

Persdossier

5 september 2016



NIEUWE SCÉNIC EN NIEUWE GRAND SCÉNIC

Renault vindt de compacte monovolume opnieuw uit: nog meer moduleerbaarheid en verleidingskracht.

Twintig jaar geleden vond Renault de compacte monovolume uit met Scénic, de Auto van het Jaar 1997. Vijf miljoen exemplaren later introduceert Renault een geheel nieuwe interpretatie van het segment met de vierde generatie van SCÉNIC.

De korte versie van Nieuwe SCÉNIC werd in maart 2016 voorgesteld op het autosalon van Genève, de lange variant volgde in mei 2016. Hun design **breekt resoluut** met dat van de vorige generaties en trekt voortaan **de kaart van de verleidingskracht**.

Toch behield Nieuwe SCÉNIC de troeven die hem zo populair hebben gemaakt: **moduleerbaarheid, ruimte, ergonomie, plezier aan boord**. Nieuwe SCÉNIC vindt het segment van de monovolumes opnieuw uit met **een verleidelijke, praktische, performante en hoogtechnologische auto** die tegelijk **beantwoordt aan alle verwachtingen van gezinnen**.

- **Verleidelijk**, door zijn gestrekte en krachtige silhouet, zijn tweekleurige koetswerk en zijn grote 20"-velgen voor alle versies, een wereldprimeur voor dit segment.
- **Praktisch**, doordat hij bijvoorbeeld het grootste volume aan opbergvakken en het grootste koffervolume van het hele segment* biedt.
- **Performant**, dankzij zijn uitgebreide motorgamma met zes diesels, twee benzinemotoren en de nieuwe 'Hybrid Assist'-technologie voor de populairste dieselversie.
- **Hoogtechnologisch**, dankzij de talloze rijhulpsystemen zoals de actieve noodremhulp met voetgangersdetectie voor alle uitrustingsniveaus.

Zowel in zijn korte versie als in zijn lange versie wil Nieuwe SCÉNIC kopers van de eerste drie generaties blijven verleiden. Deze trouwe klanten zijn erg gehecht aan het innovatieve karakter van Scénic, een auto die onder meer de eerste verschuifbare middenconsole op de markt bracht. Daarnaast wil deze vierde generatie echter ook nieuwe klanten aantrekken, die vallen voor zijn design en prestaties.

Nieuwe SCÉNIC richt zich zowel tot particulieren als ondernemingen, die op zoek zijn naar een competitieve totale gebruikskost.

**Op de korte versie*

Inhoudsopgave

01

Een design dat radicaal breekt met de vorige generaties,
voor nog meer verleidingskracht

De proporties en stijl heruitgevonden

Onuitgegeven 20"-velgen

02

Innovatieve wielen ten dienste van het rijcomfort en
weggedrag

Veiligheid en comfort van topniveau

Milieucijfers en gebruikskosten onaangetast

03

Een onovertroffen moduleerbaarheid, koffervolume en
opbergruimte

Nog meer moduleerbaarheid

04

Technologieën uit de hogere segmenten

Een rijkelijke veiligheids- en comfortuitrusting

Drie nieuwe rijhulpsystemen

05

Een brede waaier aan motoren, waaronder Hybrid Assist

Zes diesels en twee benzinemotoren

De nieuwe 'Hybrid Assist'-technologie

01

Een design dat radicaal breekt met de vorige generaties, voor nog meer verleidingskracht

"Met Nieuwe SCÉNIC hebben we alle conventies overboord gegooid. Dit is een moderne, sexy monovolume die geen afbreuk doet aan de moduleerbaarheid die twintig jaar lang aan de basis lag van het succes van de drie vorige generaties. We hebben gestreefd naar nieuwe proporties met grote velgen, geïnspireerd op de concept-car R-Space."

