

Nouveau Renault Scenic

en 1996 et pionnier des monospaces compacts, le Scenic a su, durant 20 ans, tenir tête à une concurrence des plus féroces. Sur un créneau que l'on pensait en déclin, Renault récidive avec une génération. Essai entre vignes et garrigue au départ de Montpellier.

Coup de crayon

Le premier Scenic abordait des lignes très rondes. Sur les versions suivantes, elles avaient laissé place à un décroché entre le capot et le pare-brise. Avec cette nouvelle génération, la silhouette renoue avec l'esprit monocorps originel. On retrouve une face avant homogène avec le logo démesuré et les optiques abritant les feux de jours en forme de C. Il est disponible en version longue nommée Grand Scenic. On différencie les deux frères par l'arrière. Si sur Scenic, les feux Led sont horizontaux, sur Grand Scenic, ils sont verticaux allant presque à la faire passer pour un Espace. Il peut recevoir en option un toit panoramique en verre qui sera parfaitement coordonné avec le pavillon noir de la peinture bi-ton. Sur les flancs, nous remarquons un agréable décroché au niveau des portières arrières, mais notre attention est attirée par ces énormes roues de 20 pouces dynamisant ainsi la ligne. C'est l'unique monte de la gamme. Deux versions, deux longueurs : 4,40 m pour Scenic et 4,63 m pour la version longue. Quant au volume de chargement, il est de 572 litres pour la version courte et jusqu'à 765 pour Grand Scenic. Les sièges s'escamotent électriquement depuis des touches dans le coffre ou à partir de l'interface sur la tablette tactile.

Vie à bord

L'ensemble de la planche de bord s'inspire largement de Mégane avec la tablette tactile verticale R-Link 2 de 8,7" et le tableau de bord personnalisable. En effet, avec le Multi-Sense, vous pourrez choisir entre 5 modes de conduite : Eco, Neutre, Confort, Sport ou Personnalisable. Chaque niveau est associé à une couleur sur le tableau de bord. Mais ce n'est pas tout, prestations dynamiques et agrément de confort sont aussi tributaires de votre choix. Si le mode Sport fait la part belle

à la tenue de route et aux reprises vigoureuses, le mode Confort activera la fonction massage du siège conducteur. Point de vue sécurité active, le nouveau Scenic est équipé, dès le premier niveau, de l'affichage des panneaux et du freinage d'urgence avec détection piétons. Sur ZEN, vous aurez droit à l'alerte de franchissement de ligne ou encore de la commutation automatique des feux de route/croisement. Sur INTENS, notre modèle d'essai, on retrouve caméra de recul et signal d'angle mort et une intéressante alerte de détection de fatigue fait son apparition.

Pour l'esprit convivialité, une ingénieuse console centrale coulissante permet de profiter au mieux de l'espace que ce soit aux places avant ou, complètement reculée pour le bonheur des passagers arrières. Une grande boîte à gants coulissante et réfrigérée est également disponible. Au total, c'est 63 litres de rangements qui sont disséminés dans l'habitacle. Prises USB et 12V, tablettes aviation ou encore Hifi Bose® sont disponibles suivant les finitions.

Motorisations et tarif

La gamme moteurs s'articule autour de 6 motorisations Diesel (95, 110, 130 et 160 ch.) et 2 essences (115 et 130 ch.). Les deux moteurs essence, couplés à une boîte manuelle 6 vitesses, annoncent des consommations de 5,8 l/100 km et de rejets de CO₂ à 129 g/km. En Diesel, la gamme est coiffée par le 160 ch. qui, avec ses deux turbos et sa boîte auto EDC à 6 rapports, offre un réel agrément de conduite.

Mais la grande nouveauté de ce nouveau Scenic est l'apparition, sur le moteur 110 ch., de l'Hybrid Assist. Comme son nom l'indique, point de gain de puissance, mais une véritable assistance sur les bas régimes. Alimenté par une batterie de 48 V, rechargeable lors des phases de décélération, le système peut apporter une aide de 10 kW sur le couple. Lors de notre essai, nous remarquons que les phases de relances s'effectuent sans trou à l'accélération apportant un confort de conduite appréciable. Mais le système, outre sa fonction écologique, se veut économique puisque la consommation de carburant et les rejets de CO₂ peuvent baisser jusqu'à 10 % (3,5 l/100 km). Toutefois, à la place de la boîte manuelle, nous aurions préféré une transmission automatique. À partir de 23 700 € (LIFE Tce 115) à 35 200 € (INTENS DCI 160).

Texte et photo © Thierry ANDRE

