

SPECIALE RENAULT-EDITIE

Auto Week

VOL VAN AUTO'S

Renault Scenic E-Tech is een populaire EV en scoort met zijn ruimte



De Renault Scenic is populair en kan zich duidelijk onderscheiden van de concurrentie

DUBBELTEST RENAULT SCENIC E-TECH ELECTRIC | FORD EXPLORER



OPVALLLEN IN EEN VOL SEGMENT



PLUS

VEEL RUIMTE IN DE SCENIC, OOK VOOR BAGAGE | RENAULT HEEFT GROTER
BEREIK DAN DE FORD | MEER MPV DAN WAT ANDERS - EN DAT POSITIEF



DOMINANTIEDRANG IN HET C-SEGMENT



Ford Explorer Extended Range RWD | 286 pk | € 44.800

De Renault Scenic is populair en kan zich duidelijk onderscheiden van de breed aanwezige concurrentie. Nieuw is de Ford Explorer, op basis van de Volkswagen ID.4. Beide hebben we als duurtester, dus een huiselijk duel kon niet uitblijven.

Tekst Roy Kleijwegt, foto's Andrew Walkinshaw



Renault Scenic E-Tech Electric EV87 220pk Iconic | 220 pk | € 51.670



Ford Explorer Extended Range RWD | top 180 km/h | 0-100 km/h in 6,1 s

Renault beleeft vrolijke tijden. Het merk scoort goed met zijn elektrische Megane, de Austral en de Rafale zijn prima auto's en voor de Renault 5 mochten de Fransen zelfs de Auto van het Jaar-trofee in ontvangst nemen. En dat voor de tweede keer op rij, iets wat zelden een merk lukt. Voor 2024 was het immers de elektrische Renault Scenic die Auto van het Jaar werd. Wat ons betreft nog terecht ook, iets wat niet vanzelfsprekend is. Hij heeft de Megane overvleugeld qua succes en uitstraling. Hij weet precies de juiste vakjes aan te vinken als het gaat om een nuttige EV voor gezinnen. Stiekem is het een MPV, al vindt Renault zelf van niet.

Mede doordat we een Scenic in de duurtestvloot hebben, weten we hoe breed inzetbaar hij is. En de concurrentie in deze klasse is toch erg sterk. Nog afgezien van vrij nieuwe directe Franse concurrenten als de Peugeot e-3008, is dit segment ook het succesterrein van de Tesla Model Y, de Volvo EX40, de BMW iX1, de Skoda Enyaq en de Volkswagen ID.4. Stuk voor stuk hardlopers en bovendien op zichzelf allemaal goede auto's.

Er is net een gloednieuwe concurrent bijgekomen: de Ford Explorer. Een heel andere auto dan de grote uitgaande Explorer, die echt een USA-maatje SUV was. De nieuwe is een elektrische middenklasser in de categorie die we net beschreven. Hij heeft een bijzondere basis: onderhuids is het een Volkswagen. Inderdaad, Ford heeft de techniek en het platform van de ID.4 geleend om een elektrische

auto te maken. Aan het design zie je het niet, maar aan de binnenkant zijn de kenmerken duidelijk. Opmerkelijk natuurlijk, want Ford heeft ook al de elektrische Mustang Mach-E, een aardige auto met de kenmerkende rij-eigenschappen die je van een Ford verwacht. En dat op een volledig eigen platform. Maar de Explorer doet het anders. Extra leuk is dat we ook de nieuwe Ford aan de duurtestvloot hebben toegevoegd zodat we een in-huis strijd kunnen voeren.

De Ford lijkt af en toe ietsje zuiniger, maar de verschillen zijn klein

Kijken we naar vermogen en accucapaciteit, dan zijn onze twee logés goed aan elkaar gewaagd. De Ford profiteert van de nieuwe, krachtigere motor van de gefacelifte ID.4 en heeft nu 286 pk op de achterwielen. De Renault doet het met 220 pk, maar voelt in de dagelijkse praktijk meer dan snel genoeg. Bovendien gaan hier alle pk's naar de vooras, waardoor meer vermogen al snel voor meer onrust zou zorgen. De Fransman heeft daarbij een net wat grotere accu dan de Ford, met 92 tegen 82 kWh. Dit levert dan ook een iets grotere actieradius op, mede doordat het verbruik van de twee erg dicht bij elkaar zit.

