echter geplaagd door een kleine tildrempel en dat maakt het lastig zware stukken weer uit te laden.

Zoeken naar extra zitplaatsen in de bagageruimte is zinloos. De testauto is een "Scénic" en dat is altijd een vijfpersoons MPV. Op de prijslijst staat ook een "Grand Scénic", die is iets langer en biedt ruimte aan zeven personen. Sinds de facelift is de "Grand Scénic" echter ook als extra ruime vijfzitter leverbaar.



Ongeacht de uitvoering is het stoel-systeem niet bijzonder slim. Alle stoelen staan op rails en alle stoelen hebben een individueel verstelbare rugleuning. Maar de stoelen kunnen niet slim in de laadvloer worden weggeborgen. In plaats daarvan moeten ze worden uitgebouwd en in een garage of gangpad worden opgeslagen. Helaas heeft Renault de facelift niet aangegrepen om hier verbetering in te brengen. Wel zijn andere stoffen gebruikt die volgens de fabrikant duurzamer zijn.

De ruimte op de eerste en enige achterbank van de hier geteste alledaagse Scénic 2 is gemiddeld. Lange volwassenen zitten er niet riant, want vooral de hoofdruimte is matig. Wie een gewoon postuur heeft zit prima. Achterin voorziet Renault in uitklaptafeltjes en rolgordijntjes. Het optionele glazen panoramadak draagt zowel voor- als achterin bij aan een groot

gevoel van ruimte.



Voorin

Voorin is de Scénic 2 een echte Renault met een eigenwijs en vooral slim opgezet dashboard. De snelheidsmeter en toerenteller zijn vervangen door een groot centraal geplaatst display. Normaalgesproken focust de bestuurder de ogen op het verkeer recht voor de auto en daarna op de snelheidsmeter links dichtbij. Het centrale ver van de bestuurder geplaatste display maakt dat afstandsverschil beduidend kleiner en dat is merkbaar aangamer voor de ogen.



Optioneel kan een tweede display worden geplaatst voor het navigatiesysteem. Renault is daarin zeer vooruitstrevend. Wegsituaties worden bijna fotorealistisch getoond zodat de instructies niets aan duidelijkheid te wensen over laten.

Ook met de overige elektronica is de gefacelifte Scénic

helemaal bij de tijd. De radio/CD-speler weet voortaan raad met CD-ROMs met MP3-bestanden. De mobiele telefoon wordt gekoppeld via Bluetooth en kan daarom gewoon in de jaszak blijven. Deze koppeling verloopt eenvoudig en vooral probleemloos: dit is de best werkende Bluetooth interface die de redactie tot nu toe is tegengekomen in een testauto.

Zoals het hoort bij een MPV draait het bij de Scénic ook voorin allemaal om ruimte. De hoofd- en beenruimte zijn riant. Daarbij biedt de Scénic volop bewegingsruimte voor zowel de bestuurder als bijrijder. De Scénic is voorzien van alle gebruikelijke bakjes en vakjes. De voorportieren hebben zelfs twee bergvakken, waarvan één met klep. Onder de stoelen zijn lades te vinden.

Motor

Met de facelift introduceert Renault een geheel nieuwe 2-liter dieselmotor. De bestaande 1.9 liter diesel kan voortaan met automaat worden geleverd. De testauto is voorzien van een 2.0 liter benzinemotor (het exemplaar zonder turbo) en die past perfect bij deze MPV. Na een druk op de startknop (de sleutel is slechts een uit de kluiten gewassen creditcard die in de jaszak kan blijven) blijft de rust gewaarborgd. De Scénic 2.0 is bijzonder stil. Ook geluiden van de rijwind of geluiden van het overige verkeer dringen nauwelijks tot het interieur door.



De 135 pk / 191 Nm sterke krachtbron is gekoppeld aan een prettig schakelende zesversnellingsbak

waardoor het toerental aangenaam laag kan worden gehouden. De prestaties van de "Scénic 2.0 16v" zijn prima. Deze één na zwaarst gemotoriseerde Scénic komt gemakkelijk met het overige verkeer mee. Wanneer nodig kan de Scénic vlot inhalen of invoegen. Door de geringe geluidsproductie rijdt de auto ongemerkt te hard, daarom is het prettig dat Renault in zowel een cruise-control als snelheidsbegrenzer voorziet.

Het weggedrag van de Scénic is gemiddeld voor een MPV. Het is niet nodig de rijstijl aan te passen aan de beperkingen van de auto, maar dit is merkbaar geen gewone personenauto. In snelle bochten helt de Scénic iets over, bij echt wild rijgedrag laat deze familiebus duidelijk merken hier niet van gediend te zijn.

De remmen zijn juist wel gemaakt alsof de Scénic een racewagen is. Een geringe aanraking van het middelste pedaal is voldoende voor een enorme en vooral veilige vertraging. Dat brengt dit verslag op het enige punt van de auto dat niet is getest: de passieve veiligheid. Zoals bijna alle modellen van Renault, heeft ook deze Scénic de maximale score van vijf sterren behaald in de Euro-NCAP crashtest.

Conclusie

De Renault Scénic II is een week lang aan de tand gevoeld en iedere dag begon de proefrit met dezelfde vraag: "waarom kiest het koperspubliek zo massaal voor deze auto"? In eerste instantie is het antwoord op die vraag volkomen onduidelijk. Het uiterlijk, de ruimte en de rijeigenschappen van de Scénic zijn niet meer dan gemiddeld. Dat is na de facelift niet anders geworden. Voor hetzelfde geld zijn nog steeds beduidend spannendere, slimmere of ruimere familiebusjes te koop.

Maar hoe langer de test duurde, hoe duidelijker het werd waarom de Scénic zo'n enorm verkoopsucces is. Deze auto is niet gemaakt voor spanningsbeluste autofreaks of verwenne autojournalisten. Deze MPV is gemaakt als gebruiksvoorwerp voor gezinnen. Bij de Scénic draait alles daarom om gemak. Bij een MPV gaat het niet om uitstraling, maar om praktische mogelijkheden. Bij een gezinsauto gaat het niet om

prestaties, maar om veiligheid. Bij de Scénic gaat het niet om sensatie, maar om comfort. De verkoopcijfers maken duidelijk dat Renault die boodschap heel goed heeft begrepen. ■



Specificaties

Renault Scenic (2003 - 2009) 2.0 16v Tech Line

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	426 x 181 x 162 cm
Wielbasis	269 cm
Gewicht	1.375 kg
Aanhanger	650 kg
Aanhanger geremd	1.300 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	430/1840 l
Bandenmaat	205/60R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1998 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	135 pk @ 5000 tpm
Koppel	191 Nm @ 3750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,3 sec.
Topsnelheid	195 km/u
Verbruik gemiddeld	8 l / 100 km
Verbruik stad	10,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	192 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 29.530,-
Prijs instapmodel	€ 23.395,-