



VEL SATIS Privilège 2.2 dCi Automatique

Esopo dirait aujourd'hui, en parlant du monde automobile que l'électronique est la meilleure et la pire des choses.

L'électronique a fait son entrée dans le monde de l'automobile et le multiplexage en a permis une accélération impressionnante. Du contrôle de la pression des pneus à la généralisation des systèmes ABS et connexes en passant par la fermeture automatique des portes ou la gestion des phares et des essuie-glaces, le multiplexage permet de réduire le nombre de câbles et ipso facto, le poids du système électrique. Le principe est de faire passer plusieurs informations dans un même câble.

L'actualité a mis en évidence une option de plus en plus fréquente sur les voitures concernant le cruise control ou régulateur de vitesse. Sans préjuger de l'issue du dossier de la Vel Satis folle de l'A71 en France. Sans parler non plus de la gestion pour le moins bizarre de ce dossier. Que dire de ce conducteur qui "perd ses moyens" et pourtant témoigne (avec le kit mains libres sans doute) d'un excellent réflexe ? Que



comprendre de la réaction du PDG français qui annonce que la situation lui paraît "fortement improbable" ? Que penser de la démarche de Renault de faire plomber le véhicule devant huissier pour garantir la validité des résultats de la demande d'expertise judiciaire ?

La VelSatis propose deux fonctions avec son "Cruise Control". Le régulateur de vitesse et le limiteur de vitesse. Le premier maintient le véhicule à une vitesse fixe lorsque le conducteur relâche complètement l'accélérateur. Les avantages sur longs trajets à vitesse constante sont principalement la décontraction de la musculature du pied droit et l'inutilité de surveillance permanente du compteur kilométrique pour éviter les foudres onéreuses des pandores. Certains en abusent en ville ou dans le trafic chargé des matins vers la Capitale... Le système perd de son utilité s'il doit être débrayé régulièrement. Une impulsion sur la touche "plus" ou "moins" au volant augmente ou diminue la vitesse de plus ou moins deux kilomètres à l'heure. Cette action permet de s'adapter à la fluidité de la circulation. Les arrêts fréquents dans les files ou les avancées en accordéon ne sont pas les conditions idéales pour savourer les bénéfices de l'instrument.

Dans le cas de la VelSatis de l'A71, plusieurs solutions pouvaient être mise en œuvre pour arrêter le bolide incontrôlable. Avec la complexification des nouvelles voitures, il devient inéluctable de lire le manuel de l'utilisateur dans les détails.

Spécifiquement avec les commandes du cruise control, quatre actions sont possibles sur la VelSatis. Diminuer la vitesse en appuyant sur le bouton "moins" au volant, annuler les effets du système avec la touche "0", appuyer sur le frein ou encore simplement déconnecter le système au contacteur entre les deux sièges. Il semblerait que ces actions aient été envisagées, en vain, par Monsieur Draa, le malheureux conducteur. Il lui restait deux actions "évidentes" : placer le levier de vitesse en position "Neutre" ou couper le moteur. En déconnectant la boîte de vitesse, les roues ne sont plus entraînées et l'on peut toujours espérer que le rupteur du compte tour ait préservé le moteur; ses pistons et ses bielles. D'autre part, la VelSatis autorise de couper le moteur en appuyant cinq fois consécutivement (eh oui, c'est dans la notice !) sur le démarreur. Dans ce cas, veillons à garder le frein automatique desserré. S'il semble "improbable" à Monsieur Schweitzer que ces fonctionnalités n'aient pu permettre au conducteur de s'arrêter, il peut également sembler contestable que Renault n'ait pas été contacté pendant la course folle.

La seconde option, le limiteur de vitesse se conjuguent sous trois modes. Le premier, c'est l'alarme sonore, couplée éventuellement d'un message à l'écran. Il n'y a pas d'autre action du système qui gêne votre conduite. Le deuxième mode, celui choisi par Renault pour la VelSatis, encore appelé le limiteur imposé, inhibe l'action sur l'accélérateur dès que la vitesse enregistrée est atteinte. Sur la VelSatis,

deux options autorisent de négliger les effets du limiteur. Le conducteur peut déconnecter le système ou il peut appuyer fermement sur la pédale de gaz pour "franchir la limite". Le troisième mode, aussi dit accélérateur sensitif, paraît le plus intuitif et le plus efficace. C'est le limiteur à durcissement. Le durcissement progressif de la pédale de gaz peut aller jusqu'à son blocage complet. Dépasser la vitesse seuil impose alors une pression telle qu'il devient inconfortable de la franchir. Ce dernier mode informe physiquement au pied droit du dépassement de la vitesse tout en autorisant de la franchir pour s'insérer plus facilement dans un flux de circulation.

Il nous semblait aujourd'hui plus judicieux de parler, moins d'un modèle pourtant remarquable que de présenter sommairement une des technologies qui sera sans conteste le lot des prochaines générations de véhicules. A ce titre, Renault est un des constructeurs qui a décidé de "jouer le jeu" en dotant ses modèles de fonctionnalités qui en font des voitures à vivre.

