



De eerste de beste

Halverwege de jaren tachtig was Renault de eerste fabrikant die een MPV op de markt bracht, de Espace. Ruim tien jaar later waren ze ook de eerste met een MPV in de compacte middenklasse, de ScÃ©nic. We kunnen dus wel stellen dat de CrÃ©ateur d'Automobiles veel ervaring heeft met â€˜multi purpose vehiclesâ€™™. Die ervaring heeft zijn vruchten afgeworpen: de ScÃ©nic is sinds zijn introductie marktleider in zijn klasse en niet minder dan 3,3 miljoen exemplaren rolden van de band. Onlangs verscheen de Grand ScÃ©nic, de grote uitvoering dus, die naar zoâ€™n 70% van de verkopen voor zich zal nemen, en binnenkort staat ook de â€˜kleineâ€™™ ScÃ©nic bij de dealers. Net buiten Parijs mochten wij kennismaken met deze praktische middenklasser.



Uitgesproken design

Waar het design van de nieuwe MÃ©gane een stuk behoudender is geworden, is dat van de nieuwe ScÃ©nic juist meer uitgesproken. De neus is langer, de lijnen zijn strakker en de daklijn is sportiever. Dit alles om het ontwerp meer op dat van een hatchback en minder â€˜busjes-achtigâ€™ te doen lijken. Ook heeft de ScÃ©nic verschillende opvallende designkenmerken, zoals de boomerang-vormige achterlichten, de verchromde luchthappers â€œ die we kennen van de MÃ©gane CoupÃ© â€œ en de â€˜uitgerekteâ€™ koplampen. De nieuwe ScÃ©nic maakt een zelfverzekerde en robuuste indruk. Dat is mede te danken aan de toegenomen breedte: hij is 4cm breder dan het vorige model. Ook de lengte (+ 8cm) en hoogte (+ 2cm) zijn toegenomen.



Ruimtelijk gevoel

Die extra lengte is met name te vinden in de langere neus, de wielbasis bleef vrijwel gelijk. Toch is de interieurruimte bijzonder riant, volgens Renault is de beenruimte achterin zelfs de grootste in zijn klasse. Dat is vooral te danken aan het feit dat de achterbank bestaat uit drie stoelen, die over een rails in lengterichting kunnen worden verschoven. De achterstoelen kunnen ook omhoog worden geklapt of helemaal worden verwijderd, waardoor een laadruimte van ruim 2,50 meter lang ontstaat. Door de aflopende daklijn is de hoofdruimte achterin niet bijzonder groot, voorin is deze wel prima. Met dank aan het panoramische dak en de ruimtelijke opzet is het ruimtelijke gevoel in ieder geval goed voor elkaar.

Ten opzichte van het vorige model maakt de Sc nic een luxere indruk. Vooral het materiaalgebruik heeft een grote sprong voorwaarts gemaakt. Het harde plastic is

vervangen door zacht aanvoelende materialen. Ook de afwerking is sterk verbeterd: overmaatse naden en krakende panelen zijn verleden tijd. De handige opbergmogelijkheden zijn gelukkig wel gebleven. De brochure heeft het over 86 liter opbergruimte in het interieur. Zo zitten er lades onder de stoelen, hebben beide voorstoelen drie insteekvakken aan de achterkant en bevat de middenconsole twee vakken:   n voor kleine spulletjes en   n voor bijvoorbeeld een 1,5 liter fles. Die middenconsole met daarop een armsteun is trouwens verschuifbaar.



Vooral comfortabel

De voorgaande generaties van de Sc nic stonden niet bekend om hun stabiele wegligging, het waren auto s die het vooral van hun comfort moesten hebben. Bij de nieuwe generatie hebben de ingenieurs van Renault hun best gedaan om de Sc nic strakker te laten rijden, bijvoorbeeld door het subframe te versterken en een dikkere

stabilisatorstang te monteren. De nieuwe Sc nic helt weliswaar minder over in bochten dan zijn voorganger, maar het is nog steeds niet de best rijdende midi-MPV. Het comfort verdient echter wel een pluim. De kwaliteit van het asfalt was op de Franse testroute belabberd, vol gaten en scheuren. Dit deed de Sc nic niet, die vervolgde eenvoudig, zonder stuiterig te worden, zijn koers.

Onze auto is voorzien van de nieuwe 1.5 dCi dieselmotor met 110pk, die de oude uitvoering met 105pk vervangt. Het is een adequate krachtbron voor deze auto. Met een 0-100 tijd van ruim 12 seconden en een top van 180km/h zijn de prestaties redelijk te noemen. Tijdens het optrekken laat de motor wel van zich horen, maar op constante snelheid verdwijnt het motorgeluid naar de achtergrond. Dankzij de lange zesde versnelling is het toerental op de snelweg keurig laag. De eerste twee versnellingen zijn juist opvallend kort, je moet vanaf stilstand wel heel snel doorschakelen naar â€drieâ€TM. Het schakelen gaat overigens wel prettig, met wat meer gevoel dan in de vorige Sc nic, wat ook geldt voor de stuurinrichting.



  Rijtesten.nl

Ruimtewonder

Al sinds zijn introductie, inmiddels zo n 13 jaar geleden, staat de Sc nic bekend als een ruimtewonder. Het nieuwe model weet die naam hoog te houden. Dankzij de verschuifbare achterstoelen, de talloze opbergvakken en praktische indeling is de Sc nic ruimer dan zijn compacte buitenmaten doen vermoeden. Verder is het interieur hoogwaardiger en de wegligging stabielere dan voorheen. De Sc nic is te koop vanaf 23.300 euro. Voor dat geld heb je een 1.6 benzine in de basisuitvoering, Authentique genaamd. Onze testauto is een zeer luxe Privil ge, te herkennen aan zijn smaakvolle chocoladebruine interieur. Die uitvoering is in Nederland alleen in combinatie met de sterkere motoren verkrijgbaar.

Plus

- + Interieurruimte
- + Vormgeving
- + Rijcomfort

Min

- Korte eerste versnellingen
- Motorgeluid bij optrekken