



Grand Scénic 2.0 dCi Privilège bva6 - 150 cv



Les monovolumes ont la cote auprès des acheteurs, ce n'est pas nouveau. L'espace disponible à l'intérieur pour embarquer toute la famille, les bagages et autres jouets, la position de conduite surélevée qui domine la route et ses usagers font partie des principaux critères qui déterminent l'orientation de l'acquéreur vers ces engins. D'ailleurs, que ce soit en monovolumes gigantesques, compacts, allongés, les propositions des différents constructeurs sont pléthoriques. L'arrivée de nouveaux concurrents tels que le C-Max ou le C4 Grand Picasso a conduit les ingénieurs des autres marques à peaufiner leurs modèles.

La volonté de Renault de conserver sa primauté dans ce segment l'avait déjà amené à dédoubler son offre en deux carrosseries : l'une plus compacte, le Scénic, principalement réservé aux clients qui se contentent de cinq sièges à bord, l'autre plus longue, le Grand Scénic, autorisant les transports de sept personnes et de leur matériel. Pour couronner le tout, l'acheteur peut évidemment choisir le Scénic à sept assises sans espace pour les bagages ou le Grand Scénic à cinq places avec un volume de coffre gigantesque... Sans parler des quelque dix-sept ou dix-huit versions proposées dans chaque catégorie grâce aux six moteurs, quatre finitions et autres boîtes de vitesses.

Le Grand Scénic privilège testé comptait sept assises dont les deux dernières se métamorphosent d'une seule



main. Il était mû par le diesel de deux litres de cylindrée, cachant une écurie de cent cinquante chevaux ne délivrant pas moins de trois cent quarante newtons-mètres. Cette rampe commune supporte une pression de seize cents bars et l'injection piézo-électrique pulvérise le carburant dans des conduits d'admission modelés par les ingénieurs des fluides. Cinq injections par cycle diminuent les claquements habituels du gazole, optimisent la combustion et réduisent le nombre de particules.

La boîte proactive à six rapports concoctée par l'Alliance Renault-Nissan réussit la synthèse révolutionnaire entre la conduite confortable, les passages de vitesses dynamiques et la consommation contrôlée. Un calculateur électronique recueille divers paramètres (régime du moteur, vitesse, position des pédales d'accélérateur et de frein, inclinaison longitudinale de l'auto,...) et choisit, au sein de différentes lois de passage prédéfinies, le rapport adéquat en fonction du comportement du conducteur.

Une accélération brusque ou un freinage urgent provoque un changement de loi immédiat. Un mode semi-automatique autorise le conducteur à opter lui-même pour le rapport qu'il désire en fonction de son itinéraire. C'est ainsi que la première reste enclenchée dans les descentes, même sur route glissante, forçant par là le frein moteur. Quelques fonctions auto-



Routière luxueuse

| | |
|---------------------------------------|-------------------------------------|
| Prix du modèle testé : | 34.650 euros |
| Autonomie : | 60 litres = 850 km |
| Émission de CO ₂ du test : | 193 gr/km |
| Couple maxi : | 340 Nm à 2.000 tr/min |
| Puissance maxi à : | 4.000 tr/min |
| Poids : | 1.705 kg |
| Puissance/Poids : | 58,65 kW/t |
| Émissions théoriques d'échappement : | |
| CO ₂ : | 190 gr/km |
| CO : | 0,300 gr/km |
| NO _x : | 0,239 gr/km |
| HC + NO _x : | 0,277 gr/km |
| Particules : | 0,002 gr/km |

matiques sont maintenues comme le passage en première lors d'un arrêt, les surrégimes... Dommage que, sous le contrôle par le régulateur, le système ne prenne pas en compte que le passage du mode automatique au mode manuel implique dans la majorité des cas un appel au frein moteur. Un rupteur du cruise-control serait un plus !

Une fonction d'auto-apprentissage explique le fonctionnement intelligent de cette boîte. Elle améliore en permanence les passages de vitesse en fonction des informations recueillies, rectifie les petits défauts et s'autorégule pour favoriser le confort de la conduite. L'étagement des six rapports, dont la première plus courte et la sixième plus longue, et la réduction des frottements à l'arrêt nous a permis de consommer une moyenne un rien supérieure à sept litres aux cent kilomètres alors que le Grand Scénic pesait quelque deux mille deux cents kilogrammes lors de notre périple.

Des aménagements permanents sont apportés lors des nouvelles déclinaisons du Scénic. Dans ce cas-ci, le Carminat offrait ses cartes de toute l'Europe sous forme d'un seul DVD, les reflets dans les rétroviseurs extérieurs sont enfin éliminés... Il est bon de se rappeler que le Grand Scénic présente un centre de gravité surélevé, que son poids à vide est imposant et que la conduite sera, malgré toutes les aides électroniques, prudente. La tendance au sous-virage reste de circonstance.