

DE SCÉNIC-SAGA

Terugblik op drie generaties en twintig jaar toonaangevende auto's

Als eerste compacte monovolume uit de Europese autogeschiedenis viert Scénic in 2016 zijn twintigste verjaardag. Generatie na generatie heeft deze uitvinding van Renault, verkocht op bijna vijf miljoen exemplaren, verscheidene evoluties doorgemaakt, zonder dat daarbij zijn oorspronkelijke waarden werden aangetast: interieurcomfort, nuttige technologieën, veiligheid en verantwoordelijke prestaties staan nog steeds centraal.





1996-2003: 'Uitnodiging tot reizen'

De eerste generatie van Mégane Scénic werd in 1991 op het autosalon van Frankfurt onthuld in de vorm van een concept-car. Na Espace, de luxemonovolume die in 1984 op de markt kwam, en Twingo, het stadswagentje met monovolumeprofiel uit 1993, bevestigde Renault zijn voorsprong met Mégane Scénic. Het model werd officieel gelanceerd in 1996 en wordt nog steeds beschouwd als de pionier van het segment van de compacte monovolumes.



Reeds in 1988 had Patrick Le Quément, de toenmalige Directeur Design bij Renault, het idee opgevat om een kleine gezinsmonovolume te bouwen.

De naam van de concept-car Scénic is de afkorting van 'Safety Concept Embodied in a New Innovative Car', wat men zou kunnen vertalen als 'Intrinsiek Veiligheidsconcept in een Nieuwe, Innovatieve Auto'. Anderzijds roept de naam Scénic beelden op van bestuurders die de wereld verkennen.

Mégane Scénic was kleiner dan Espace, die aan de basis van het monovolumeconcept lag, en paste perfect in het tijdperk van de 'auto's om in te leven'. In het M1-segment slaagde Mégane Scénic er wonderwel in om de gevoelswaarden van de kleine Twingo te verenigen met het hoogwaardige karakter van Espace.

Met zijn ronde en zachte vormen sloot Mégane Scénic perfect aan bij de tijdsgeest. Het nieuwe segment van de compacte monovolumes werd al snel erg populair in Europa en lokte de belangstelling van zowat alle massaconstructeurs op het Oude Continent.

De concept-car Scénic werd ontwikkeld voor gezinnen die droomden van een auto om te cocoonen en schoof ruimte, moduleerbaarheid en veiligheid naar voren als voornaamste waarden. Grote troef: de talloze ludieke functies voor alle inzittenden.

Mégane Scénic mocht dan al kleiner zijn dan Espace, hij was wel comfortabel en ruim en bevestigde daarmee zijn gezinsroeping. De twee wagens, de concept-car Scénic en Mégane Scénic, werden bestudeerd met de kinderen van de werknemers. Dat resulteerde in de talloze ludieke opbergvakjes.



De drie plaatsen waren volledig onafhankelijk en de inzittenden beschikten over klaptafeltjes op de rugleuning van de voorzetels en opbergvakken onder de vloer. Dankzij de volumineuze en kubusvormige koffer bood Mégane Scénic een aanzienlijke bagageruimte terwijl de in de hoogte verstelbare hoedenplank achteraan een optimale opbergruimte verzekerde.



Oorspronkelijk had elke zetel een andere kleur om de inzittenden een persoonlijke ruimte en een eigen universum te geven. Dat idee leidde tot de beperkte reeks Kaléido, waarbij de bekleding dezelfde kleur kreeg als het koetswerk.

De talloze innovaties van de concept-car lieten de inzittenden op een nieuwe manier genieten van reizen, vandaar de titel "een uitnodiging tot reizen".





Mégane Scénic, die zich tussen een break en Espace in positioneerde, bood een interieur lay-out en uitrusting die reizen zowel voor ouders als voor kinderen tot een ontspannende ervaring maakten.

Het gevoel van vrijheid en ontdekking van de buitenwereld werd nog benadrukt door het dubbele, elektrisch bediende open dak, dat het interieur liet baden in het licht en tegelijk een venster op de wereld vormde.

Ook droeg de verhoogde zitting voor bestuurder en passagiers bij tot een beter uitzicht en een hoger niveau van actieve en passieve veiligheid.