De Ford lijkt af en toe ietsje zuiniger, maar de verschillen zijn klein en hoe langer de rit, hoe dichter het naar elkaar toe groeit.

Genoeg reikwijdte

We hebben beide auto's langdurig in huis en het blijkt opnieuw hoeveel effect weersomstandigheden en seizoenen kunnen hebben op het verbruik en dus het bereik van EV's. Met fijne voorzieningen als goede stoelverwarming en een grote accucapaciteit voelt het in beide modellen echter nooit als behelpen. Mocht je écht ver weg moeten, dan laadt de Renault net een tikje sneller aan de DC-lader dan de Ford. Allebei zijn ze relatief rijk uitgerust. De Iconic met de grote accu is zo'n beetje de dikste Scenic die je kunt kopen en dat merken we aanwezige opties en het mooie interieur. De Ford is een Extended Range RWD en heeft als opties een Driver Assistance Pack, elektrische stoelverstelling.

In de Ford is duidelijk te zien dat de Volkswagen ID.4 donor was van de techniek, bijvoorbeeld aan het kleine scherm voor je neus en de versnellingshendel. De cockpit is anderzijds zeker niet een-op-een overgenomen. Het beeldscherm in de middenconsole is duidelijk anders. Zo kun je het omhoog schuiven voor een extra opbergvak. Ook de software is onmiskenbaar van Ford: een relatief simpel systeem dat wel heel overzichtelijk is in de bediening. Dat geldt niet voor de ruitbediening: net als in de ID.4 moet je in de Explorer switchen tussen voor- en achterrauitbediening, bijzonder onhandig.



A Een opvallend vierkant stuur.
B De zitpositie is beter dan in de Renault. **C** Het multimedia-scherm is anders dan dat in de Volkswagen ID.4.



Een 'geheim' opbergvak achter het beeldscherm.



Ook in de Ford geen frunk.



OPMERKELIJK

Net zo waardeloos als in de ID's: schakelen tussen de voor- en achterrait.



We zijn geen fan van deze sliders.



Wel een dubbele bodem voor je laadkabel.



Veel opbergruimte overal in de Ford.



Multimediasysteem is snel genoeg.



Iets minder beenruimte achterin, maar de zit is zonder meer goed.



Een lagere tildrempel, maar ook duidelijk minder ruimte achterin.



A De Scenic is ruimtelijk, met veel aflegplek. **B** Het scherm is naar de bestuurder gedraaid. **C** Verborgen in de middenarmsteun zitten usb-c-aansluitingen.



Helaas geen frunk.



De kleur van het scherm past zich aan de gekozen rijstand aan.



Dikke 20-inch wielen: ze staan de Renault goed!



OPMERKELIJK

Deze ergerlijke hendel detoneert met de verder prima ergonomie.

Losse knoppen voor de klimaatcontrole, altijd fijn.



Normale ruitbediening lijkt een no-brainer, maar de Ford bewijst anders.



Heel veel ruimte achterin. De bodem staat wel iets te hoog.



Een grote kofferbak maar wel een hoge tildrempel.



Renault Scenic E-Tech EV87 220 pk Iconic | top 170 km/h | 0-100 km/h in 8,4 s

Een positieve eigenschap van Volkswagen die is overgenomen, is de uitstekende zitpositie. Hier heeft de Explorer een streepje voor op de Scenic, waarin we net niet helemaal lekker uitkomen ten opzichte van het stuur. Het is niet verschrikkelijk, maar valt wel op als je net uit de Explorer komt. Nog een klacht over de Scenic: de ellendige hendel rechts van het stuur om de versnelling mee te kiezen. Het is niet de eerste Renault waarin we ons storen aan de slechte bediening van de versnelling en vermoedelijk ook niet de laatste. Het goede nieuws is dat we daarmee al het slechte aan het Renault-interieur hebben gehad. De cockpit ziet er verder uitstekend en modern uit, en voelt bovendien vrij hoogwaardig. De ergonomie is prima, met een mooie mix tussen fysieke knoppen en het touchscreen. Het multimediastelsel zelf is van Google en werkt bijzonder prettig. Het voelt ook wat moderner dan dat in de Ford.

Gaan we naar de achterbank dan heb je in de Renault meer beenruimte dan in de Ford, maar dit zitvlak is daar dan weer net iets beter. Kijken we naar de bagageruimte dan is het minder gelijk: de Renault biedt honderd liter meer dan de Ford, een aanzienlijk verschil. Beide auto's missen een frunk. Toch jammer, want het is altijd ideaal om daar je laadkabel in op te bergen zodat die nooit onder de rest van de bagage zit.