Laurens van den Acker – Directeur Industrieel Ontwerp van Renault

De proporties en stijl heruitgevonden

De korte en lange versie van Nieuwe SCÉNIC onderscheiden zich allebei door:

- een **groter monovolumekoetswerk**, dat groeide in de breedte (+20 millimeter in vergelijking met Scénic 3) en in bodemvrijheid (+40 millimeter) en dat een grotere wielbasis en bredere sporen vooraan en achteraan kreeg. De achteroverhang werd dan weer met 16 millimeter ingekort om hem een homogener uitstraling te geven.
- een **duikende panoramische voorruit**, die het zicht opzij verbetert.
- een vast glazen **panoramadak** (optie).
- een specifieke **lichtsignatuur** (standaard, net als bij de rest van het gamma) met C-vormige koplampen en de driedimensionale 'Edge Light'-technologie achteraan. Ook het vermelden waard is dat de achterlichten van Nieuwe SCÉNIC horizontaal zijn, terwijl ze bij de lange versie verticaal zijn.
- een tweekleurig koetswerk.

NB: De lange versie van Nieuwe SCÉNIC is uitgerust met aluminium dakstangen.

Onuitgegeven 20"-velgen

Als grote primeur voor het segment staan alle versies van Nieuwe SCÉNIC standaard op 20"-velgen. Dat resulteert niet alleen in een onuitgegeven silhouet maar geeft Nieuwe SCÉNIC ook een dynamischere uitstraling en maakt hem optisch minder hoog.

De nooit-geziene verhouding tussen de grootte van de wielen en de hoogte van de gordellijn geeft Nieuwe SCÉNIC een **dynamische en homogene** toets.

En omdat het hele gamma op dezelfde bandenmaat zal staan, zijn de wielkasten steeds mooi opgevuld, net als bij een sportwagen.

"Sinds de concept-car R-Space werd voorgesteld, hebben de ingenieurs en ontwerpers van Renault nauw samengewerkt om de esthetische verleidingskracht van de grote 20"-velgen compatibel te maken met het hoogste niveau van veiligheid, comfort, zuinigheid en gebruikskosten. Na meer dan vier jaar werk en een uitstekende samenwerking met onze productiepartners, werd die uitdaging tot een goed einde gebracht en we willen onze klanten dan ook graag laten genieten van deze innovatie. "

– **Irina Zaretskaya**, Adjunct-programmadirecteur, Nieuwe SCÉNIC

02

Innovatieve wielen ten dienste van het rijcomfort en weggedrag

Veiligheid en comfort van topniveau

Dankzij zijn langere wielbasis (+32 millimeter voor de korte versie, +34 millimeter voor de lange versie t.o.v. Scénic 3) kan Nieuwe SCÉNIC een **uitstekend rijgedrag** voorleggen. Dat wordt bovendien versterkt door de 20"-banden (195/55 R20) die een onovertroffen wegcontact en remgedrag verzekeren, zonder daarbij het comfort van de passagiers te schaden.

Alle uitwijktests (VDA, ADAC, GLENNING en ISO) werden met succes afgewerkt, en dat zowel met als zonder de elektronische stabiliteitscontrole (ESC).

Bovendien kan Nieuwe SCÉNIC nog kortere **remafstanden** voorleggen dan de derde Scénic-generatie. Op droog wegdek en bij noodstops vanaf 100 en 130 km/u doet Nieuwe SCÉNIC respectievelijk 3 en 5 procent beter dan zijn voorganger. Op nat wegdek werd de remafstand vanaf 80 km/u met 5 procent ingekort.

Om de beste verhouding comfort/rijgedrag te verkrijgen heeft Renault beslist om nieuwe SCÉNIC te schoeien met banden met een **flankhoogte van 107 millimeter**. Dat is meer dan de flankhoogte van de meeste 17"- en 18"-velgen.

Het **geoptimaliseerde comfort** dankzij de hogere flanken wordt bovendien aangevuld met **verbeterde zetels**, zowel wat het statische comfort bij het instappen betreft als het dynamische comfort tijdens het rijden. De zetels kregen grotere afmetingen: ze werden breder, bieden een betere zijdelingse steun en laten de inzittenden genieten van de voordelen van schuim met dubbele hardheid.

Door slechts een velgmaat te voorzien voor het hele gamma, **kon het onderstel perfect werden afgesteld** met het oog op een maximaal comfort en onberispelijk rijgedrag. Samen met de bandenfabrikanten hebben de ingenieurs van Renault alles in het werk gesteld om de efficiëntie van de banden en het onderstel (wieltreinen, schokdempers voor en achter) te maximaliseren met schokdempers met multikleppentechnologie (MTV).

