



# VEL SATIS

## 3.0 dCi Initiale BVA proactive - 177cv



### Routière prestigieuse

Prix du modèle testé : **48.400** euro  
Autonomie : **80** litres = **960** km  
Émission de CO<sub>2</sub> : **221** gr/km  
Couple maxi : **350** Nm à **1.800** tr/min  
Puissance maxi à : **4.400** tr/min  
Poids : **1.735** kg Cx : **0.30** SCx : **0,738**



Renault ne s'en cache pas, les résultats commerciaux de la Vel Satis sont en dessous de ce que l'on espérait d'elle. L'image de marque désolante des françaises dans ce segment haut de gamme est difficile à combattre même avec des arguments de taille. La Vel Satis souffre encore de sa ligne incongrue lors de sa sortie. Le récent rajeunissement marque à peine quelques différences confidentielles des phares redimensionnés, de la calandre qui abandonne ses fanons typiques, d'une seconde sortie d'échappement...



L'intérieur conserve le raffinement des premières versions en ajoutant toutefois les évolutions technologiques comme le passage au Carminat dirigé par DVD, celui-ci couvrant toute l'Europe. En fait, la Vel Satis change peu parce qu'elle frisait déjà la perfection à sa sortie. Venue trop tôt sur le marché, elle a ouvert les portes commerciales des Mégane qui s'y sont engouffrées, et l'on sait avec quel succès.



La Vel Satis exprime avec brio les avancées techniques expérimentées sur les premières Laguna. Sa présence, malheureusement, se limite souvent à son rôle de vitrine du savoir-faire des ingénieurs de Billancourt. La rem-

plaçante de la Safrane a failli dans la conquête des clients potentiels des teutoniques, celles-ci ayant mieux négocié les flottes d'entreprises, entre autres par une approche attrayante des valeurs à la revente. Heureusement pour Renault, la Mégane dont les premières productions rappelaient étrangement la silhouette de la Vel Satis a conquis ses lettres de noblesse auprès d'une clientèle moins conformiste que celle des commerciaux et des dirigeants de sociétés.

La Vel Satis Initiale diesel, animée par le diesel Isuzu de trois litres de cylindrée, offre tout pour le confort de ses occupants. Dans le cadre de notre essai, nous étions cinq à nous rendre dans les environs de Besançon. C'est à tour de rôle que nous avons occupé le strapontin central à l'arrière, la place la moins prisée, à la limite du supportable pour des trajets d'environ cinquante minutes. Au retour, les quatre voyageurs se sont félicités du choix du dernier collègue de prolonger son séjour en France. La Vel Satis s'est alors muée en un paradis de confort pour tous.

La prise en main de la voiture — joystick du GPS, direction électriquement assistée — demandait quelque temps d'adaptation lors de l'aller. Après cinq cents kilomètres, c'était déjà chose faite et il devenait superflu de jeter un coup d'œil au sélecteur pour l'utiliser. Molette du Carminat — système GPS de Renault — commandes vocales, réglages de la radio, manettes des essuie-glaces et autres clignotants, tout est idéalement à sa place. D'autant que les sièges se règlent au millimètre pour assurer

le confort optimal du pilote. Le seul regret que nous ayons pu émettre concerne le changement d'itinéraire : pour passer du plus rapide au plus court, pas moins de sept manipulations sont nécessaires. Sans possibilité d'utiliser la voix. Par contre, la représentation photographique des panneaux des échangeurs autoroutiers est stupéfiante d'efficacité et de confort.

Malgré les quelque vingt-deux quintaux déplacés, passagers et bagages inclus, nonobstant la boîte automatique, la Vel Satis s'est révélée alerte sur tous les types de parcours. En ville, le rayon de braquage et l'assistance électrique font des merveilles. Sur route, une fois la mesure prise de la direction à diriger du bout des doigts, le comportement routier devient magique de douceur. Les inégalités du bitume sont estompées. Le silence de roulement est surprenant.

Étonnés, nous l'avons également été lors des passages dans les stations-service. Seuls huit litres trois étaient nécessaires pour franchir cent kilomètres. Au prix d'une conduite coulée et anticipative... et un respect scrupuleux des limitations de vitesse. Bien entendu, nous n'avons cure des conseils de l'IBSR (Institut belge de la sécurité routière) conseillant de se limiter à 65 km/h lorsque les 70 sont imposés.

Rappelons que le modèle testé proposait le toit ouvrant, les jantes aluminium de dix-huit pouces et que l'extension de garantie à deux ans, kilométrage illimité revient à 1.960 euros.