Andere karakters

Gaan we rijden, dan bemerken we karakterverschillen. De Ford is het meest interessant.

Omdat de ID.4 de basis is, vragen we ons natuurlijk af in hoeverre hij ook rijdt als een Volkswagen. Dat blijkt behoorlijk mee te vallen. Met alleen andere settings voor onder meer demping en vering kun je een auto compleet anders maken en dat is wat Ford heeft gedaan. Doel was duidelijk om de auto meer dynamisch te laten rijden door hem wat strakker te maken. Maar is zo het befaamde Ford-rijgedrag gecreëerd? Nee, helaas. Hij ligt wel wat strakker op de weg en zal ook best wat harder door een bocht kunnen dan een ID.4, maar de besturing lijkt totaal niet op het vaak

We vragen ons af of hij ook rijdt als een Volkswagen. Dat blijkt mee te vallen

door ons bejubelde werk dat Ford zo geliefd maakt. Hierdoor heb je een auto die wel hard en vrij oncomfortabel is, maar niet perse rijplezier biedt. En dat is toch een vrij ongelukkige combinatie.

Zeker op lange afstand merk je dat er wat balans in de auto ontbreekt. Er zit te weinig rust in de koets, wat hem vermoeiend maakt, zowel voor bestuurders als zeker ook voor passagiers. Stap je over in de Renault, dan merk je ineens wat dat kan schelen. De auto ligt iets minder strak op de weg, maar de weg-

ligging is evengoed prima. Bij pushen krijg je iets sneller onderstuur dan in de Ford, maar de vraag is hoe erg dat is in een auto in dit segment. Ondertussen heb je in de Scenic wel meer comfort en rust. Dit maakt hem tot de fijnere auto voor de lange afstand. De Ford laat vooral zien dat je eigen karakter tonen als de basis niet van jezelf komt, geen eenvoudige opgave is. Ter illustratie: de hoge elektrische Mustang Mach-E was een wat merkwaardige auto bij zijn komst, maar het rij- en stuurgedrag was zonder twijfel van een Ford. Hetzelfde gold voor de vorige Explorer, een benzine-auto. Dat was een zeer grote Amerikaanse SUV, die weinig van doen heeft met de naamdrager van vandaag. Je verwachtte daar een Amerikaanse zeepkist, maar nee: hij reed bijna als een Kuga. Kijken we vandaag naar de nieuwe Explorer EV met al dat Duitse bloed, dan kunnen we daar niet hetzelfde van zeggen.

Strak prijsbeleid

Het segment van de elektrische cross-over is zo overvol dat het extra belangrijk is goed op de prijzen te letten. Het is niet zonder reden dat zoveel merken de bpm die sinds begin dit jaar geldt, meteen zelf verrekenen: de bedragen zijn zoals ze zijn omdat je jezelf niet uit de markt wilt prijzen. Ook onze testauto's van vandaag schelen maar minder dan € 3.000. Dat is een schuifdak en een mooie kleur meer of minder. Ford staat bekend om zijn aantrekkelijke actiepakketten, die soms het verschil maken; dat is echter vooral in vergelijking

● Dubbeltest Ford Explorer I Renault Scenic E-Tech



GEGEVENS	Ford	Renault
Aantal elektromotoren	1	1
Max. vermogen elektromotoren	210 kW	160 kW
Max. koppel elektromotoren	545 Nm	300 Nm
Max. systeemvermogen	210 kW (286 pk)	160 kW (220 pk)
Max. systeemkoppel	545 Nm	300 Nm
Aandrijving	achterwielen	voorwielen
Aantal versnellingen	automatisch	automatisch
Remmen voor/achter	gev. schijven / schijven	gev. schijven / schijven
Bagageruimte	450 l	545 l
Gewicht	1.990 kg	1.852 kg
Laadvermogen	685 kg	589 kg
Aanhanger (geremd)	1.000 kg	1.100 kg

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

Kosten	Ford	Renault
Vanafprijs	€ 44.800	€ 46.900
Prijs uitvoering	€ 48.800	€ 51.670
Prijs testauto	€ 49.750	€ 55.270
Wegenbelasting/3 mnd.	€ 95	€ 89
Energielabel/bijtelling	A/17/22%	A/17/22%
Garantie	2 jaar, onbeperkt	2 jaar, onbeperkt
	12 jaar carrosserie	12 jaar carrosserie
Onderhoudsinterval	30.000 km / 1 jaar	30.000 km / 2 jaar