Dankzij hun grotere afmetingen zijn de wielen van Nieuwe SCÉNIC beter in staat om oneffenheden te absorberen, wat het **comfort van de inzittenden ten goede komt**.

Milieucijfers en gebruikskosten onaangetast

Dankzij zijn 20"-velgen kan Nieuwe SCÉNIC zelfs **betere milieucijfers** voorleggen, dankzij de samenwerking van drie factoren:

- de **bepaalde wrijving** door het feit dat de wielen niet breder zijn dan doorsnee 16"-velgen (195 millimeter).
- een **geoptimaliseerde stroomlijn** dankzij de beperkte breedte van de band. De luchtpenetratiecoëfficiënt (SCx), de op een na belangrijkste factor voor de milieucijfers na het gewicht van de wagen, werd verbeterd ten opzichte van de vorige generatie van Scénic. Dat vertaalt zich in een winst van 2 gram CO₂/km.
- het gebruik van een **erg performant rubbermengsel**, LRR gedoopt voor 'Low Rolling Resistance' (lage rolweerstand)

Resultaat: op het *Europese bandenlabel*, dat banden beoordeelt op hun rolweerstand, krijgen de wielen van Nieuwe SCÉNIC de score A, **de beste score ooit** voor 20"-velgen.

Hoewel de 20"-banden groter zijn, brengen ze geen extra kosten met zich mee. Ze kosten namelijk evenveel **als de 17"-banden van Scénic 3**, en dat ongeacht het type band: zomer-, winter- of vierseizoensband. Bovendien beperkt de onaangetaste flankhoogte het risico dat de velg wordt beschadigd.

De banden van Nieuwe SCÉNIC zijn ook geschikt voor sneeuwkettingen: de kosten van de kettingen liggen in de lijn van de marktprijzen. **20"-banden gemakkelijk verkrijgbaar in het netwerk**

Bestuurders van Nieuwe SCÉNIC, die via de servicedienst 20"-banden willen bestellen, genieten daarbij dezelfde voorwaarden als voor alle andere banden van het Renault-gamma: ze zijn de volgende dag beschikbaar wanneer ze bij een concessiehouder worden besteld en na twee dagen wanneer ze bij een agent worden besteld.

03

Een onovertroffen moduleerbaarheid, koffervolume en opbergruimte

"Nieuwe SCÉNIC, de gezinswagen bij uitstek, vindt zichzelf opnieuw uit om de gezinnen van vandaag en morgen een moderne en verleidelijke kijk te geven op het monovolumeconcept. De leef- en rijervaring aan boord, het DNA van SCÉNIC, blijft uniek dankzij een uitzonderlijke moduleerbaarheid, en dat ongeacht de plaats waar men zit."

Pauline Sapy-Renaudin, Chef Productmarketing Nieuwe SCÉNIC

Nog meer moduleerbaarheid

- Het **One Touch Folding**-systeem uit Nieuwe Espace maakt het mogelijk om de achterbank met een handeling neer te klappen tot een vlakke koffervloer. Nieuwe SCÉNIC is de enige wagen in zijn segment waarbij deze handeling vanaf twee plaatsen kan worden uitgevoerd, hetzij vanaf de koffer, hetzij vanaf het R-LINK 2-systeem.

- Nieuwe SCÉNIC beschikt ook als enige wagen in zijn segment over **een grote, verschuifbare middenconsole** van 13 liter. Dat is tot vier keer het volume dat de concurrentie aanbiedt. Vooraan biedt de console een verlicht en afgesloten opbergvak met geïntegreerde armsteun. Dat omvat ook twee USB-aansluitingen en een AUX-ingang. Ook achteraan vindt men twee USB-aansluitingen en een AUX-ingang, aangevuld met een 12V-stopcontact en een apart opbergvak. In haar voorste stand vormt de console een handig opbergvak voor de bestuurder en de passagier vooraan. In de achterste stand kan ze fungeren als scheiding met de achterzetels, wat nuttig kan zijn met kinderen.

Onovertroffen laad- en opbergvolumes

Het koffervolume van Nieuwe SCÉNIC bedraagt 506 dm³ VDA (572 liter). Dat is het **grootste volume in dit segment**, waar de concurrentie gemiddeld slechts 469 dm³ biedt.

