



Anton Lefeber
9 september 2007

Onafgebroken Frans succes

De Scenic van Renault heeft de Franse automaker geen windeieren gelegd in de voorbije verkoopjaren. Eerst in 1996 nog vernieuwend geïntroduceerd als carrosserievariant op de Mégane, later als apart model onder de naam Scenic. Inmiddels heeft de huidige, derde, generatie een tijdje terug een facelift ondergaan. De geteste Grand Scenic is een 7-persoonsuitvoering. Deze uitvoering wordt alweer geleverd sinds 2004 en kan eigenlijk gezien worden als een verlaat antwoord op de Opel Zafira, welke standaard wordt afgeleverd met zeven stoelen.

Waar ligt de reden voor het onafgebroken slagen van Renault's MPV in het segment van de middenklassers? Ligt het in de nog altijd herkenbare en frisse vormgeving van

het in- en exterieur? Trekt het gevarieerde motorenaanbod van zowel benzine- als dieselmotoren de koper over de streep? Of is het toch het herkenbaar Franse rijcomfort? Een test met de Grand Sc@nic voorzien van de 2.0 dCi dieselmotor in de sterkste uitvoering zal duidelijkheid moeten verschaffen.



Niet gewaagd, wel stijlvol

Strak, modern en stijlvol zijn een aantal termen welke de vormgeving van de Sc@nic het beste beschrijven. Natuurlijk is de acceptatie en waardering van vormgeving persoonlijk, echter is een verschijning als de Sc@nic onmiskenbaar te typeren als "modern". Bij een MPV wordt de creativiteit van de vormgevers begrensd om de functionaliteit van het interieur te behouden. En profiel is hier echter weinig van te

merken, de Sc nic heeft een bijna naadloze overgang tussen de motorkap en de voorruit en het dak buigt naar achteren toe sportief af.

De Renault komt, zeker in zijn gefacelifte gedaante, vertrouwd en zeker over. Met de nieuw ontworpen projectorkoplampen, de hertekende grille en voorbumper en de heldere achterlichten is het model weer volledig bij de tijd. De grille is, net als de luchtinlaat, voortaan een stuk opvallender aanwezig in het ontwerp. Ook de mistlampen aan beide uiterste zijden van de luchtinlaat zijn nieuw en met een chromen strip optisch met elkaar verbonden. Aan de vormgeving van de carrosserie is verder niks veranderd, het enige verschil tussen Sc nic en de geteste Grand Sc nic is nog steeds de langere achtersteven van laatstgenoemde.

In deze lange uitvoering komt de lengte uit op een flinke 4,50 meter, 24 cm langer dan de gewone Sc nic. Dit zorgt ervoor dat het totale ontwerp wat meer gestrekt is, de lengte is er duidelijk aan af te zien. Eigenlijk is vooral de nauwelijks gewijzigde achterkant minder extreem ontworpen. Vooral recht van achteren is er weinig bijzonders te herkennen, de smalle achterlichten en de vouw in de achterklep zorgen ervoor dat de auto nog breder oogt dan hij al is. Schuin van achteren is er meer diepte in de achterlichten en achterklep te herkennen, de indruk is dus sterk afhankelijk van de kijkhoek. Ook al blijft vormgeving persoonlijk, de ervaring leert dat het ontwerp van de Sc nic door verreweg de meeste personen niet als struikelblok wordt gezien, eerder het tegenovergestelde.



© Rijtesten.nl

Creatie van ruimte en comfort

Niet zozeer aan de buitenkant maar juist in het interieur aanbeland weet de Sc nic te overtuigen. Het dashboard is niet alleen origineel vormgegeven, het is vooral op het gebied van ergonomie een hoogvlieger. Het in het midden van het dashboard ge ntegreerde instrumentarium is inmiddels een vertrouwd gegeven, maar ook het nieuwe navigatiesysteem met het bedieningspaneel in de middentunnel is zeer prettig en logisch in de omgang. De zelfbenoemde 'Createur d'Automobiles' heeft tevens gezorgd voor nette materialen en een goede afwerking. De bedieningsknoppen voelen degelijk aan en de pasvorm van de verschillende panelen is goed te noemen. Dit resulteert in het uitblijven van rammels en kraakjes voor een volmaakt comfort. De kleurstelling van het interieur is niet bijzonder te noemen, al zorgen de verschillende

tinten grijs voor de boven- en onderkant van het dashboard voor een welkome afwisseling.