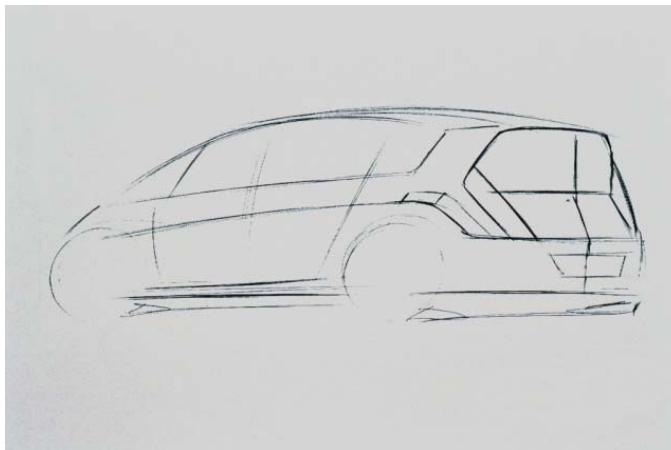
Mégane Scénic pakte uit met verscheidene technologische innovaties die later werden overgenomen door de seriemodellen van Renault: een geoptimaliseerd gebruik van recycleerbare materialen, een ABS in combinatie met een automaat, enz.

Mégane Scénic I werd uitgeroepen tot Europese Auto van het Jaar 1997 en kreeg een facelift in 1999.

2003-2009: de pionier bevestigt zijn leiderschap

Naar aanleiding van het succes van de eerste generatie werd het concept van de compacte monovolume op grote schaal overgenomen door andere autoconstructeurs en moest Scénic opboksen tegen concurrenten zoals de Opel Zafira en Citroën Xsara Picasso.

Scénic II stelde het merk echter in staat om zijn voorsprong te behouden in een segment waarin hij sinds 1996 was uitgegroeid tot de referentie. Dat leiderschap heeft Renault nooit meer uit handen gegeven.



Het koetswerkdesign van Scénic II verwees tegelijk naar zijn verwantschap met Mégane II berline en die met zijn voorganger, Scénic. Van Mégane Scénic II berline nam hij de compacte afmetingen en krachtigere, meer gestructureerde en geometrische lijnen over. Van Scénic behield hij de handige en warme interieurindeling.

Scénic II bevestigde zijn gezinsroeping en zijn voorsprong: hij was als enige monovolume in zijn segment verkrijgbaar in drie versies: een korte versie met 5 plaatsen (4,30 m) en twee lange versies met 5 of 7 plaatsen (4,50 m).

Voor zijn tweede generatie kreeg Scénic een specifiek dashboard, waarmee hij zich onderscheidde van het Mégane-gamma.

De moduleerbaarheid en het gebruiksgemak van Scénic II gingen nog een stap verder: nieuwe functies zoals het verschuifbare opbergvak in de middenconsole, de communicatiespiegel in het interieur en de tot een tafeltje neerklapbare passagierszetel voorin maakten hun opwachting.



Door elk vrij volume als een opbergvak in te richten versterkte Scénic II zijn leiderschap op het gebied van de levenskwaliteit aan boord. De nog talrijkere opbergvakken hadden een toonaangevend totaalvolume van 91 liter. En ook de technologie laat niets te wensen over: Scénic kon schermen met een automatische parkeerrem, bi-xenonkoplampen, een handenvrije contactkaart, een bandenspanningscontrolesysteem, een snelheidsregelaar/-begrenzer en een parkeerhulpsysteem.

Trouw aan zijn streven om de weg tot een serene plek te maken verzoende Scénic II het plaatsaanbod van een monovolume met het rijplezier van een berline.





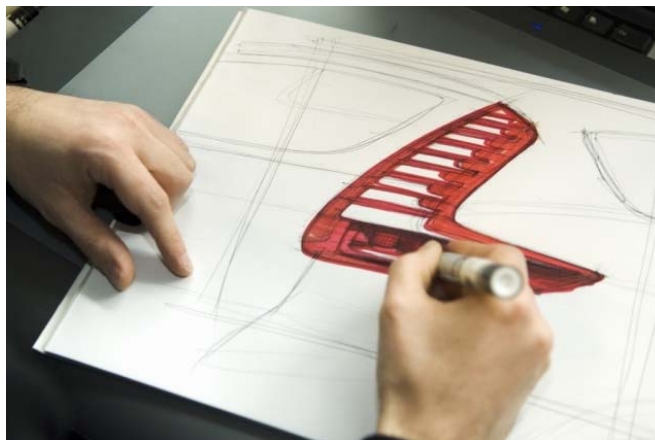
De bestuurder kon nog steeds genieten van de verhoogde zitting, met een meer gestrekte rijkhouding en een verticaler geplaatst stuur om het comfort te verhogen. Een belangrijke nieuwigheid was dat de versnellingspook voortaan op een beugel aan het dashboard was geplaatst. Die ergonomischere positie droeg ook bij tot snellere en nauwkeurigere schakelovergangen.

De motoren van Scénic II droegen bij tot het rijplezier door hun nauwkeurigheid, zuinigheid en werkingsstijl.

In 2003 behaalde Scénic II vijf sterren in de EuroNCAP-crashtests en werd hij tot veiligste auto in zijn klasse gekroond.