Bij de configuratie met vijf plaatsen houdt Nieuwe GRAND SCÉNIC met zeven plaatsen nog 533 dm³ VDA (596 liter) laadvolume over, waardoor hij zich de tweede plaats in het segment toe-eigent.

Nieuwe SCÉNIC is tevens de **marktleider in zijn segment** op het vlak van opbergvolume. Behalve de 13 liter grote console kan Nieuwe SCÉNIC ook prat gaan op de zogeheten *Easy Life*-schuif (verlicht en gekoeld) van 11,5 liter (tot drie keer meer dan de oplossingen van de concurrentie). Die wordt elektrisch geopend via een aanraaksensor en wordt automatisch vergrendeld zodra de motor wordt stilgelegd. Andere nuttige opbergruimten (zoals de vier luiken in de vloer) brengen het totale volume op 63 liter, waardoor Nieuwe SCÉNIC zich tot de koning van zijn segment mag kronen: hij biedt dubbel zoveel plaats als de concurrentie.

"Als monovolume met een uitgesproken persoonlijkheid is Nieuwe SCÉNIC niet minder innovatief. Hij getuigt reeds van Renaults strategie op het gebied van geconnecteerde en autonome voertuigen: zo verhogen geïntegreerde radar- en camerasystemen de veiligheid en het rijcomfort terwijl multimediatechnologieën het gebruik van de bedieningselementen in de cockpit vergemakkelijken."

Cécile Sobole, Productchef Nieuwe SCÉNIC

04

Technologieën uit de hogere segmenten

Een rijkelijke veiligheids- en comfortuitrusting

Nieuwe SCÉNIC en Nieuwe GRAND SCÉNIC bieden onder meer:

- **Head-up display in kleur**
- **De MULTI-SENSE-technologie**, die toegang biedt tot vijf rijmodi: neutraal, sport, comfort, persoonlijk en ecologisch.
- **R-LINK 2** behoort met zijn verticaal scherm van 8,7" tot de grootste in dit segment .
- Het **Bose® Surround-audiosysteem**

Nieuwe SCÉNIC en Nieuwe GRAND SCÉNIC erven ook alle belangrijke rijhulpsystemen die reeds werden ingewijd door Nieuwe Espace, Talisman en Nieuwe Mégane. Samen kunnen deze rijhulpsystemen, die de bestuurder vanaf de R-LINK 2-tablet kan beheren en activeren:

- **de veiligheid verzekeren:** adaptieve snelheidsregelaar (ACC, 50 tot 160 km/u), actief remhulpsysteem (AEBS). Op Nieuwe SCÉNIC werkt het AEBS-systeem ook bij lage snelheden, zodat het actieve remhulpsysteem de bestuurder ondersteunt bij snelheden van 7 tot 160 km/u.
- **waarschuwen:** waarschuwing bij onbedoeld afwijken van de rijstrook (LDW), voor Nieuwe SCÉNIC met haptische feedback (trillingen in het stuur in plaats van een alarmsignaal), waarschuwing voor de veiligheidsafstand (DW), waarschuwing bij snelheidsovertredingen met verkeersbordenherkenning (OSP met TSR), dodehoekwaarschuwing (BSW).
- **het rijden vergemakkelijken:** achteruitrijcamera, automatische in- en uitschakeling van de dim-/grootlichten (AHL), parkeerhulpsensoren vooraan, achteraan en opzij, handenvrij parkeersysteem 'Easy Park Assist'.

Drie nieuwe rijhulpsystemen

De actieve noodremhulp met voetgangersdetectie (Active Emergency Braking System/AEBS) is **standaard** beschikbaar, een **unicum in dit segment**.

Dit systeem is actief tussen 7 en 60 km/u en:

- analyseert de omgeving van de wagen om stilstaande of bewegende voetgangers te detecteren en hun traject te voorspellen.
- waarschuwt de bestuurder wanneer er een aanrijding dreigt tussen de wagen en de voetganger.
- schakelt automatisch het remsysteem in tot de auto volledig stilstaat wanneer het een nakende aanrijding met een voetganger detecteert en de bestuurder niet reageert op de signalen.

