



# Scénic 1.5 dCi Dynamique Luxe - 105 cv

Renault se définit comme "Constructeur d'automobiles à vivre". Voilà des années que, bon gré mal gré, ses modèles font la une des journaux et autres revues. Dans les sites internet, les commentaires sur Renault sont légions. Entre les deux pôles qui ont leurs partisans (ceux qui aiment inconsidérément et ceux qui vouent aux Gémonies), toutes les nuances existent. Il est rare qu'un constructeur provoque tant de réactions à propos de sa production ou de ses choix stratégiques. De plus, au fil des années, la qualité des Renault est à la hausse. La presse écrite et webienne se fait écho de nombreux problèmes avec les Renault. Force est ce pendant de constater

que le pourcentage des embarras au regard de la quantité de véhicules vendus est faible par rapport à d'autres marques. Sachant que les erreurs sont inévitables., les constructeurs s'attachent aujourd'hui à minimiser les pannes immobilisatrices.

Le Scénic, version monospace de la Mégane, se conjugue, depuis fin 2003, en deux tailles, une multitude de moteurs, tant diesel qu'essence, et en finitions diverses afin que chacun trouve ce qui lui convient dans la gamme. La "Dynamique", déjà particulièrement complète, voit, avec la version Luxe, sa dotation s'étendre au régulateur-limiteur de vitesse, la surveillance de la pression des pneus, les rétroviseurs rabattables électriquement, les miroirs de courtoisie éclairés, la carte mains-libres, le rangement central coulissant avec les accoudoirs à l'avant, les rangements fermés dans les portes, le chargeur CD deux prises 12V et le range lunettes.

Depuis 1996, avec le Scénic, Renault répond aux attentes des utilisateurs et s'enorgueillit aussi, en 1997, du titre de "la voiture de l'année". En combinant les atouts

des monospaces classiques, des breaks et des berlines, le Scénic s'est déjà vendu à plus de deux millions d'exemplaires. Le "Créateur d'Automobile" a réalisé "la" trouvaille de la fin du siècle dernier. Précurseur dans ce domaine, Renault devait réagir aux réponses apportées par les autres constructeurs pour se faire, eux aussi, leur place au soleil. Le Scénic II intègre les nouvelles exigences, qu'elles proviennent des utilisateurs ou des nombreuses entités sécuritaires comme l'EuroNCAP et autres organismes d'assureurs...

Il reste bien encore quelques retouches qui permettraient de tendre vers la perfection : l'ouverture du capot est minuscule, l'attache des ceintures à l'avant reste un rien trop courte, la commande des rétroviseurs extérieurs impose un déplacement du tronc qui modifie l'angle de vision, la tirette de réglage du dossier est sous le siège à l'avant... pas très pratique ! Par contre, le changement de vitesse en console libère de la place au centre, le frein à main quitte son logement entre les deux sièges pour rejoindre la gauche du tableau de bord et le toit panoramique éclaire l'habitacle.

## Monovolume compact

Prix du modèle testé :	<b>23.350</b> euro
Autonomie :	<b>60</b> litres = <b>1.150</b> km
Émission de CO <sub>2</sub> :	<b>140</b> gr/km
Couple maxi :	<b>204</b> Nm à <b>1.900</b> tr/min
Puissance maxi à :	<b>4.000</b> tr/min
Poids :	<b>1.350</b> kg Cx : <b>0.33</b> SCx : <b>0,810</b>

Le petit diesel de quinze cents centimètres cubes fait des merveilles pour les soucieux d'économies d'énergie et de rejets toxiques minimes. Ce n'est certes pas un foudre de guerre. D'ailleurs ceux-ci restent les chouchous de nos percepteurs le long des routes qui apprécient les dépassements de vitesse pour pouvoir œuvrer. Ce propulseur est une variante de l'original qui comptait quatre-vingt canassons. Il est fort maintenant de cent cinq percheros qui sont sobres comme des chameaux au milieu du désert. Tout en assurant des déplacements véloces quand le besoin s'en fait sentir.

