



VEL SATIS 2.2 dCi Privilège Automatique



La Renault Vel Satis a occupé les premières pages des journaux le mois dernier avec l'anecdote du cruise control de l'A71. Au-delà des informations relatées sur la situation rocambolesque, parlons de la voiture elle-même et de ses caractéristiques routières.

Trois moteurs ont déjà été présentés dans nos colonnes. Le 3.5 V6 essence, le 3.0 V6 diesel et le quatre cylindres diesel de 2.2 litres de cylindrée. C'est ce dernier, aujourd'hui couplé à une boîte automatique qui nous a été réservée par Renault pour un périple de près de deux mille kilomètres passant par la Belgique, l'Allemagne et ses autoroutes "libérées", la Suisse et la France.

La légende des autoroutes libres en Allemagne reste vraie pour certaines portions... Pas pour toutes ! De nombreux panneaux limitent la vitesse à 80, 100 et 120 km/h quand les

embarras de circulation n'imposent pas des 30 ou 40 km/h. Sur les tronçons libres, le "petit" quatre cylindres libère ce qu'il faut de chevaux pour atteindre allègrement les 200 km/h dans un silence et un confort appréciables. L'appétit du diesel suit inmanquablement la courbe des vitesses. Faiblement pourtant.

L'autonomie de la 2.2 litres dCi en boîte manuelle était de 1050 kilomètres pour les 80 litres du réservoir (soit 7,6 l/100). Pour ce modèle équipé d'une boîte automatique, sans oublier les quelque deux cent cinquante kilomètres sans radars, l'autonomie chute d'à peine 100 kilomètres (soit environ 8.4 l/100). Au retour, en respectant scrupuleusement les limitations de vitesse de 130 et 110 sur les autoroutes françaises, de 120 en Belgique et les 80 ou 100 km/h en Suisse, la Vel Satis a eu besoin de 8,1 litres aux cent km. Nous étions trois adultes à bord.

C'est aussi la première fois

Grande routière	
Prix du modèle testé :	40.870
TMC :	867
TR :	559
Autonomie : 80 litres = 950 km	

que nous voyagions dans une finition "tissu" que nous avons particulièrement appréciée par rapport aux versions "cuir". Fini de

naviguer de droite à gauche dans les lacets montagneux. Le "toucher" des sièges est aussi plus onctueux et plus chaud. Nous étions confortablement assis alors que les étapes étaient de plus de six cents kilomètres.

En ville et dans les courts trajets, nous avons prisé les entrées et sorties de véhicule. Tant à l'avant qu'à l'arrière. L'élégance du tableau de bord a fait l'unanimité. La ligne extérieure est appréciée, beaucoup plus que l'année dernière. Sans doute que la carrière de la Mégane facilite l'acceptation de la ligne qui se banalise. Cette silhouette a été largement commentée.

Saviez-vous que la Vel Satis fut cataloguée, en interne chez Renault, de "Taxi londonien" tant elle est haute, large, sans beaucoup de perception des limites du véhicule.

Et pourtant, elle synthétise, en matière d'équipements, les innovations des années précédant sa première commercialisation (2002). Que penser d'attendre la seconde mouture de la Vel Satis pour être comblé ? Les commandes du GPS "Carminat" seront vraisemblablement peaufinées, les commodos et la carte mains libres suivront les évolutions déjà intégrées aux Scénic II et autres Mégane.

Les précédents articles ont pointé les modifications souhaitées pour rendre la Vel Satis encore plus agréable. Cela va du déclenchement du cruise control lorsqu'on passe en mode séquentiel avec la boîte automatique, à la direction raffermie au-delà des 40 km/h en passant par l'horloge analogique couplée au système de navigation... des détails ! Enfin, le 4.5 litres V8 de Nissan serait aussi concevable pour les amateurs de berlines somptueuses.

