Premier contact – Renault Nouveau Scenic : Le temps de la métamorphose

Avec Twingo et Espace, Scenic est un troisième nom qui a permis à Renault de marquer les années 90. Pionnier des monospaces compacts, celui qui s'appelait jadis Megane Scenic a lancé une nouvelle dynamique de la voiture familiale en Europe. Dès sa seconde version, la scission avec la berline Megane est consommée. Scenic et Grand Scenic voient alors le jour. A l'aube de la commercialisation de leur quatrième génération, Wheels And You est allé découvrir pour vous ce que Renault a fait évoluer dans ce modèle toujours en quête du titre de référence.

- 4 cylindres, diesel, 1'598 cm^3
- 160 ch à 4'000 t/min
- 380 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 208 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.7 sec.
- Poids : 1'614 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'406 x 2'198 x 1'653
- Conso. mixte : 4.5 l/100 km
- Emissions CO_2 : 118 g/km (B)
- dès CHF 35'300.- (mod. base: CHF 23'400.-)

Texte et photos : Patrick Schneuwly

Quand, en 1996, Renault présente Megane Scenic, c'est un plébiscite. Déjà connu pour son Espace qui s'impose comme la grande voiture des classes moyennes, l'arrivée d'une alternative moins volumineuse séduit rapidement. 5 millions d'unités et 20 ans après, la concurrence se fait rude et il faut rivaliser d'ingéniosité pour se démarquer. Comment offrir plus d'espace à l'intérieur sans outrageusement gonfler les cotes extérieures ?

En 2011, le concept R-Space préfigure la réponse, aujourd'hui, Scenic et Grand Scenic quatrième du nom s'en inspirent largement. Autre nouveauté : Renault se risque à pas de loup dans la motorisation hybride. La solution d'aide électrique retenue est très simple, surtout avec leur expérience en zéro émission. Petit tour du propriétaire et essai sur les routes du sud-ouest de la France.

Esthétique

Scenic 4 est en totale rupture de son prédécesseur. Exit le monospace qui ne dégage presque pas d'émotion et place à un dessin plus dynamique et élancé qui devrait plaire à une clientèle plus jeune. Les grandes roues de 20 pouces sont une surprise, d'autant plus que c'est la monte de base. Pour changer le look des jantes, Renault utilise un système d'enjoliveurs vissés, très astucieux et économique.

Le dynamisme du profil passe d'abord par le pare-brise avancé au maximum et dans l'alignement du capot ultra-court. Puis il y a ces flancs sculptés avec un angle plus prononcé sous la vitre arrière. Sur Scenic et Grand Scenic, deux formes différentes finissent la ceinture de caisse, avec un genre d'aileron plus ou

moins grand en trompe l'oeil.

En ne regardant que la malle de coffre, vous saurez à quel châssis vous avez affaire. Si les feux sont horizontaux et que le bouclier n'a pas de diffuseur, c'est un Scenic. Son grand frère a des feux verticaux sur toute la hauteur de la grande vitre du coffre, ainsi qu'un diffuseur gris alu et des barres de toit (sauf en finition Life).

L'intérieur s'inspire grandement du nouveau Renault Espace, avec le vaste écran R-Link2 largement mis en valeur et les habillages qui courent d'une porte à l'autre. En finition Bose, l'habitacle est plutôt soigné, avec une planche de bord en plastique moussé surpiqué. L'effet cuir est bluffant, mais au toucher on ne s'y perd pas. La partie centrale se différencie en retenant le concept de l'accoudoir coulissant sur tout le plancher, soit pour faire un habitacle de berline, soit pour quelque peu séparer les passagers arrière. Ce rangement cache quatre prises USB, un grand vide-poche sous un rideau, un tiroir vers l'arrière et deux porte-gobelets.

Comme pionnier du segment des monospaces compacts, le Scenic se doit d'avoir un espace de vie intérieur bien pensé, accueillant et largement dimensionné. À ce sujet je suis plutôt mitigé : comme conducteur du châssis court, je n'ai pas l'impression d'être à bord d'une grande voiture. Certes, l'habitacle est lumineux avec ses imposantes surfaces vitrées et le toit panoramique fixe optionnel, mais je reste sur un sentiment de confinement. À l'arrière mon avis se confirme : l'épaule contre la porte et la tête au plafond, je suis déjà hors du standard des passagers avec 1m83. Des enfants se sentiront certainement plus à l'aise.

Le Grand Scenic n'usurpe pas son nom, l'espace aux passagers et dans le coffre y est significativement plus grand. Je ne touche plus la porte ni le plafond en m'installant derrière le conducteur, mais l'assise demeure assez haute. Le coffre gagne beaucoup en longueur, d'où la possibilité d'avoir jusqu'à 7 places. Notez

que l'ajout de la troisième rangée dans le plancher du coffre ampute ce dernier de quelques 180 dm^3 VDA, ce qui n'est pas négligeable. Ces sièges se destinent presque exclusivement à des enfants : l'accès à bord pour un adulte n'est pas évident et il force le deuxième rang à s'avancer pour libérer de la place aux jambes.

