Essai – Renault Scenic TCe 130 : Quand chrysalide devient papillon

Redessiner et repenser une voiture phare de sa gamme est toujours un exercice périlleux et stressant pour un constructeur. C'est à ce challenge que Renault s'est attelé avec le Scenic pour ainsi le faire entrer dans la nouvelle identité visuelle de la marque et tenter de lui administrer une piqûre de vigueur.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'198 cm^3
- 130 ch à 5'500 t/min
- 205 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 195 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.4 sec.
- Poids : 1'505 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'406 x 1'866 x 1'653
- Conso. mesurée : 8.1 l/100 km
- Emissions CO_2 : 129 g/km (E)
- dès CHF 27'100.-, mod. essayé: CHF 35'750.-

Texte et photos : Matthieu Giraudier

Ce que l'on oublie parfois, c'est que le Scenic est à l'origine un dérivé de la

Mégane. Apparue comme concept-car en 1991, la première génération est commercialisée en 1995 pour se présenter comme une alternative entre la berline dont il est issu et le vaisseau-amiral de la flotte Renault, le fameux Espace. Depuis 22 ans, le monospace compact a fait du chemin, acquis une personnalité propre et s'est bâti une renommée de voiture très familiale.

La quatrième génération, révélée en 2016 à Genève, se doit donc de reprendre le flambeau laissé par une troisième itération vertement attaquée au gré d'une féroce concurrence. Défi relevé ? Les réponses dans la suite !







A l'extérieur

Lorsque l'on évoque, avec Monsieur et Madame Tout-le-monde, le mot Scenic, reviennent quasi-systématiquement les mêmes mots : familiale, pratique, design un peu morne. En bref, la parfaite « daddymobile ». Avec la nouvelle mouture, aux oubliettes le dessin peu « sexy » des premières générations. En effet, la numéro IV s'offre une belle robe, à commencer par la calandre, aux traits plus tirés, incorporant des baguettes chromées et mettant fièrement en avant le logo de la marque.

Le dessin du bouclier est plus sculpté avec, ça et là, de petits détails qui parachèvent avantageusement la face avant. Le capot apporte du dynamisme, avec ses arrêtes centrales convergeant vers le losange. La signature lumineuse, ici dotée du Pure Vision, finit d'offrir un caractère plus volontaire à la voiture.

De profil, l'auto gagne en finesse et en sophistication, notamment grâce au dessin de la porte arrière qui débouche sur le pilier C en forme d'aileron. La baguette chromée en forme de demi-flèche ajoute une note visuelle agréable à l'œil. Le tout est superbement accompagné de jantes alu 20 pouces, étonnante taille de série pour ce type de véhicule et cela quelque soit le niveau de finition. Voilà de quoi conférer au monospace une apparence de sportivité franchement appréciable.

A l'arrière enfin, on verse davantage dans le classicisme. Les feux sont plus profilés et intégré à un hayon très conventionnel.







A l'intérieur

Si le Scenic se fait plus attrayant à l'extérieur, il garde bien sa fonction première : être pratique. Si l'espace, à l'avant comme à l'arrière dans cette version cinq portes, est correct sans pour autant être exceptionnelle, il demeure que l'habitabilité est franchement bonne.

Sur la console centrale supérieure trône l'écran tactile R-Link2 de 8,7 pouces, efficace en matière de réactivité et d'accessibilité, mais dont l'interface n'est pas, à mon goût, un modèle d'ergonomie. Son organisation en « tuiles » génère une arborescence conséquente de menus parmi lesquels il est facile de se perdre. Si la force de l'habitude peut gommer ce défaut, il reste que cela détonne avec ce qui est proposé par une certaine concurrence. Toutefois, la connectivité, présente sous diverses formes, rattrape un peu ce constat.

L’habitacle est, quant à lui, bien pensé, avec ses multiples rangements, dont la grande boîte à gant Easy Life. Celle-ci permet de loger une quantité de choses de première nécessité à portée du conducteur ou du passager. Entre les sièges avant, on trouve la console One-Touch, un vrai bijou de praticabilité. Outre sa grande capacité, elle intègre deux prises USB pour connecter et/ou recharger les périphériques personnels, ainsi qu’un logement pour carte SD. L’atout reste la possibilité, sur simple pression de manette électrique, de reculer la console. On peut ainsi poser sur le plancher, entre autres, un sac à dos de belle contenance.

Le volume au-devant de la banquette convient parfaitement aux enfants assis dans un siège-auto comme aux pré-adolescents, mais un peu moins aux des adultes. Une personne dépassant le mètre huitante se sentira vite à l’étroit. A l’avant, la place est plus considérable et clairement plus confortable, tant pour le passager que pour le conducteur. Ces derniers profitent, avec la finition “Bose” ici mise à disposition, de larges assises dotées de fonctions massantes de qualité qui rendent les longues distances plus acceptables. Du côté du volant, l’environnement me permet d’aborder la conduite avec sérénité : le tableau de bord accompagné de l’affichage tête-haute donne un accès rapide à toutes les données utiles telles que la distance avec le véhicule suivi ou la limitation de vitesse en vigueur, reconnue par la voiture avec une précision vraiment étonnante.

Le coffre propose un volume de 506 litres, passant à 1’554 litres une fois la banquette rabattue. Le Scenic se place, avec cette capacité, dans la moyenne du segment.







Sous le capot

En termes de motorisation, Renault propose cinq mécaniques, dont trois diesel, qui composent sept configurations de groupes propulseurs, parmi lesquels un inédit : une alliance thermique et électrique. L'hybride, qui conjugue le diesel dCi 110 à un moteur de 10 kW, nous avait d'ailleurs agréablement surpris lors du premier contact avec les nouveaux Scenic et Grand Scenic.