Inmiddels gemeengoed in de gehele auto-industrie zijn de op en achter het stuur geplaatste bedieningsknopjes voor de radio, cruisecontrol en boardcomputer. Het scala van de standaarduitrusting reikt gelukkig verder dan dit. Volautomatische airconditioning, een geïntegreerd navigatie- en audiosysteem, een sleutelvrij startstelsel, een elektrische parkeerrem en meer: het is allemaal standaard. Het optionele panoramische schuifdak, helaas niet op de testauto gemonteerd, kan voor nog meer ontspanning en plezier zorgen. Gelukkig werkt tijdens onze rijtest ook alle elektronica naar behoren. Ook de standaard veiligheidssystemen (passief en actief) zijn het vermelden waard. Niet alleen airbags, maar ook meerdere actieve waarschuwings- en veiligheidssystemen waken over de veiligheid van de inzittenden tijdens het rijden.

Ook het ruimteaanbod in de Sc@nic is dik voor elkaar. Niets zo persoonlijk als de zitpositie, maar uw testrijder kon zichzelf een prima en ruime zit achter het stuur verzorgen. Het stugge stuurwiel pakt goed vast en heeft een prettige dikte. Ook op de tweede zitrij is het zitcomfort in orde. De hoofdruimte is ook voldoende groot. Kritisch gekeken is alleen de middelste stoel te smal voor een volwassene. De overige zittingen zijn helaas ook aan de smalle kant, wat het gevolg is van de keuze van Renault voor duidelijk afzonderlijke stoelen. Op de achterste, derde, zitrij vinden twee niet al te grote kinderen wel een comfortabele plek. Ook de instap naar deze rij is ruim zat, wat opnieuw niet voor geklaag kan zorgen. Met de derde zitrij bezet zal een compleet gezin echter niet voldoende hebben aan de overgebleven 200 liter bagageruimte. Deze bagageruimte is uit te breiden tot maximaal 1.920 liter, met de tweede- en derde zitrij neergeklapt.

De indruk van een doordacht en ruimte-efficiënt interieur blijft hangen. Details als de ergonomische plaatsing van bedieningsorganen, het makkelijk variëren van de stoelopstelling, de logische plaatsing van veiligheidsgordels in het plafond, isofix aansluitingen: er is allemaal goed over nagedacht. Weer een kwestie van smaak, maar de kleurstelling van het interieur is aan de donkere kant en tevens wat eentonig.



Frans comfort

Plaatsgenomen op de bestuurdersstoel, de gordel om, de sleutelkaart van Renault nog in de zak, de rem ingedrukt houdende: klaar voor vertrek. Na een druk op de startknop slaat Renault's volledig nieuwe 2.0 liter common-rail dieselmotor snel aan. De motor is koud nog duidelijk te herkennen als oliegestookt. Dit vervaagt echter snel, stationair is de opgewarmde dieselmotor in het interieur niet of nauwelijks meer te onderscheiden van een benzinemotor. Blijft een leuke strikvraag, al zeg ik het zelf. Omdat de dieselmotor bij constante toerentallen tot circa 2.500 tpm volmaakt stil is, valt des te meer op dat de motor onder acceleratie een luide keel opzet. Gelukkig hoeven (tussen)acceleraties naar de verschillende snelheidslimieten niet lang te duren, er is een overschot aan vermogen en trekkracht voorhanden.

De dCi-motor, een 2.0 liter viercilinder met 4 kleppen per cilinder, is opnieuw een technisch hoogstandje. Het doorontwikkelde common-rail inspuitsysteem heeft een hoger rendement als gevolg, waardoor niet alleen het brandstofverbruik vermindert maar ook de prestaties verbeteren. De specificaties met een maximaal vermogen van 150 pk bij 4000 tpm en een maximaal koppel van 340 Nm bij 2000 tpm spreken voor zich. In de praktijk zorgt dit ervoor dat de Sc nic prettig schakellui is te rijden bij een normale rijstijl. Als de bestuurder meer prestaties verlangt zal hij/zij terug moeten schakelen om het toerental boven de 2000 tpm te krijgen. Het schakelen met de standaard gemonteerde zesversnellingsbak is gelukkig verre van een straf. De pook voelt stevig aan en is zeer soepel van het ene verzet in het andere verzet te krijgen. Ook de schakelwegen zijn duidelijk uitgelegd en vrij kort, verkeerd schakelen wordt zo een hele prestatie.