Prestaties	Ford	Renault
0-50 km/h	2,7	3,8
0-80 km/h	4,5	6,2
0-100 km/h	6,1 [6,4*] s	8,4 [7,9*] s
50-80 km/h in S	1,8	2,5
80-120 km/h in S	3,6	5,2
Topsnelheid*	180 km/h	170 km/h

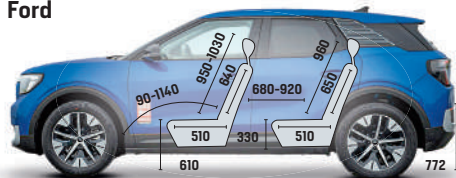
Remmen	Ford	Renault
50-0 km/h	10,1 m	9,2 m
100-0 km/h	36,9 m	35,8 m

Testwaarden Temperatuur 7 graden C, droog, bewolkt

* Fabrieksopgave

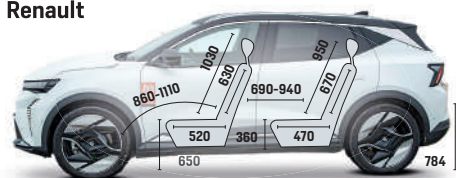
MATEN in mm

Ford

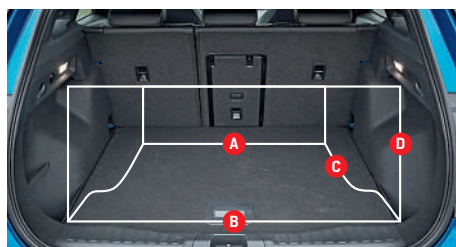


lengte **4.468**, wielbasis **2.767**, breedte **1.871**, hoogte **1.639**, interieurbreedte voor **1.450**, interieurbreedte achter **1.430**, draaicirkel **9,7 m**, gem. banden **255/50 R19**, banden testauto **Continental EcoSport**

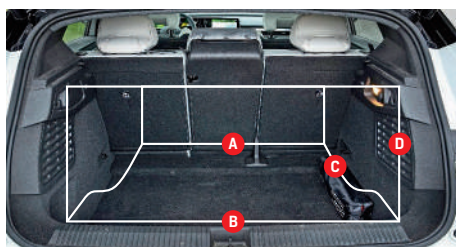
Renault



lengte **4.470**, wielbasis **2.785**, breedte **1.864**, hoogte **1.571**, interieurbreedte voor **1.400**, interieurbreedte achter **1.340**, draaicirkel **10,9 m**, gem. banden **235/45 R20**, banden testauto **Michelin e-Primacy**



A breedte tussen wielkasten **1.030**, **B** breedte laadopening **1.100**, **C** lengte tot aan achterbank **830**, **D** hoogte tot aan onderzijde hoedenplank **500**



A breedte tussen wielkasten **970**, **B** breedte laadopening **990**, **C** lengte tot aan achterbank **900**, **D** hoogte tot aan onderzijde hoedenplank **650**

met Duitse concurrentie. Niet tegenover Renault, dat eveneens kans ziet om veel leuke opties in zijn auto's te stoppen zonder dat het uit de hand loopt.

Toen we in onze duurttest de Scenic eerder tegenover de iets kleinere Megane zetten, bleek al dat Renault een slim beleid voert. Een nét iets grotere accu of wat meer opties is daarbij erg aantrekkelijk omdat de meerprijs zo laag is. Kruis je alles aan, dan loopt het soort van op, maar het is lastig kiezen. De Ford heeft iets minder uitvoeringen beschikbaar, maar ook hier zouden we altijd voor de grotere accu gaan. Dat maakt je minder kwetsbaar, ook in de winter.