On retrouve donc au menu les essence TCe 115 ch et TCe 130 ch, couplables exclusivement à une boîte manuelle, et les diesel dCi 110, 130 et 160 ch, disponibles avec boîtes mécanique 6 vitesses et automatique 7 rapports pour la plus petite et la plus grande déclinaison.

Pour cet essai, nous avons l'occasion de tester la version essence de 130 chevaux accompagnée de la boîte en H à six rapports. Le rendu de ce bloc est une bonne alliance entre un certain dynamisme et une relative souplesse. Si ses relances sont correctes et permettent d'évoluer dans un trafic compact en toute tranquillité, ce moteur se distingue surtout par le confort de conduite qu'il procure. On peut réellement rouler tout en douceur, tant la boîte s'allie bien avec le cœur.







Au volant

Etant père d'un jeune enfant et ayant tendance à remplir continuellement le planning de sorties et escapades en tous genres, mettre à l'épreuve un monospace est donc une chose particulièrement aisée. D'abord dans sa dimension pratique : si le coffre n'est pas le plus grand du segment, force est de constater qu'il offre un espace dans lequel il est facile de charger une foule de choses, de manière organisée, pour une sortie pique-nique ou un week-end au vert. Pour les longs voyages impliquant de grands bagages, il faudra user d'astuce, quitte à rabattre un pan de la banquette deux tiers/un tiers.

La dénomination « voiture familiale » connote généralement de véhicules plutôt ennuyeux à conduire. Quand est-il donc de cette nouvelle génération de Scenic ? En ville tout d'abord, je ne me sens jamais en difficulté. La direction offre un rayon de braquage qui permet de se faufiler tranquillement partout, même dans les ruelles les plus tortueuses. L'alliance du moteur de 130 chevaux et de la boîte manuelle permet de rester en contrôle dans le trafic, autorisant une évolution maîtrisée en milieu urbain.

Sur route, le monospace se montre tranquille et surtout confortable. L'insonorisation est excellente, parfait équilibre entre atténuation des bruits désagréables de roulement et communication des sons de la circulation environnante. Malgré les – énormes ! – roues de 20 pouces, et le manque de suspensions pilotées, le Scenic encaisse bien les irrégularités de la route. La qualité du châssis y est pour beaucoup. Si la souplesse de la suspension génère certes de francs mouvements en cas de changements secs d'appui, je peux parfois enchaîner les virages à vive allure sans pour autant me sentir balloté comme sur un chalutier par jour de grands vents. D'une manière générale, le comportement routier est remarquable pour un monospace.

Le plus gros écueil en extra-urbain, et plus particulièrement en montagne,

demeure le moteur. Sous les 1’600 tours, je le sens parfois en difficulté, m’obligeant à régulièrement adapter le rapport de boîte. Dans une situation de dépassement, sur une bonne lancée, il me faut, dans certains cas, descendre de deux vitesses pour disposer d’une vraie vigueur. Son efficacité générale reste bonne, mais davantage de dynamisme aurait été un atout supplémentaire.

Cette lacune est vite effacée par l’ensemble des aides à la conduite qui équipe cette version “Bose”. Au-delà des désormais conventionnels limiteur et régulateur de vitesse – dont le positionnement du sélecteur sur la console centrale demeure à mon avis une erreur d’ergonomie – cette finition vient accompagnée d’une foule d’assistances, toutes très pratiques. On peut citer l’alerte de franchissement de ligne, la détection d’angles morts, le freinage d’urgence ville/interurbain/piéton, ou encore la caméra 360°. Renault choie le conducteur, en lui garantissant une conduite plus zen et surtout plus sécure.













Verdict

Le défi est-il relevé ? D'une certaine manière, oui. Cette quatrième génération étonne par son changement de style, plus moderne, plus agréable à l'œil. Elle surprend aussi par la qualité de sa tenue de route qui offre une réelle confiance au conducteur. Les choix des ingénieurs en matière d'espace intérieur le rendent plus compatible pour une famille avec de jeunes enfants que pour une tribu avec adolescents, laquelle pourrait plus logiquement porter son choix sur le Grand Scenic, à 800 petits francs supplémentaires.

Au final, cette itération opère un virage à 90 degrés : elle vise davantage le statut de conducteur des individus, moins leur rôle de parents. Quand bien même l'aspect pratique demeure un atout non négligeable, c'est moins le cas du volume pur disponible.







<u>Prix et options – Renault Scenic Energy TCe 130 "Bose"</u>

Prix de base : CHF 30'600.-

Pack City : CHF 600.-
(caméras 360°, Easy Park Assist, ass. angle mort, aide au parq. latéral)

Pack Winter : CHF 300.-
(sièges AV chauffants, lave-phares)

Roue de secours galette : CHF 150.-

Alerte de distance de sécurité : CHF 100.-

Affichage tête haute : CHF 400.-

Sièges avant électriques 8 voies, sellerie cuir : CHF 2’000.-

Toit vitré panoramique : CHF 900.-

2 sièges supplémentaires sur la 3ème rangée de sièges : CHF 900.-

Prix TOTAL : CHF 35’750.-







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

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour le prêt de ce Renault Scenic Energy TCe 130 “Bose”, ainsi qu’à la filiale de Plan-les-Ouates du groupe RRG Léman pour leur soutien logistique.













A lire aussi

Premier contact – Renault Koleos : Paris Séoul dans un SUV

Premier contact – Renault Captur : Une seconde version promise au succès

Essai – Renault Twingo GT : Pas assez sport mon fils !

Essai – Renault Talisman Grandtour : L’Espace se cache dans ce break

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

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 !

Avant-première – Renault Megane RS Mk4

Présentation – Renault Captur MY2017

Présentation – Renault TreZor

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

















