



VEL SATIS

Privilège 2.2 dCi



Le quatre cylindres common rail 2.2 dCi de la Laguna permet à Renault de diminuer de façon drastique le coût global de la Vel Satis, tant pour ce qui est de l'achat qu'à l'utilisation. L'achat, les taxes et les consommations n'ont pas de comparaison avec les six cylindres fournis par Nissan pour le 3.5 essence et par Isuzu pour le 3.0 diesel.

Les rapports de la boîte six vitesses ont été raccourcis pour se montrer efficaces malgré le poids et le coefficient SCx du "char d'assaut". Le couple est disponible dès les premiers tours et la moindre sollicitation à l'accélérateur est instantanément transmise.

L'ensemble est discret et onctueux. Les consommations ne se comparent cependant pas avec celles de la Laguna, évidemment mieux profilée. Le brio de ce moteur permet de faire avancer le mastodonte dans toutes les situations de la route à des coûts minimes par rapport à ceux des V6.

La masse de la Renault Vel Satis, son Cx moyen (0,335), sa surface frontale exorbitante (2,37m²) ne laissent pas préjuger d'une sobriété idéale. Pourtant, la conduite

coulée et anticipative, le respect de quelques règles élémentaires de conduite économique permettent de limiter la consommation à des valeurs soucieuses de l'environnement.

La centrale hydraulique cumule les fonctions d'ESP, d'ABS et d'amplificateur de freinage d'urgence. Celui-ci envoie la pression maximale dans le circuit lorsque la vitesse d'enfoncement de la pédale manifeste une réaction de panique du conducteur. Les feux de détresse s'allument automatiquement.

En utilisation normale, le freinage est facile à doser, endurant et efficace.

Berline

Prix du modèle testé :	34.400,00 €
TMC :	867,00 €
TR :	540,00 €
Autonomie :	80 litres = 1050 km

L'ouverture et la fermeture assistée du coffre méritent des commentaires adressés aux concepteurs des versions à venir. Immanquablement, il faut se salir les mains quand

la météo n'est pas clémente et que les projections de la route ont barbouillé la carrosserie.

Domage que le coffre, profond à souhait, présente un seuil de chargement si élevé. Son accès est largement entravé par le large bouclier arrière. Le hayon, unique en son genre dans le segment "S", confirme la volonté de Renault de libérer occasionnellement de la place pour les objets encombrants, même pour ses véhicules haut de gamme (R16, R20, R25, R30, Safrane...).

Le système GPS Carminat reste un des meilleurs sur le marché. On pourrait peut-

être lui reprocher aujourd'hui la complexité de ses menus. De plus, l'heure d'arrivée ne peut être affichée puisque l'horloge analogique n'est pas couplée au système.

L'aide au parking, standard à l'arrière, est loin d'être un luxe. Elle pourrait être adoptée à l'avant également. La visibilité s'arrête au tableau de bord et la perception des limites de la carrosserie est quasi impossible.

À 120 km/h, les consommations instantanées comparées des trois modèles donnent approximativement :

3.5 E	≈ 8.3 l/100
3.0 D	≈ 8.1 l/100
2.2 dCi	≈ 6.8 l/100 (en 6 ^{ème} vitesse)