Enig verrassend laat de koppeling een minder prettige indruk achter. Zeker bij het weggrijden uit stilstand is het gewenste gevoel in het koppelingspedaal ver te zoeken. Het zeer licht te bedienen pedaal in combinatie met het vrij abrupte aangrijpen van de koppeling zorgt ervoor dat je nauwelijks ‘op koppel’ kan weggrijden. Ook bij het opschakelen tot de derde versnelling komt dit het algehele rijcomfort niet ten goede. Voor het overige is de Grand Sc nic in het rijden een oase van comfort en rust. De zesde versnelling is goed bruikbaar bij constante snelheden vanaf 70 km/u. De trekkracht schiet bij dit soort lage toerentallen echter tekort om weer normaal te accelereren, Ă n of twee versnellingen terugschakelen en indrukwekkende tussenacceleraties worden mogelijk.

Het onderstel van de Grand Sc nic is zeer effici nt in het verwerken van oneffenheden. Korte of lange oneffenheden, ze worden allemaal prachtig gladgestreken. De goede afstemming van de veren en dempers en de lange wielbasis spelen hierbij een grote rol. Het weggedrag is meer dan alleen dat van een gezinsauto. Voor een midi-MPV met een hoge zitpositie biedt de Renault voldoende uitdaging voor de sportieve chauffeur. Onderstuur blijft tot flinke bochtsnelheden uit en de bestuurder wordt gewaarschuwd door het overhellen van de carrosserie. Zeker bij langere en

flauwe bochten op hogere snelheden overtuigt de Grand Sc nic door het bieden van een veilig weggedrag. Scherpere bochten op lagere snelheden zijn minder het terrein van de Renault, wat niet verwonderlijk is vanwege de afmetingen en het leeggewicht van ruim 1500 kg van de carrosserie. Het model verbloemt zijn flinke gestalte echter goed bij het remmen. De remmen grijpen direct en hard aan, waarbij het gevoel in het rempedaal een punt van kritiek is. Het rempedaal werkt niet lineair, maar zeer progressief, waardoor het verschil tussen rustig en hard remmen kleiner is dan gewoonlijk.

Tenslotte het stuurgevoel, waar Renault niet alleen volgens de brochure aan gewerkt heeft maar wat ook duidelijk merkbaar is. De besturing is duidelijk zwaarder dan voorheen en biedt meer gevoel. Het sturen gaat nog steeds vrij licht, de grote verandering is het zwaardere gevoel in de middenstand. Dit, in combinatie met het effici nt afgestelde onderstel en de prettige dieselmotor, maakt dat de Grand Sc nic fijngeslepen is op de punten waar dit nodig was.



Voor het gehele gezin

Renault's auto voor het hele gezin is opnieuw beter geworden. Niet alleen de nieuwe dieselmotor draagt hieraan bij, ook het comfortabele en zeer ruime interieur en het nog verder verbeterde rijgedrag doen hun duit in de zak.

Concurrentie is er echter te over in de klasse van de midi-MPV's. Alleen al daarom is het van groot belang om de vaste klanten te behouden. Door de (Grand) Scenic ook aan de buitenzijde duidelijk op te frissen valt het nieuwe model nog steeds in de smaak. In de geteste uitvoering met de sterkste dieselmotor is de Grand Scenic aardig aan de prijs: een totaalbedrag van â¬39.840 wordt gevraagd. Gekeken naar de concurrentie loopt Renault hiermee niet uit de pas, het merk kan gezien de

meegeleverde royale uitrusting hiermee goed concurreren. Er is echter al een diesel- en benzineuitvoering voor respectievelijk circa â,-30.000 en â,-26.000.

Renault heeft duidelijk werk gemaakt van de vernieuwde (Grand) Sc nic. De nieuwe dCi dieselmotor maakt van het model een zeer vlotte en effici nt rijdende zaken- en gezinsauto. Door het frissere uiterlijk, het scherper gemaakte stuurgevoel en met de sterke punten intact gelaten kan de Grand Sc nic weer met frisse moed tegen de concurrentie strijden.

Plus

- + Heerlijk soepele dieselkrachtbron
- + Overtuigend ruim en ergonomisch interieur
- + Veilig en comfortabel weggedrag

Min

- Motorgeluid onder acceleratie
- Smalle zittingen op achterbank
- Gevoelloze koppeling