



VEL SATIS 2.0 dCi Initiale bvm6 - 150 cv

Routière luxueuse

Prix du modèle testé :	44.050 euros
Autonomie :	80 litres = 1.140 km
Émission de CO ₂ du test :	186 gr/km
Couple maxi :	340 Nm à 2.000 tr/min
Puissance maxi à :	4.000 tr/min
Poids :	1.740 kg
Puissance/Poids :	63.22 kW/t
Émissions théoriques d'échappement :	
CO ₂ :	194 gr/km
CO :	0,227 gr/km
NO _x :	0,271 gr/km
HC + NO _x :	0,284 gr/km
Particules :	0,003 gr/km

La Vel Satis n'a, certes, pas connu le succès que les dirigeants du Losange espéraient. Innovante dans son concept, originale dans ses formes, la Vel Satis avait pour mission de conserver les propriétaires des Safrane dans le réseau Renault et de conquérir une nouvelle clientèle lassée par le conformisme de l'univers des berlines classiques. L'explosion des segments traditionnels de l'automobile a réparti nombre d'acheteurs vers d'autres niches, privant la Vel Satis de la consécration attendue.

Au-delà de ces commentaires, la Vel Satis a ouvert en grand la porte d'une voiture différente, agréable à vivre en même temps qu'elle préserve des propriétés exceptionnelles de routière. La Vel Satis s'exprime en termes d'architecture et d'ameublement : intérieur cosu, fauteuils club, marqueterie, tiroirs inspirés de ceux d'une commode, espace intérieur généreux et lumineux, éclairage nocturne intime, luxe et sérénité... Les matériaux sont d'excellente qualité et les assemblages tiennent la comparaison avec les niveaux de ceux des productions teutoniques. Les sièges haut placés associés à la garde au toit impressionnante et aux grandes portières rendent l'accès aux places assises étonnamment fluide.

Renault a développé, conjointement avec Nissan, un nouveau moteur dCi, le deux litres, dont les consommations et les rejets dans l'atmosphère sont largement contenus. Le trajet que nous avons suivi lors du test, avec deux ou trois adultes et leurs bagages à bord, a exigé un choui de moins de sept litres aux cent avec la version de cent cinquante chevaux. Cela représente moins

de quatre litres à la tonne déplacée sur cent kilomètres et témoigne des avancées technologiques mises en œuvre dans le monde automobile. La météo clémente d'une fin de mars, le respect draconien des limitations de vitesse et une conduite anticipative ont été facilement secondées par les mises au point des motoristes de l'Alliance.

Bien que la nouvelle boîte manuelle à six rapports transmette le couple aux roues avant, nous avons cependant regretté l'automatique pour friser la perfection. La souplesse des purs-sangs permettait pourtant de se passer de nombreux changements de vitesse intempestifs. Une boîte pilotée est disponible, actuellement, uniquement avec la version aux cent septante-cinq palefrois du deux litres. La sonorité de la cavalerie, quoique discrète, mériterait une attention musicale de la part des concepteurs pour atteindre la précéllence.

Un petit souci avec les phares a momentanément terni notre itinéraire crépusculaire. Qu'à cela ne tienne : une visite impromptue de quelques minutes chez un concessionnaire de Neuchâtel, le garage Gibraltar dirigé par Monsieur Rochat et le salon ambulancier repartait sur les routes en lacets du Jura suisse en toute tranquillité. La durabilité des pièces d'usure de la Vel Satis a été doublée pour espacer les opérations de maintenance.

La tenue de route et la stabilité de la Vel Satis prêtent à la critique par rapport aux berlines traditionnelles. C'est le prix à payer pour l'accessibilité et le confort intérieur. Le centre de gravité, nettement plus haut qu'à l'habitude,

incite à une approche plus relax du réseau routier, surtout lorsque celle-ci se plaît à enchaîner les virages serrés. Toutefois, sur les tracés rapides, autoroutes ou nationales, la Vel Satis semble être montée sur des rails. Dans ce cas, les vitesses proscrites par les pandores ne font aucune ombre à l'ataraxie des passagers.

La Vel Satis innove aussi en matière d'automatismes à un prix abordable : frein de parking, régulateur de vitesse, système de navigation couvrant par DVD l'Europe entière avec réception des informations de trafic, allumage automatique des phares et des essuie-glaces, verrouillage central par carte mains libres, introduction simplifiée au réservoir d'essence, prééquipement téléphone, mémoire du siège conducteur et des rétroviseurs extérieurs, fauteuils avant chauffants, ordinateur de bord, contrôles de la pression des pneus, de traction et de stabilité, commandes vocales...

