



Arnold van Schepen
20 oktober 2013

Gerijpte gezinsvriend

Je hoeft het autonieuws niet eens te volgen om te weten dat Renault het in Nederland goed doet. Het merk speelt zichzelf in de kijker door de uitstoot van de modellen te laten krimpen waardoor de fiscale voordelen voor de zwaarbelaste Nederlandse automobilist konden groeien. De jongste modellen van de Franse fabrikant bevolken in grote getale ons wegennet. En dankzij de nieuwe ontwerptaal speelt Renault zich ook letterlijk in de kijker, de Clio en Captur slaan goed aan. Bij wijze van facelift kreeg de oudere en grotere broer Sc  nic ook een frisse snuit. Wij reden de Grand Sc  nic, met alles er op en eraan. En als het moet, met zeven man er in.



Vernieuwd en vertrouwd

Als je het autonieuws wel volgt zal het je zeker niet ontgaan zijn dat we de nieuwe ontwerptaal van Renault te danken hebben aan een ontwerper van Nederlandse komaf. De DeZir concept car was het debuut van Laurens van den Acker en het uitgangspunt voor de styling van alle toekomstige Renaults. Niet alleen nieuwe modellen, maar ook de bestaande zijn inmiddels gemodelleerd naar de basiselementen van de DeZir. Zo ook de Sc  nic en de Grand Sc  nic. Renault heeft de gelegenheid ook te baat genomen om de Sc  nics technisch te updaten. Zo verdween de TCe 130 benzinemotor ten faveure van de... TCe 130 benzinemotor. Naamsverschil is er niet, maar de technische verschillen zijn des te groter. De 130 pk's komen nu uit een 1.2 in plaats van uit een 1.4. De trekkracht van deze motor ligt op een respectabele 205 Nm bij 2000 toeren, de gedowntunedede versie van dit blok levert 115 pk en 190 Nm.

Wij reden met de dCi 110 die bij 4000 toeren 110 pk uit een cilinderinhoud van 1461 cc schudt, het maximale koppel van 260 Nm staat van 1750 toeren paraat. Dit blok, de K9K, is inmiddels uitgegroeid tot een respectabele oudgediende, en niet alleen binnen

Renault Grand Sc  nic 1.5 dCi Bose

het Renault-concern. Deze 1.5 dCi maakte twaalf jaar terug zijn debuut in de Clio en Nissan Micra met een bescheiden 65 pk. Inmiddels is het maximale vermogen gestegen tot 110 pk en wordt de motor in tientallen modellen wereldwijd gebruikt. Zelfs het merk van de dieselmotoren die volgens de overlevering bij 500.000 km nog maar net ingereden waren, acht de 1.5 dCi van Renault goed genoeg voor de A-Klasse. Het stuit Mercedes puristen wellicht tegen de borst, maar daarmee doen ze zichzelf tekort.



Windstilte

Want het leven aan boord van de Grand Sc  nic Bose is dankzij de dCi 110 goed, erg goed. Met de cruise op 130 en de Bose op 15 is het erg prettig reizen in deze Fransoos. De motor is opvallend stil, en als de radio uitstaat blijkt ook dat de auto zelf erg stil is. Met windkracht 5 tegen en de maximale wettelijke snelheid is windgeruis slechts op de achtergrond hoorbaar. Dit is het gevolg van een van de vele aanpassingen die Renault bij de facelift heeft gedaan. De panelen die de buitenzijde van de A-stijl vormen zijn opnieuw gemodelleerd omwille van de aerodynamica en die inspanning werpt zeker zijn vruchten af. Het is heerlijk rustig aan boord, je bent geneigd de radio een streepje

Renault Grand ScÃ©nic 1.5 dCi Bose

zachter te zetten. De Grand ScÃ©nic heeft een zeven centimeter langere wielbasis ten opzichte van de ScÃ©nic en legt 45 kilo meer in de schaal, met name de langere wielbasis biedt meer comfort bij dwarsrichels op de snelweg, al zal het verschil het niet schokkend zijn.

De vernieuwde ScÃ©nics zijn leverbaar in de bekende Authentique, Expression en Bose uitrustingniveaus. In zijn goedkoopste vorm kost de Grand ScÃ©nic 26.190 euro , de meerprijs voor een zevenzitter is ongeacht de motorisering 900 euro. Onze testauto heeft een vanafprijs van 33.890 euro, door een tweetal opties komt de totaalprijs uit op 37.433 euro. De lederen / alcantara bekleding is een optie van 1800 euro, het glazen panoramadak staat voor 895 euro in de prijslijst.