Alleen, het verschil ontstaat vandaag niet op de prijslijst, maar op de weg. Renault zet zijn winnende reeks door met opnieuw een goed optreden van de Scenic. Ford laat zien dat het lenen van andermans techniek niet gegarandeerd goede resultaten oplevert. **M**

VERBRUIK

Fabrieksopgave WLTP	
Ford	14,6 kWh/100 km
Renault	16,8 kWh/100 km
Test	
Ford	18,7 kWh/100 km
Renault	18,9 kWh/100 km
Actieradius elektrisch fabrieksopgave	
Ford	602 km
Renault	625 km
Actieradius elektrisch test	
Ford	422 km
Renault	460 km
Accu capaciteit bruto / netto	
Ford	82,0 / 79,0 kWh
Renault	92,0 / 87,0 kWh
AC Laden 1-fase / 3-fasen / DC	
Ford	7,4 / 11 / 135 kW
Renault	7,4 / 22 / 150 kW

Deze tijd van het jaar laat vooral zien hoe de weersomstandigheden het verbruik van een elektrische auto beïnvloeden. Forse bui? Wind tegen? Vrieskou? Meteen gaat er een flinke hap uit, nog los van de basis die al slechter is dan in de lente. Beide auto's hebben daar in gelijke mate last van. De Ford lijkt zuiniger, maar het verschil is klein. Hoe langer de rit, hoe kleiner daarbij het verschil.



- 1 Renault**
35,5 punten
- 2 Ford**
32,5 punten



Roy Kleijwegt

De Ford profiteert van de facelift van zijn donor Volkswagen ID.4, die meer vermogen kreeg en zuiniger is dan voorheen. Die pluspunten gaan ongewijzigd door naar de Ford. Het rijden is een lastiger verhaal. Het onderstel is duidelijk strakker dan dat van de Volkswagen, maar de besturing is vrij gevoelloos, dus van het befaamde Ford-rijgedrag is geen sprake. Een Ford Kuga of Mach-E rijdt veel beter. Maar ondertussen mis je wel comfort. De Renault Scenic is veel beter in balans en daardoor een fijnere auto om te rijden. Hij is bovendien een stuk ruimer en laadt sneller. Daarnaast vinden wij hem mooier vanbinnen. Dat maakt de uitslag eenvoudig.

Concurrenten



Volkswagen ID.4 77 kWh 286, vanaf € 48.805. Donor van de Ford. Hij is net wat comfortabeler en minder strak. Maar is het origineel niet gewoon beter?



Tesla Model Y Long Range AWD Launch Edition, vanaf € 60.990. Verkoopkanon. Net venieuwd, rijbereik en verbruik werden nog beter dan ze al waren.



SCOREKAART



FORD

RENAULT



AANDRIJFLIJN

Prima, meer dan genoeg power.
●●●●○

Iets minder vermogen, maar beter te doseren.
●●●●○



RIJDEN

Iets strakker dan een ID.4, maar niet sportiever. Balans is er niet.
●●●●○

Verfijnder dan de Ford en meer (!) stuurgevoel.
●●●●○



UITRUSTING / PRIJS

De Ford zit goed in de spullen.
●●●●○

De Scenic is iets duurder, maar dat komt terug in de groter accu en de afwerking.
●●●●○



RUIMTE

Nette kofferbak, redelijke achterbank.
●●●●○

Veel ruimte achterin, opvallend veel bagageruimte.
●●●●○



INTERIEUR

Wat minder saai dan een ID.4. Paar ergonomische foutjes. Goede zit!
●●●●○

Mooier dan de Ford. Jammer van die rare versnellingshendel.
●●●●○



MULTIMEDIA

Fijn en snel touchscreen met goede shortcuts.
●●●●○

De Google-software werkt uitstekend.
●●●●○



VEILIGHEID

ADAS kent kleine irritaties.
●●●●○

Goede remweg, betere autopilot dan de Ford.
●●●●○



GEBRUIKSKOSTEN

Zo goed als gelijk verbruik, zo goed als gelijke mrb.
●●●●○

Zo goed als gelijk verbruik, zo goed als gelijke mrb.
●●●●○



EV-KWALITEITEN

Redelijke actieradius en dito verbruik, snelladen kan beter.
●●●●○

Net wat meer bereik door grote accu, sneller aan de snellader.
●●●●○

RENAULT SCENIC E-TECH ELECTRIC



ontdek meer



rijbereik tot 625 km¹
solarbay® verduisterbaar panoramadak²
30 geavanceerde rijhulpsystemen
ingebouwde Google-services³ en meer dan 50 apps beschikbaar⁴
27,8 cm knieruimte op de achterbank en ingenious® midden armsteun

1. volgens WLTP-protocol. 2. leverbaar als optie. getoond model kan afwijken van standaarduitvoering.
3. Google, Android Auto, Google Maps, Waze en andere merken zijn handelsmerken van Google LLC.
4. afhankelijk van het land.

renault.nl

