

Fiche technique

Carrosserie : monospace 5 portes 5 ou 7 places de 4,56 m de long. Coffre : 645/2 050 dm³ (5 places), 208/2 063 dm³ (7 pl). Poids à vide : 1 591 kg (2.0 dCi 160 ch bvm6).

Motorisations : essence 4 cylindres 16 soupapes 1 598 cm³ de 81 kW/110 ch/7 cv, TCE 1 397 cm³ turbo twin-scroll de 96 kW/130 ch/8 ch et 1.997 cm³ atmo de 103 kW/143 ch/9 ch. Turbo-diesel 4 cylindres 16 soupapes common rail dCi 1.461 cm³ de 78 kW/105 ch/6 cv et 81 kW/110 ch/6 cv, 1 870 cm³ de 96 kW/130 ch/7 cv, avec ou sans filtre à particules, et 1 998 cm³ de 118 kW/160 ch/9 cv (ou 150 ch avec BVA6). Traction avant. Boîte mécanique 6 vitesses, BVA CVT en 2.0i 140 ch, BVA6 2.0 dCi 150 ch. Direction électrique à assistance variable, ABS/AFU, ESC/ASR/CSV (option ou série Expression et 6 airbags de série, dont 2 rideaux av./ar.

Performances (données constructeur, 7pl dCi 160 FAP/7pl TCE 130) : V Max : 205/190 km/h. 0-100 km/h : 9"3/10"7. Conso moy. norm : 8,3-5,6-6,6/9,4-5,8-7,1 l/100. CO₂ : 173/168 g/km.
Prix : 16 versions essence de 20 400 (1.6i 110 ch Authentique 5 places) à 29 500 € (2.0i 140 ch BVA CVT Jade 7 places). 50 versions diesel de 23 000 (1.5 dCi 105 ch Authentique 5 places) à 32 900 € (2.0 dCi 150 ch FAP BVA Jade 7 places).

Les concurrentes

Citroën C4 Picasso : un monospace compact moderne et très abouti sur de nombreux détails (1.6 VTi 120 ch Pack 7 pl. à partir de 23 450 €).

Ford C-Max : il ne fait pas l'impasse sur le plaisir de conduite, mais 5 places seulement (1.6i 100 ch Trend à partir de 20 800 €).

Honda FR-V : original et méconnu avec ses 6 places, dont 3 de front à l'avant (1.8i-VTEC 140 ch Comfort à partir de 23 100 €).

Un Scénic 3 plus cossu

■ *Naguère pionnier du monospace compact, Renault n'a pas banalisé sa nouvelle Scénic, assez différente de ses concurrentes les plus affûtées.*

Toutes les autos ne se ressemblent pas et Renault apporte la preuve par la troisième génération de la Scénic, qui vient d'entamer sa carrière avec l'exécution à châssis long Grand Scénic, la mouture "habituelle" suivant en juin prochain. Malgré une empreinte visuelle relativement imposante, les volumes arrondis de sa silhouette, et tout le travail stylistique qui la personnalise, inscrivent le nouveau fer de Renault parmi les monospaces avenants.

Mais c'est à l'ouverture des portes que le Grand Scénic affiche vraiment sa différence. Avec une planche de bord très "zen" dont la présentation dépouillée, en forme de vague, se pare néanmoins d'une belle qualité perçue. Elle innove surtout par son ins-



Spectaculaire, l'inédit tableau de bord à écran couleur LCD est l'un des atouts du nouveau Renault Grand Scénic.

l-Panorama

trumentation futuriste, un simple bloc rectangulaire. En l'occurrence, un écran TFT Display comparable à ceux des ordinateurs portables, qui intègre toute les données de conduite en mode virtuel.

Passablement incliné et encore agrandi sur la Scénic précédente, le vaste pare-brise accorde une vue panoramique assez sensationnelle vers l'avant, et peu perturbée en virage grâce à des montants assez minces.

Par rapport à certains monospaces aux assises très droites, le conducteur de la dernière Scénic, et son voisin de droite, sont plutôt allongés, comme en berline, tout en surplombant aussi la circulation, pour mieux anticiper sur les événements. Derrière eux, encore 3 ou 5 places

disponibles, selon les versions. En configuration 7 places, les deux sièges de troisième rang s'escamotent sous le plancher du coffre. En revanche, Renault se refuse à suivre cette solution – prise de la concurrence – pour les trois assises de second rang, en l'estimant moins confortable que trois vrais sièges. Ils sont évidemment repliables séparément, en portefeuille, pour agrandir un coffre de bonne contenance. On peut aussi les enlever complètement pour des occasions particulières, mais ils restent lourds – 16 kg – malgré leur amaigrissement d'un kilo.

Construit sur la plate-forme de la nouvelle Mégane, avec un freinage renforcé sur les plus fortes puissances et des lois d'amortissement spécifiques, le châssis a

également été enrichi de petites sophistications techniques, tels les amortisseurs pressurisés à l'Av par exemple. Enfin, deux des six motorisations sont nouvelles : 1.4 TCE 130 ch essence et diesel 2.0 dCi 160 ch. C'est donc avec elles que nous avons pu découvrir le Grand Scénic. Sur les routes des Alpes, où ce monospace se révèle d'une agilité diabolique pour avaler les virages, dans une trajectoire aussi assurée qu'une bonne berline. Et sans roulis perturbateur, malgré une hauteur conséquente. L'autre atout de la dernière Scénic, c'est son confort, tant par l'amortissement qui lisse les aspérités, que l'insonorisation, ou encore la filtration des vibrations. A son aise, le dCi 160 ch est idéal pour valoriser cet ensemble de qualités. Pas inintéressant par sa faible cylindrée dopée à la puissance, le TCE essence de 130 ch manque toutefois de couple pour briller en montagne, et la consommation peut corollairement s'en ressentir.

■ Ph. Hervieu