Scenic et Grand Scenic innovent dans leur aménagement intérieur avec la fonction One-Touch. Sur pression d'un bouton s'opère le rabattement de tout ou une partie des sièges, soit depuis le coffre, soit depuis l'écran R-Link. Même si vous avez avancé un siège sur son rail, il reviendra en arrière avant de se rabattre. Il y a aussi la possibilité d'agir sur le bouton mécanique de rabattement ce qui, dans tous les cas, libère jusqu'à 1'554 dm^3 dans un Scenic et 1'900 dm^3 d'espace dans un Grand Scenic.

Sous le capot

Au total, 6 motorisations sont proposées sur Scenic. 2 blocs essence 115 et 130 ch, uniquement couplés à la boite manuelle 6 vitesses, et 3 diesels de 110 à 160 ch. Le plus puissant n'existe qu'en EDC6, le dCi 130 n'est lui qu'en boite manuelle et le dCi 110 occupe le terrain autant en transmission mécanique qu'en EDC7. La dernière motorisation est appelée Hybrid Assist et reprend le quatre cylindres diesel de 110 chevaux auquel une aide électrique très simple est ajoutée.

Alors que la marque au losange a une solide expérience de la proposition électrique, c'est la toute première fois qu'une solution à double propulsion est proposée. Plutôt que de concevoir un système très sophistiqué, Renault fait le pari de ne prendre qu'une batterie 48V et un moteur électrique de 10 kW augmentant le couple de 15 Nm. Pas de charge en stationnement, seul la récupération d'énergie en décélération régénère la batterie. Le moteur thermique est allumé en permanence et fonctionne seul lorsque l'on roule à vitesse stabilisée.

Toutes les associations moteur et transmission existent autant en Scenic qu'en Grand Scenic, la différence de carrosserie et le nombre de sièges sont donc des options qui se cumulent. La troisième rangée de sièges n'est évidemment pas proposée sur le châssis court. Le passage de Scenic à Grand Scenic ne coûte que 800 francs.

Au rayon technologies, ce nouveau monospace fait le plein de toutes les aides disponibles chez Renault. L'aide au maintien de trajectoire devient active plutôt que sonore dans le panneau de configuration et un algorithme de détection de fatigue fait son apparition en plus des habituels contrôles d'angle mort, régulateur de vitesse adaptatif et Park Assist. Le Multi-Sence s'y greffe aussi, bien qu'il n'agisse que sur la direction et la réponse moteur (ainsi que les passages de vitesses sur un modèle EDC).

Au volant

Le choix des roues de grandes tailles imposé par le design peut laisser croire que la maniabilité et le confort s'en voient affectés. Or, ce choix est intervenu très tôt dans la conception et cela a permis aux ingénieurs de focaliser leurs efforts de mise au point des trains roulants sur une taille unique de roue et de pneus.

L'ensemble se comporte très bien, avec les roues repoussées aux quatre coins de la caisse, allongeant au passage l'empattement et élargissant les voies. La stabilité et la tenue de cap sont telles que l'on oublie rapidement les pneus de seulement 195 de large. Ces roues plus grandes franchissent mieux les nids de poule et les flancs assez hauts des pneus contribuent à niveler les imperfections de la route.

Durant la présentation, l'accent est d'abord mis sur le moteur essence 130 chevaux. Alors qu'il est le plus puissant disponible, il manque singulièrement de pêche. Pour de simples relances, il faut s'habituer à jouer du levier de vitesse ; comme descendre en deuxième en quittant une zone 30 par exemple. Un petit

regret quand on sait de quels moteurs dispose la banque d'organe de la marque.

La seconde version essayée est beaucoup plus convaincante à ce niveau. Le dCi Energy 160 avec la transmission à double embrayage EDC6 est déjà connu dans la gamme Renault, mais c'est pour moi la première occasion de le prendre en main. Son architecture à double-turbo lui permet de développer 380 Nm de couple à 4'000 t/min, ce qui est un régime relativement haut, mais il y en a déjà assez disponible bas dans les tours pour ne pas être obligé de cravacher. Avec ce moteur réactif et volontaire, on adopte immédiatement une conduite souple et détendue, bien en phase avec un monospace Scenic, tout en pouvant déboîter un véhicule lent pour dépasser sans attendre.