Goed binnenklimaat



Renault Grand ScÃ©nic 1.5 dCi Bose

De ScÃ©nic is in zijn huidige vorm bezig met zijn vijfde levensjaar en nu voor de tweede keer ingrijpend gefacelift. De technische aanpassingen zijn vrij gering, het is vooral een kwestie van finetunen geweest. Wel helemaal nieuw zijn de XMod uitvoering en het R-Link multimediasysteem dat we inmiddels uit andere, nieuwe, Renaults kennen. De R-Link heeft de testauto niet, maar dat is niet erg. De Bose-installatie tovert de Grand ScÃ©nic om tot een concertzaal / popbunker / bluesbar waarin de nieuwerwetsigheden van de R-Link niet gemist worden. Kritische audiofielen zullen de zwaar aangezette bassen wellicht over de top vinden, maar door de bank genomen hoef je de geluidsinstellingen van het systeem niet aan te passen om je cd's / mp3's goed te laten klinken.

De Bose-uitrusting staat ook garant voor een riante standaarduitrusting volgens Renault-recept. Spiegels, ramen en het panoramadak zijn allemaal elektrisch te bedienen. Het glazen dak is gezien de meerprijs een aanrader. Glazen daken die niet geopend kunnen worden zijn doorgaans alleen aangenaam bij de eerste en laatste zonnige dagen, de rest van het jaar zorgen ze voor teveel warmte, of teveel kou in het interieur en dus rijd je doorgaans met een gesloten dakraamgordijn . Omdat het voorste deel volledig opent kun je op de echt warme dagen de frisse lucht per kubieke meter binnenhalen. Is de zonkracht te hoog, dan laat je de boel lekker gesloten. De achterste zijruiten zijn in de Bose-uitrusting voorzien van rolgordijntjes hetgeen styling- en imagotechnische voordelen oplevert: het verschil in glastint met de voorportieren is gering en je staat nooit weer bij een klant op de stoep met Bliksem McQueen of K3 nog op de zijruiten. Om van de zuignapafdrukken maar te zwijgen.



Voorsprong consolideren

Met de Megane Sc  nic pionierde Renault zichzelf in 1996 een weg naar een nieuw marktsegment, dat van de middenklasse MPV's. Intussen heeft iedere zichzelf respecterende autofabrikant wel een model in dit segment, maar de wet van de remmende voorsprong lijkt voor Renault - ondanks de hevige concurrentie - nog niet in te treden. De Sc  nic III werd in 2009 ge  ntroduceerd en heeft de nodige jongere concurrenten, maar Renaults midsize MPV staat stevig in zijn schoenen. Na een week rijden is het lijstje met mogelijke verbeterpunten vrij klein, ook nadat je de sterkte-zwakte analyse met de concurrenten hebt gemaakt. De bouwkwaliteit van de carrosserie en het interieur overtuigen, het grote dashboard is van een mooi, rubberachtig materiaal en alles wat je aanraakt voelt degelijk en doordacht aan. Het is wel jammer dat de schakelaar van de elektrische handrem niet naar links verhuisd is. Hij zit nu op rechts waardoor je elke keer bij het weggrijden om de pook heen moet reiken. De voorstoelen staan eveneens op het to-do-lijstje, de bekleding van de zitting is aan de zijde van de middenconsole niet bevestigd aan het stoelframe, het hangt er los bij. De helling van de zitting is niet instelbaar waardoor de ondersteuning



Renault Grand Sc  nic 1.5 dCi Bose

van de onderrug niet je dat is. De lendensteun is bovendien zo geplaatst dat alleen langere lieden (1,90+) er wat aan hebben. Ook het systeem voor het verwijderen van de tweede zitrij mag wel herzien worden. De stoelen zelf zijn zwaar en het in- en uithaken van de stoelbevestiging vergt oefening. Voor het overige overtuigt de (Grand) Sc  nic als multifunctionele gezinsvriend. Hoe langer je er mee rijdt, des te meer hij overtuigt door kleine slimmigheidjes.



Rijpingsproces

De auto als bindende factor in het gezin, de Grand Sc  nic kan het. Obstinate peuters en pubers dirigeer je naar de derde zitrij om even wat afstand te cre  ren. Zijn de humeuren wat bedaard, dan zitten ze graag op de 'achterbank' waar de kleinsten door de lage raamlijn een prima uitzicht naar buiten hebben en waar slungels van vijftien een ruime en comfortabele zitplaats hebben dankzij de verstelbare zitting en



Renault Grand ScÃ©nic 1.5 dCi Bose

rugleuning. Doeltreffende middelen tegen wagenziektes en slechte humeuren door slaapgebrek op lange reizen. Want daarvoor is de Grand ScÃ©nic uitermate geschikt. De dCi 110 is allesbehalve een druktemaker en de auto zelf is behoorlijk stil. De recente update van de auto heeft 'm vooral verfijnd, de nieuwe snoet staat 'm goed en alle finetuning zorgt voor tevreden snoeten in de auto. De Grand ScÃ©nic stemt ook in zijn vijfde levensjaar tot tevredenheid. Het brandstofverbruik van ruim 1 op 17 bij snelweggebruik - bepakt en bezakt - is daarvoor een goede aanzet. Deze grote gezinsvriend is goed gerijpt.

Plus

- + Stil en comfortabel
- + Complete uitrusting
- + Verbruik

Min

- Verwijderen achterstoelen omslachtig
- Instelbaarheid voorstoelen
- Plaatsing schakelaar elektrische handrem