



# Grand Scénic 2.0 T - 163cv

Les monovolumes compacts ont le vent en poupe. Renault l'avait bien compris en étudiant la nouvelle gamme des Mégane. Déjà instigateur des monovolumes en Europe, le constructeur français se devait d'améliorer drastiquement son Scénic pour lui permettre de se situer en bonne place dans ce segment à concurrence effrénée. Aujourd'hui, de plus en plus d'acheteurs se décident, tant en véhicules privés que professionnels, à abandonner les traditionnelles berlines. Les compacts atteignent des scores de vente enviables qui justifient la course aux évolutions.

C'est dès la conception de la Mégane II que Renault a lancé une équipe de concepteurs dans l'étude du Grand Scénic. Le cahier des charges prévoyait le déplacement de cinq adultes avec tous leurs bagages ou de sept passagers confortablement installés... dans un monospace compact, lumineux grâce au double toit ouvrant. Pas si compact que cela puisque le Grand Scénic a déjà les dimensions de la première mouture de l'Espace. Le constructeur au losange s'est donc étonnamment positionné sur le marché européen

avec ses cinq monovolumes : le Grand Espace, l'Espace, le Grand Scénic, le Scénic et le Modus...

Deux sièges, plus confortables que des strapontins, sont en réserve pour créer une troisième rangée de deux passagers. Il est évident que dans cette configuration, il est inutile d'envisager des voyages transeuropéens. A la limite pourrait-on projeter de relier Bruxelles à une frontière belge. Avec le pique-nique de la journée ainsi que les parapluies, les bottines et les manteaux en cas de pluie à l'horizon. L'apparition de ces sièges est des plus aisées à réaliser. Les accès aux places arrières ne sont pas des plus évidentes pour les enfants à qui une séance de gymnastique improvisée est imposée d'entrée de jeu.

Au fil des années, surtout grâce aux nombreuses aides à la conduite, il devient plus facile de piloter les véhicules surélevés. Il y a quelques années, on vantait la vision

## Monovolume compact

Prix du modèle testé : **29.600** €

TMC : **1.239** €

TR : **328** €

Autonomie : 60 litres = 750 km

panoramique qu'ils autorisaient en ville et dans les campagnes. Maintenant que les monospaces et les 4x4 envahissent le tarmac, il ne reste que les zones rurales pour savourer les pano-

ramas. Sans plus trop se tracasser des roulis intempestifs contrôlés par l'électronique embarquée. Nous avons regretté la position des commandes du Carminat. Loin à l'avant, d'une accessibilité difficile pour le pilote, ce qui se conçoit puisqu'il devrait être attentif à sa route, les boutons sont aussi hors de portée du passager qui n'est d'aucune utilité non plus.

Le deux litres turbo qui équipait le modèle testé est resté sobrement sous les huit litres aux cent, cela dans un silence que les meilleurs diesel ne parviennent pas encore à approcher. La conduite est naturellement guidée vers une utilisation sereine, loin des compétitions impromptues que l'on voit se développer sur nos routes et autoroutes.

Quand ce n'est pas en ville que certains chauffeurs en mal de patience tentent de manifester leur agressivité. Un renforcement des structures a été envisagé dès la conception du Scénic pour atteindre la note maximale décernée par l'EuroNCAP. Cela alourdit la charge que doit emporter le moteur et limite les velléités des éventuels Villeneuve.

Comme à son habitude, le constructeur de Boulogne-Billancourt s'est attaché à faciliter la vie à bord, d'abord grâce aux nombreux rangements de grand volume et aux prises douze volts disponibles partout, et ensuite aux avantages des automatismes pour le conducteur. La carte mains-libres est un outil fabuleux qui a fait ses preuves. Calée dans la poche, dans le portefeuille ou dans le sac à main, elle se fait oublier et permet d'entrer, de sortir de la voiture aussi facilement que mon garçon se branche sur internet. Plus besoin non plus de veiller au frein à main, il s'enclenche et se débranche sans vous. A bon escient. Les phares et les essuie-glaces se font oublier de la même façon.

