



VEL SATIS 3.5 V6 Automatique Initiale



Cette semaine, nous avons une réunion importante dans la région de Besançon. Prochainement, vous recevrez de plus amples informations sur la prochaine intégration d'une nouvelle entité dans notre groupe. Pour aller dans le Doubs, l'importateur belge Renault, contacté au pied levé, avait mis à notre disposition une VelSatis 3.5 E automatique dans sa version Initiale de haut niveau. Vous avez déjà eu la possibilité de découvrir ce modèle en novembre 2002. Aujourd'hui, je vous fais part des commentaires de Paul et Jacques m'ont faits après les quinze cents kilomètres que nous avons effectués dans le vaisseau amiral du constructeur français.

La première impression des collègues est mitigée quant au modèle que j'ai retenu. La forme "excentrique" et l'image de marque de Renault dans le créneau des voitures de prestige ne sont pas du goût de mes associés de la semaine. C'est même avec désappointement que Paul me reçoit pour la première tasse de café de la journée, juste avant le départ. Il nous reste encore à passer prendre Jacques près de Luxembourg. Nous avons décidé de partir le samedi pour éviter le trajet exclusivement autoroutier et pour exploiter la VelSatis dans toutes les situations routières. À notre arrivée chez lui, Jacques dédaigne les commentaires flatteurs sur la voiture française.

Ayant déjà vécu la situation, je me préserve d'intervenir, sachant que la VelSatis saura se faire estimer au fil des kilomètres. Je sais par expérience que "l'essayer, c'est l'apprécier". Le premier compliment s'adres-

se à l'espace intérieur, tant au niveau du coffre pour le rangement de nos bagages que pour l'habitacle qui nous accueille confortablement. Paul prend le volant à partir de Verdun. Il n'aime pas les boîtes de vitesses automatiques et utilise l'option séquentielle du changement de vitesses pendant trente kilomètres, avant de passer, sans y faire trop attention, à la position automatique. Il a bien entendu utilisé plusieurs fois son pied gauche pour "débrayer". Sans conséquence puisque la pédale de frein est de la même dimension que sur une boîte manuelle. Pas de risque donc de coup de frein intempestif.

Le confort fait également l'unanimité. Les multiples réglages des sièges autorisent la position idéale. On pourrait regretter le manque de support lombaire et quelques mémoires de configuration lorsque plusieurs personnes sont appelées à conduire. La largeur des sièges est parfaite pour les longs trajets autoroutiers. Pour les itinéraires sinueux, il manque des retenues latérales du bassin pour atteindre le confort optimal. Le silence est impressionnant aux vitesses autorisées sur les départementales françaises.

Juste un chuintement de pneus sur la chaussée et le feulement feutré des six cylindres. Agréable !

Le moteur fait l'unanimité. Il est puissant, sait faire parler ses chevaux qui n'ont rien de poneys anémiques et se montre rassurant dans toutes les entreprises de dépassement, même dans les côtes. Étonnamment, les passagers prennent vite la mesure des capacités d'accélération de la voiture. Silencieux, les six cylindres se montrent peu voraces malgré le poids non négligeable de l'engin et malgré la surface de pénétration dans l'air.

Au total, la consommation est restée un chouia supérieure à 10 litres, ce qui assure une autonomie de plus de 700 km. Il faut savoir que le totalisateur marquait seulement 4.000 km. Le moteur livrait donc à peine ses pleines capacités. L'assistance variable de la direction a demandé quelque temps d'adaptation pour Paul.

Le tableau de bord est austère d'après les deux compagnons. Choix surprenants faits par les ingénieurs français ! Pour quelles sombres raisons le pilote n'a-t-il accès qu'à

une information à la fois parmi les suivantes : totalisateur, kilométrage partiel, consommation de carburant depuis la dernière remise à zéro, consommation moyenne, instantanée, vitesse moyenne, kilométrage restant avant le prochain entretien, solde de kilomètres disponibles sur le restant de carburant... L'accès se fait par un bouton-poussoir séquentiel qui les présente en boucle. Il y a tant de place pour des affichages groupés qui en faciliteraient la lecture.

Le Carminat, système GPS, reste l'un des meilleurs sur le marché. Dommage que l'horloge analogique n'autorise pas de coupler ses informations avec celle de l'itinéraire... par exemple en affichant l'heure d'atteinte de l'étape. L'utilisation de la multitude des menus pourrait être facilitée par des boutons au tableau de bord reprenant les commandes courantes. Enfin, le système audio ne nous a pas convaincu dans son utilisation comme lecteur de CD. Pourtant, la qualité sonore est exemplaire et la fonction radio irréprochable.

Au retour, tant Jacques que Paul regrettent de quitter le monde feutré de la VelSatis. Les commentaires sont élogieux et la vision des deux partenaires s'est transformée, tant sur le modèle VelSatis qu'ils regardent d'un autre œil maintenant, que vis-à-vis de la marque Renault qu'ils considèrent maintenant sans a priori négatif. Le "Constructeur d'Automobile" a fait ses preuves. Renault invite d'ailleurs ses clients potentiels à tester la voiture de leur choix pendant une heure en prenant rendez-vous dans le réseau de ses concessionnaires.

