



Scénic II Privilège de Luxe 2.0 E



Depuis plusieurs années, Renault trône en tête des ventes des monovolumes compacts. Le Scénic de la première génération a tenu la dragée haute à ses rivales pendant près de huit ans. Les nouveaux modèles de la concurrence apportaient des atouts qui attiraient la clientèle.

Gérant son capital confiance en bon père de famille, Renault se devait de réagir et de venir devant les consommateurs avec une version améliorée du Scénic. En préservant les qualités du prédécesseur et en adaptant les faiblesses apparues au fil des années, dues principalement aux exigences plus précises des utilisateurs. Prenons un seul exemple : les pattes des fixations Isofix pour les sièges d'enfants ont droit aujourd'hui à des œillères dans le cuir des fauteuils pour les atteindre.

Il y a certes encore des corrections à apporter. L'attache de la ceinture de sécurité se fait dans un recoin pas toujours facile à atteindre avec un manteau. Revenons encore sur les informations



proposées à l'écran par l'ordinateur de bord. La commande permet maintenant de dérouler la dizaine d'informations individuelles dans les deux sens. L'ergonomie sur la route et la réponse "in situ" des usagers ne sont pas encore satisfaites.

Il est dommage que l'horloge soit parfois présente, parfois masquée en fonction de l'écran affiché. Les informations sont utiles et les routines de calcul aussi. Seul l'affichage mérite que le constructeur s'y attarde en fonction des besoins sur la route. Au prix d'un ou deux écrans complémentaires.

Le Scénic II a grandi. Il occupe aujourd'hui autant de place au sol que l'Espace de la première génération. En gagnant beaucoup en finition et un peu en habitabilité. Et en conservant une hauteur limitée compatible avec une tenue de route sans reproche. Le modèle testé était superéquipé et, entre autres, pourvu de la carte mains libres. L'habitude est vite prise des automatismes

Monovolume compact

Prix du modèle testé :	27.310,00
TMC :	495,00
TR :	320,00
Autonomie : 60 litres = 700 km	



que propose ce modèle haut de gamme. La carte a passé une semaine dans le portefeuille. Approchez-vous de la voiture, prenez la poignée et ouvrez portes et hayons, fermez-les d'une simple pression sur le bouton idoine, oubliez sans crainte le frein à main qui s'enclenche et se libère sans intervention, "voyez" les obstacles lors des marches arrière, gaussez-vous des radars grâce au régulateur de vitesse sur autoroute ou du limiteur en ville, laissez les phares et les essuie-glaces réagir selon les circonstances... C'est du confort quotidien !

Le moteur 2.0 litres essence est convaincant. Silencieux, il limite la consommation en ville et sur les autoroutes françaises sous les 9 litres aux cent. La sixième vitesse y est pour quelque chose. Elle apporte aussi un agrément sonore certain. Une boîte automatique serait un plus, tant pour le confort de conduite que pour la maturité de conduite dans les actuelles

conditions de circulation. Les réglementations de vitesse et leur contrôle imposent de nouvelles façons d'aborder la route. Tous les efforts réalisés par les constructeurs pour tempérer les ardeurs des Fangio et autres Pironi mériteraient l'octroi d'un "Oscar routier du civisme".

Le Scénic II présente plus d'avantages que cet article n'en dévoile. D'autres essais vous permettront de faire plus ample connaissance avec les qualités en évolution constante de la marque au losange. L'association avec Nissan aura vraisemblablement aidé à booster les sensibilités des concepteurs.

Les particuliers accèdent aujourd'hui à une série d'équipements autrefois réservés aux catégories supérieures de véhicules. De plus, les qualités intrinsèques de tenue de route des Renault, les aménagements intérieurs, sont eux aussi, améliorés. Rendez-vous dans un proche avenir pour les analyser ensemble.