Nieuwe SCÉNIC biedt bovendien:

- **de rijstrookassistent (Lane Keeping Assist, LKA)**, die actief is tussen 70 en 160 km/u. Als de bestuurder per ongeluk te veel afwijkt van zijn rijlijn, wordt de wagen automatisch terug naar zijn rijstrook gestuurd door de rijstrookassistent.

- **de vermoeidheidsdetectie (Tiredness Detection Warning / TDW)**: het traject van de wagen wordt voortdurend geanalyseerd (technologisch algoritme van Bosch) en de bestuurder wordt gewaarschuwd (verklikker en geluidssignaal) bij anomalieën. *Nieuwe SCÉNIC behaalt vijf sterren in de EuroNCAP-crashtests*

Op het gebied van passieve veiligheid (structuur en uitrusting om de inzittenden te beschermen wanneer een aanrijding niet kan worden vermeden) positioneert Nieuwe SCÉNIC zich aan de top van zijn segment.

Zo behaalde hij de maximale score van **vijf sterren in de EuroNCAP-crashtests**.

Nieuwe SCÉNIC kan schermen met een **structuur met versterkt staal** ter hoogte van de drempels, de langsliggers, de ruitstijlen en de voeten om de inzittenden van de overlevingscel te beschermen. Sommige van die **staalsoorten hebben een ultrahoge elasticiteitsgrens**, zodat elke mm² een druk van 120 kilogram kan weerstaan. Bovendien maken **staalsoorten met voorgeprogrammeerde vervorming aan de buitenkant van het interieur** het mogelijk om schokken te absorberen en zo de overlevingscel te beschermen.

Nieuwe SCÉNIC is uitgerust met **twee gordijnairbags voor de 1e en 2e zetelrij en twee borstkasairbags voorin**. Ook beschikt hij over **twee zogeheten adaptieve airbags van de jongste generatie voorin**. Zij maken gebruik van sensoren om de kracht van de ontplooiing aan te passen aan de lichaamsbouw van de bestuurder en de passagier.

05

Een brede waaier aan motoren, waaronder Hybrid Assist

Zes diesels en twee benzinemotoren

Nieuwe SCÉNIC is leverbaar met zes dieselmotoren, gekoppeld aan een handgeschakelde zesversnellingsbak of een EDC-transmissie met dubbele koppeling en zes of zeven versnellingen, alsook met twee benzinemotoren in combinatie met een handgeschakelde zesversnellingsbak.

Het gamma omvat onder meer de volgende motoren:

- de **Energy TCe 130-benzinemotor**. Dankzij zijn turbo kan hij rekenen op een aanzienlijk vermogen. Hij toont zich soepel en reactief vanaf de lage toerentallen en weet zijn befaamde rijplezier te verzoenen met een beperkt verbruik.

- de **Energy dCi 160 EDC-dieselmotor**. Soepelheid, levendigheid en harmonie zijn de voornaamste eigenschappen van deze motor met Twin Turbo-technologie, die 160 pk levert. De automatische EDC-transmissie met dubbele koppeling en zes verhoudingen tilt het rijplezier naar een nog hoger niveau. Zonder een enkele toegeving te doen wat de verhouding prestaties/verbruik betreft, kan hij schermen met een dynamisch, vloeiend en bijzonder efficiënt rijgedrag.

- de **Energy dCi 130-dieselmotor**. Door prestaties en efficiëntie met elkaar te verzoenen beantwoordt hij met zijn 130 pk en handgeschakelde zesversnellingsbak perfect aan de wensen van mensen die een zuinige motor zoeken zonder aan rijplezier in te moeten boeten.

