



Wilbert Huls
10 juni 2012

Bijgepunt

Inmiddels is de Grand Sc nic III al weer een paar jaar op de markt en dus vond Renault - uitvinder van de moderne familiewagen - het tijd om de auto bij te punten. Daar bovenop hebben de Fransen de bekende 1.5 dCi doorontwikkeld tot een heus zuinigheidswonder. Dat vraagt om een test en dus gingen wij met de grote Sc nic op pad, voorzien van de bewuste, economische zelfontbrander.



Contrast

In het uiterlijk moeten de wijzigingen op detailniveau gezocht worden. Een lijntje hier en een vormpje daar vormen de kern van de facelift. Meest in het oog springend is in letterlijke zin de led dagrijverlichting die onderling verbonden wordt door  n van de chromen versieringen. Met de glimmende metaalkleur - die je vanaf het tweede uitrustingsniveau op de auto hebt zitten - krijgt de Sc nic III Phase deux een behoorlijk volwassener uitstraling. Bij de Sc nic is dit nog weer wat speelser vormgegeven dan bij de ruim 20 centimeter meer metende Grand Sc nic. De testauto was uitgevoerd als Bose en had de lakkleur Blanc Nacr . Deze uitvoering kenmerkt zich aan de buitenkant door de zwarte wielen (Sari Diamant ) en de hoogglans zwarte buitenspiegels. Samen met het panoramadak dat er van buitenaf ook donker uitziet, heb je daarmee een auto met sterke contrasten. Met deze uiterlijke zaken past de auto perfect in het tijdsbeeld waarin ook grote familieauto's niet meer

wegkomen met het argument dat het allemaal om de binnenruimte draait. Er staat gewoon een mooi plaatje.



Rijke traditie

Dat de uitvoering 'Bose' onwillekeurig een gedachte oproept aan de producent van geluidsinstallaties is niet toevallig. Dat is namelijk de naamgever en dat is natuurlijk te zien - maar vooral te horen - aan het geluidssysteem dat gebruik maakt van een versterker, subwoofer, vier luidspreker en vier tweeters. Het is echter niet het enige A-merk dat zijn medewerking heeft verleend, want het navigatiesysteem komt bij Neerlands trots TomTom uit de schappen. Uiteraard is het wel totaal op de Renault ingeregeld. Met deze twee onderdelen wordt al duidelijk dat Renault zijn 'traditie' voortzet van rijk uitgeruste familiewagens, dat blijkt ook uit items als parkeersensoren inclusief camera aan de achterzijde, cruise control en moderne telematica in de zin van

een grootlichtassistent en (wat ons betreft iets te fanatieke) lane departure warning. Onder het koepeltje midden bovenop het dashboard vinden we twee schermpjes, waarvan de rechter dienst doet als navigatie en de camera en de linker als digitale meters. Al wordt het toerental wel mooi met een naaldje weergegeven, het blijft een digitale projectie. Ook de boardcomputer en radio maken gebruik van dit venster, waardoor de toerenteller helaas uit beeld verdwijnt als jij of je passagier even met de andere functies in de weer bent.



Bekend recept

Verder is het interieur vooral een feest der herkenning voor de Renaultliefhebber. Het is vooral een nieuwe uitvoering van het bekende recept. Dat betekent dat de inzittenden weer een prominente plek krijgen en de beschikking hebben over diverse opbergmogelijkheden, klaptafeltjes en zonneschermpjes. Alle zitplekken zijn

onafhankelijk neerklapbaar en de middelste drie zitplekken daarnaast ook nog eens verschuifbaar. Dat moet ook, aangezien de Grand Sc nic zeker achterin niet de ruimste in zijn segment is en de laatste twee zitplekken standaard nauwelijks beenruimte kennen. Met het verschuiven van de middelste stoelen kan de juiste modus gevonden worden waarmee alle inzittenden het meest gediend zijn. Wanneer alle stoelen verzonken worden in de vloer, ontstaat een heuse verhuiswagen met meer dan 2.000 liter bagageruimte. De grijze, leren stoelen met alcantara inlegstukken zijn onderdeel van de Bose uitvoering en bieden een prima zit. Het is vooral prettig dat je een relatief normale zit hebt, waar je je in sommige familiewagens meer Henk Wijngaard voelt. Je zit wel hoog, maar niet te rechtop achter het stuur. Simpele toevoegingen als een middenarmsteun en een pookje op hoogte maken dat je zonder problemen langere tijd achtereen in de auto kan zitten. Het goede overzicht heeft hierop ook zeker een positieve invloed.



Fijne mix

Zeg je Frans dan zeg je comfortabele rijeigenschappen als het gaat om personenauto's, maar bij MPV's in het bijzonder. Toch heeft Renault er een fijne mix van comfort en gevoel in kunnen leggen bij de Grand Sc  nic. De auto strijkt zeker niet ieder hobbeltje glad zoals de Citro  n Grand Picasso en schuift zelfs al wat meer naar de Duitse jongens als de Opel Zafira en Ford Grand C-Max op het gebied van de demping. Ook in het sturen geen wolligheid, maar een gevoelvolle besturing die zonder een prettige mate van directheid kent. De papieren cijfertjes die aan de 1.5 dCi hangen zijn niet heel erg schokkend. Sterker, het blok kan naar de maatstaven van vandaag zelfs wat ondergemotoriseerd overkomen, maar niks is minder waar. Het blok kan prima met de grote Sc  nic overweg en voelt zeker niet zo traag als de cijfers doen vermoeden. Dat het volledige koppel al vanaf 1.750 toeren beschikbaar is, draagt hier zeker aan bij, al wordt het pas vanaf 1.500 toeren razendsnel opgebouwd. Daarvoor

voel je in combinatie met de lange versnellingen een soort loomheid in de aandrijflijn zitten. Wie wil doorrijden zal dus op zijn toerental moeten letten, maar op de zuinigheid heeft een laag toerental natuurlijk een positief effect. Eerlijk is eerlijk, de opgegeven 4,1 liter per 100 kilometer is natuurlijk absurd als je je met dit oppervlak door luchtlagen moet verplaatsen. Wij vonden het praktijkverbruik van 5,8 liter totaal niet iets om je voor te schamen, maar het steekt toch schril af bij de beloftes.



Doeltreffend

De optische wijzigingen zijn op het eerste oog niet heel erg schokkend, maar toch erg doeltreffend om met de Grand Sc nic nieuwkomers als de Opel Zafira Tourer het hoofd te bieden. Zoals ook met de vorige Sc nic-modellen, zijn op deze nieuwe editie weer relatief goedkope optiepakketten te bestellen die veel waar bieden. Het verbaast ons dan ook niet dat de Bose-Renaults momenteel niet aan te slepen zijn. Zeker met

deze zuinige diesel, want ondanks dat de opgave onhaalbaar is, blijft hij relatief zuinig. Met de 20% bijtelling die hij daaraan overhoudt, wordt het in ieder geval een mooie optie voor de huisvader die zakelijk wat moois mag uitzoeken, maar toch de afdrachten naar de belastingdienst zoveel mogelijk wil beperken.

Plus

- + Mooi plaatje
- + Praktisch en luxe
- + Prima prestaties

Min

- Niet de ruimste achterin
- Loomheid tot 1.500 toeren
- Opgegeven verbruik niet haalbaar