



VEL SATIS Initiale 3.0 D V6 Automatique



2003 cède la place à 2004. Nous voilà encore repartis pour un long périple dans la France profonde. Cette fois-ci la route nous a mené à Paris, la Capitale, à Clermont-Ferrand dans la région des Puys, à Bordeaux en passant par St-Émilion (Tiens, tiens ! Une étape moins professionnelle), à Amboise, tout près du château de Chambord, à Beauvais dans l'Oise avant le retour en Belgique. L'itinéraire est varié. Il y a la traditionnelle autoroute, bien sûr, les ruelles et boulevards parisiens relativement désertés en cette période de fêtes, les petits chemins sinueux en terrains accidentés, les nationales et les départementales au milieu des vignobles, les cours bordelais en travaux d'aménagement du nouveau tramway, les allées tourangelles enneigées où jadis se croisaient des carrosses, les chaussées pavées et verglacées longeant les rivières picardes... Pour cette expédition, Renault mettait une Vel Satis dotée du Moteur Isuzu à notre disposition. Les Vel Satis ont déjà été commentées dans nos colonnes. Toutes leurs qualités y ont déjà été relatées. Leurs principaux défauts aussi. Comment dire que j'adore cette voiture sans me répéter ?

Avec son diesel de 3.0 litres de cylindrée, la Vel Satis se joue de toutes les situations. Aujourd'hui, je présenterai plus longuement l'appétit d'oiseau du vaisseau de la Régie, l'ineptie des informations de l'ordinateur de bord, et la commodité fonctionnelle des aides à la conduite.

J'imagine les réflexions des ingénieurs concepteurs lorsqu'ils reçoivent le cahier des charges d'un nouveau véhicule. Et je reste ébahi de constater que la Vel Satis, "bateau" de près de deux tonnes, dont le coefficient de traînée n'est pas des plus faibles ($C_x = 0,335$) et dont la surface frontale est gigantesque ($S = 2,37 \text{ m}^2$), déplace ses passagers en utilisant si peu de carburant. Sur l'ensemble du parcours, seuls un peu plus de huit litres aux cent kilomètres ont été utiles. Rappelez-vous que la boîte de vitesses automatique exige pas mal d'énergie pour son fonctionnement, que la température extérieure proche de zéro dégrè nécessite de chauffer l'habitacle tout en réduisant le rendement du moteur. Les nombreux équipements consommateurs d'énergie dont est dotée la voiture contribuent à des besoins énergiques accrus. Et pourtant, le résultat est là !

Berline de luxe

Prix du modèle testé :	45.200,00	€
TMC :	2.478,00	€
TR :	1.085,00	€

Autonomie : 80 litres = 950 km



Les 80 litres du réservoir autorisent confortablement un passage à la pompe tous les huit cent kilomètres seulement.

L'ordinateur de bord donne des informations pertinentes et utiles. Pourtant, leur affichage est perfectible. Et cela pourrait être réalisé

facilement. Aujourd'hui, une dizaine d'informations défilent une à une, de façon séquentielle : totalisateur kilométrique, double kilométrage partiel, nombre de litres consommés depuis la dernière remise à zéro, consommation moyenne et instantanée, vitesse moyenne, solde des kilomètres disponibles sur le plein restant, solde de kilomètres avant le prochain entretien... Il est évident qu'une à une, ces informations présentent peu d'intérêt. Alors qu'associées, elles sont intéressantes. Tant de place est inoccupée au centre du tachymètre et du compte-tours qui pourrait reprendre de façon permanente certains renseignements de référence. Et les indications relatives au prochain entretien seraient utilement proposées au démarrage seulement. À quand la nouvelle mouture ?

Au fil de la semaine, les aides à la conduite sont devenues des nécessités incontournables.



Nous n'imaginons plus de véhicules fonctionnels sans ABS ni ESP... Bientôt, nous nous passerons difficilement des aides au parking (et pourquoi pas à l'avant aussi ?), du frein, des phares, des essuie-glaces automatiques. Il reste dommage que les réglages électriques du siège du conducteur ne soient pas enregistrables pour trois configurations. Une personne peut favoriser quelques positions en fonction de l'utilisation autoroutière, urbaine... Certaines Vel Satis sont conduites régulièrement par plusieurs individus.

Ces quelques défauts épinglés soulignent, si c'est encore nécessaire, les qualités profondes de la Vel Satis. Renault revient en tête des ventes grâce à ses nouveaux modèles. Les maladies de jeunesse, du multiplexage entre autres, ont fait beaucoup de tort à l'image de marque de la Régie. Pourtant, de sérieux travaux de correction ont été réalisés. Aujourd'hui, le "Constructeur d'automobile" voit son avenir avec sérénité. Gageons que les utilisateurs qui lui font confiance soient heureux de leur choix. !