Je suis très agréablement surpris par le système Hybrid Assist. Sur le petit 1'400 cm^3, on peut dire que l'aide électrique est la bienvenue, en plus de se fondre parfaitement dans le fonctionnement du moteur thermique. Alors que la valeur maximum de couple est perchée à 4'000 t/min, comme sur le 1.6 l, les 15 Nm disponibles immédiatement font énormément gagner en réactivité et en souplesse. L'éco-conduite habituellement ennuyeuse devient une façon satisfaisante de rouler.

Verdict

Cette quatrième génération de Renault Scenic a tout d'abord le mérite de proposer quelque chose de nouveau pour un monospace compact. Son style inédit

mais toujours en phase avec le reste de la gamme séduira plus facilement une clientèle attirée par des lignes dynamiques. L'introduction de la taille unique de roues avec des jantes 20" rend possible des améliorations de look, de confort et de tenue de route, mais aussi de consommation et de bruit.

Au terme de cet essai, je retiens le Grand Scenic Energy dCi 160. Ce modèle reprend, selon moi, le meilleur de ce que cette nouvelle mouture peut offrir : moteur prêt à agir dès les bas régimes, boite de vitesses douce et réactive, espace intéressant laissé aux passagers et coffre de grande capacité. La troisième rangée de sièges n'est pas essentielle, à 900 francs l'option, il convient d'y réfléchir comme il faut.

Mais mon attention est également captée par la solution hybride de Renault. Simplement efficace, elle comble ce petit manque de couple à bas régime tout en diminuant un peu la consommation. Même si, sur une forte côte, le dCi 110 finit par s'essouffler, l'idée n'en est pas moins intéressante.

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour l'invitation aux essais presse de ce nouveau Renault Scenic.

A lire aussi

Essai – Renault Mégane GT : En attendant la RS…

Premier contact – Renault Nouvelle Clio : Mise à jour timide mais sans fausse note

Essai – Renault ZOE : Votre amie branchée écolo

Essai – Renault Kadjar dCi 130 4WD : Un nouveau-venu qui pourrait bousculer la hiérarchie

Premier contact – Renault Talisman : Le renouveau à la française

Essai – Renault Espace Initiale Paris TCe 200 EDC7 : Une nouvelle ère commence…

Essai – Renault Clio R.S. Trophy 220 EDC : Le Sport enfin de retour dans la Clio !

Premier contact – Renault Kadjar : Le petit baroudeur qui a de l'ambition…

Premier contact – Renault Espace : Le grand saut pour la 5ème génération

Essai – Renault Twingo TCe 90 : Quand la recette change !

Essai – Renault Mégane RS 275 Trophy : Mégane s'envoie en l'air ?

Essai – Renault Clio Grandtour GT 120 EDC : "Ersatz d'R.S. ?"

Essai – Renault Captur TCe 120 EDC : Le baroudeur urbain

Essai – Renault Clio R.S. 200 EDC : La bombinette devenue grande, très grande

Premier contact – Renault Captur : un Crossover jeune, dynamique et attachant !

Premier contact – Renault Zoé : Y a de l'électricité dans l'air !

Premier contact – Renault Clio R.S. 200 EDC : Mais que ReSte-t-il aux grandes ?

Essai – Renault Fluence Z.E. : Influx de vert chez Renault

Essai – Renault Twingo R.S. : C'est de la dynamite !

Présentation – Renault Alaskan

Présentation – Renault Nouvelle Clio

Présentation – Renault Twingo GT

Présentation – Renault Clio R.S. 16

Nouveauté – Renault Grand Scenic

Nouveauté – Renault Koleos

Présentation – Renault Megane Grandtour

Présentation – Renault Nouvelle Mégane

Nouveauté – Renault Talisman Estate

Nouveauté – Renault Talisman

Présentation – Renault Sandero R.S.

Présentation – Renault Duster Oroch

Présentation – Renault Kwid

Nouveauté – Renault Kadjar

Présentation – Renault Espace

Présentation – Renault Eolab

Nouveauté – Renault Megane R.S. 275 Trophy-R

Economie – Renault et Caterham, c’est fini !

Nouveauté – Renault Megane R.S. 275 Trophy

Nouveauté – Renault Twingo

Présentation – Renault Kwid Concept

Présentation – Renault Initiale Paris

Présentation – Renault Megane

Nouveauté – Renault Clio GT TCe 120 EDC

Présentation – Renault Twin’Run

Nouveauté – Renault ZOE

Nouveauté – Renault Clio R.S. 200 EDC

Nouveauté – Renault Clio Grandtour

Nouveauté – Renault Scenic XMOD

Présentation – Renault Captur

Economie – Partenariat entre Renault et le groupe Caterham

Nouveauté – Renault Clio

Présentation – Renault Alpine A110-50

Eurocup Megane Trophy 2012 – Fabien Thuner, l'espoir suisse romand

Nouveauté – Renault Twingo R.S.

Une mauvaise nouvelle de plus pour le sport automobile suisse