Motortabel (voor de motor met Hybrid Assist-technologie, zie volgend hoofdstuk)	Commerciële benamingen	Versnellingsbak	Verbruik l/100 km Volledige cyclus	CO ₂ -emissies g/km
SCÉNIC	Energy dCi 95	Handgeschakelde zesversnellingsbak	3,9	100
SCÉNIC	Energy dCi 110	Handgeschakelde zesversnellingsbak	3,9	100
GRAND SCÉNIC	Energy dCi 110	Handgeschakelde zesversnellingsbak	4,0	104
SCÉNIC EN GRAND SCÉNIC	Energy dCi 110 EDC	EDC-automaat met dubbele koppeling en zeven versnellingen	4,0	104
SCÉNIC	Energy dCi 130	Handgeschakelde zesversnellingsbak	4,5	116
GRAND SCÉNIC	Energy dCi 130	Handgeschakelde zesversnellingsbak	4,6	119
SCÉNIC	Energy dCi 160 EDC	EDC-automaat met dubbele koppeling en zes versnellingen	4,5	118
GRAND SCÉNIC	Energy dCi 160 EDC	EDC-automaat met dubbele koppeling en zes versnellingen	4,7	122
SCÉNIC	Energy TCe 115	Handgeschakelde zesversnellingsbak	5,8	129
GRAND SCÉNIC	Energy TCe 115	Handgeschakelde zesversnellingsbak	6,1	136
SCÉNIC	Energy TCe 130	Handgeschakelde zesversnellingsbak	5,8	129
GRAND SCÉNIC	Energy TCe 130	Handgeschakelde zesversnellingsbak	6,1	136

De nieuwe 'Hybrid Assist'-technologie

Met Hybrid Assist wendt Renault alle knowhow aan die het merk heeft verworven met zijn zuiver elektrische wagens om zijn motoren een elektrische ondersteuning te bieden. De constructeur stelt alles in het werk om zo veel mogelijk brandstof te besparen met een zo klein mogelijke meerkost. Zo laat Hybrid Assist milieuvriendelijkheid rijmen met rijplezier.

Philippe Cotté – Projectchef motoraanpassingen / Hybrid Assist

Nieuwe SCÉNIC innoveert met de **Hybrid Assist**-technologie door de dCi 110-motor met handgeschakelde zesversnellingsbak een elektrische ondersteuning te bieden.

De elektromotor, die wordt gevoed door een 48V-batterij, staat de verbrandingsmotor bij om het verbruik en de CO₂-emissies te verlagen zonder daarbij te raken aan het rijplezier en de hernemingen van de dCi 110-motor.

Tijdens vertragingen fungeert het elektrische systeem als een stroomgenerator die energie recupereert voor het boordnetwerk en de aandrijfbatterij. Hij wordt dan een elektromotor van 10 kW die de verbrandingsmotor bijstaat bij acceleraties.

Die technologie kan in bepaalde toerentalzones tot 15 Nm extra koppel leveren.

Globaal gesproken dringt Hybrid Assist **het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot met 8 tot 10 procent terug in vergelijking met de standaard dCi 110-motor.**

Zo daalt het verbruik van Nieuwe SCÉNIC met dezelfde motor van 3,9 naar 3,5 l/100 km en gaat de CO₂-uitstoot van 100 naar 92 gram.

Hybrid Assist is een **eenvoudig** systeem omdat het **autonoom** werkt: er is geen stekker om de batterij op te laden en het vergt geen enkel onderhoud.

Alle ervaring die Renault heeft opgedaan met zijn elektrische wagens, komt vandaag samen in de Hybrid Assist-technologie.

Door deze nieuwe technologie aan te bieden op de kernmotor van het Nieuwe SCÉNIC-gamma en dat bovendien te doen tegen een prijs die veel betaalbarer is dan de klassieke hybrideoplossingen, maakt Renault het innovatieve Hybrid Assist **toegankelijk voor een erg breed publiek.**

PRODUCTIE IN DOUAI NET ALS VOOR TALISMAN EN NIEUWE ESPACE

Nieuwe SCÉNIC en Nieuwe GRAND SCÉNIC zullen van de band rollen in de fabriek van Douai (Frankrijk), waar ook Talisman en Nieuwe Espace worden gebouwd.

Voor de productiestart van Nieuwe Espace in 2015 plukte de fabriek de vruchten van de **expertise van Daimler** om bepaalde productieprocessen te verbeteren.

Door op dezelfde productielijn Nieuwe Espace en Nieuwe SCÉNIC te bouwen, kan Renault **de uitwisseling van innovaties** (zoals het automatisch neerklappen van de zetels) delen tussen beide wagens.

De fabriek van Douai investeerde ook in een nieuwe lichtcabine om de lakafwerking te controleren.

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.

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.

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.

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.

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