2009-2016: klemtoon op het interieurcomfort

Nieuwe Scénic en Nieuwe Grand Scénic werden in maart 2009 voorgesteld op het Internationale Autosalon van Genève, en vertegenwoordigden de derde monovolumegeneratie van Renault. In een veranderende wereld pasten Nieuwe Scénic en Grand Scénic zich aan de verwachtingen van de klanten aan door meer comfort en rijplezier te verzekeren.



Voornaamste nieuwigheid: een verschillend design voor Scénic en Grand Scénic.

Net zoals Mégane Coupé kreeg Nieuwe Scénic een centrale luchtinlaatopening met afwerking in gesatineerd chroom. Grand Scénic beschikte over boemerangvormige achterlichten die op de flanken doorliepen naar de voorkant van de auto, terwijl ze bij Scénic naar het midden van de achterklep toeliepen. Die evoluties gaven Scénic en Grand Scénic nog meer persoonlijkheid en dynamisme.

Nieuwe Scénic en Grand Scénic legden de nadruk op het interieur: een breder zicht naar voren, een onovertroffen knieruimte op de tweede zetelrij en de ruimste derde zetelrij in het segment van de compacte monovolumes.

De Nieuwe Renaults Scénic bleven trouw aan de geest van de eerste generatie en boden het grootste opbergvolume op de markt, met 92 liter verdeeld over de hele passagiersruimte. Ook de moduleerbaarheid werd ten top gedreven, met de mogelijkheid om de zetels op de tweede rij en de voorste passagierszetel volledig weg te klappen. De middenconsole, die de voornaamste bedieningselementen en een multimediazone groepeerde, gaf vlot toegang tot de nieuwste technologieën, zoals het auditieve en visuele parkeerhulpsysteem.



In een reclamecampagne uit 2009 deed Renault een beroep op de knotsgekke konijntjes van Ubisoft© om de functies van Renault Grand Scénic uit te testen. Plaatsaanbod, moduleerbaarheid en technologieën werden tot in de puntjes aan de tand gevoeld in meer dan geslaagde tests.

De basisprincipes bleven, het plezier en comfort namen toe

Veiligheid is een topprioriteit voor Renault en dat was bij Scénic niet anders. Scénic III veroverde dan ook vijf sterren in de EuroNCAP-crashtests, de maximumscore.

Het rijplezier werd verbeterd dankzij een aangepast chassis dat borg stond voor een gezond en voorspelbaar rijgedrag. Ook het kwaliteitsniveau ging omhoog en Nieuwe Scénic en Grand Scénic plukten de vruchten van de vooruitgang die het hele Renault-gamma boekte op het gebied van betrouwbaarheid en duurzaamheid.

Nieuwe Renault Scénic en Grand Scénic beschikten over een uitgebreid en vernieuwd gamma benzine- en dieselmotoren die zowel performant als milieuvriendelijk voor de dag kwamen. Zo stootte Grand Scénic Energy dCi 110 slechts 105 g CO₂/km uit, nauwelijks 15 g per passagier!

Toch bracht de derde generatie van Scénic een verschuiving teweeg in de waarden die de wagen uitstraalde.

Scénic en Grand Scénic bleven even functioneel maar ruilden hun ludieke stijl in voor een eleganter en zuiverder design.



Met of zonder kinderen, Scénic was steeds een synoniem voor comfort en rijplezier.

Getuige daarvan de reclamecampagne voor de beperkte reeks Bose® Edition uit 2011, waarin jazzzangeres Melody Gardot bewees dat een zuivere klank alle onaangename buitengeluiden doet vergeten.

Met Collection 2012 mat de derde Scénic-generatie zich een nieuw gezicht en nieuwe motoren aan. Een ambitie: nog meer verleiden. In 2013 trad het icoon toe tot de nieuwe generatie van modellen van de Groep door de nieuwe merkidentiteit over te nemen.

Van R-Space tot... Nieuwe SCÉNIC



In 2011 onthulde Renault op het salon van Genève R-Space, een concept-car die de compacte monovolume liet toetreden tot een nieuw tijdperk dat de gezinswaarden verenigde met sensualiteit en functionaliteit met sportiviteit. Een tijdperk naar het beeld van veelzijdige, moderne gezinnen die een mooie en praktische auto zochten.

De lijnen waren gespannen, de ruiten gestrekt maar het interieur was ruim en behaaglijk. De voorzetels leken de inzittenden te omarmen, terwijl de achterpartij was ingericht als een ludieke en moduleerbare ruimte met 27 kleurrijke kubussen voor kinderen. Onder de kap lag een zuinige Energy TCe-driecilindermotor van 900 cm³, goed voor 110 pk, die was gekoppeld aan een EDC-transmissie voor een CO₂-uitstoot van nauwelijks 95 g/km.

R-Space gaf het concept van de 'auto's om in te leven' een nieuwe dimensie en... zal resulteren in de vierde generatie van Scénic, die begin maart 2016 zal worden onthuld op het Salon van Genève.