

Renault Vel Satis 2.2 dCi



Un essai détaillé de CHRISTIAN HUBERT



La concurrence

Alfa Romeo 166 2.4 JTD	29.500 €	4 m 72	150 ch
Audi A6 2.5 V6 TDI	35.600 €	4 m 80	163 ch
BMW 525d	36.400 €	4 m 78	163 ch
Rover 75 2.0 CDTi Sterling	28.505 €	4 m 75	131 ch
Volvo S80 2.4D	30.700 €	4 m 89	130 ch
Mercedes E 220 CDI	37.752 €	4 m 82	150 ch
Opel Omega 2.5 DTI Elegance	32.700 €	4 m 90	150 ch
Peugeot 607 2.2 HDI Diamant Pack	33.300 €	4 m 87	136 ch
Renault Vel Satis 2.2 dCi Privilège	34.400 €	4 m 86	150 ch
Saab 9-5 2.2 TiD Arc	32.550 €	4 m 83	120 ch

La fiche technique

Longueur	4 m 86
Largeur	1 m 86
Hauteur	1 m 58
Empattement	2 m 84
Poids	1.700 kg
Coffre	460 dm ³
Pneus	225/55 17
Réservoir	80 litres
Moteur	4 cyl en ligne, turbodiesel
Cylindrée	2.188 cc
Puissance	15 ch (110 kW à 4.000 tr/min)
Couple maxi	320 à 1.750 tr/min
Transmission	AV
Alésage - course	87x92

A l'arrêt

⊕⊕⊕⊕
Avec près de 15 centimètres en hauteur – énorme! – de plus que ses concurrentes, Vel Satis offre un confort évident pour monter et descendre de voiture, mais aussi à bord. En longueur, elle dépasse la Safrane de 7 centimètres, et la qualité des sièges tout comme l'ergonomie sont encore en progression. L'équipement est un suréquipement dès le niveau de base, et le seul reproche concerne la visibilité trois quarts arrière.

FURIEUSEMENT

Déplacer les problèmes!

Se garer au centre de la ville de Bruxelles étant devenu de plus en plus difficile et onéreux, pas mal de navetteurs ont trouvé l'astuce: on laisse la voiture en périphérie (là où c'est gratuit!) et l'on poursuit son voyage en transport en commun. A priori: une solution intelligente, sauf que... cela ne fait pas l'affaire des riverains touchés qui voient leurs rues squattées par des voitures ventouses durant toute la journée. La parade? Rendre le stationnement payant dans les zones concernées.

Bientôt, à l'image du sud de la France, on ne trouvera plus un seul centimètre de voie publique pour stationner son véhicule sans devoir acquitter des taxes exorbitantes. C'est le résultat d'une politique du chacun pour soi où les autorités locales règlent les problèmes en s'attaquant aux symptômes et pas aux causes.

Trop de véhicules dans Londres? Très simple: on rétablit l'octroi à l'entrée de la cité, comme au Moyen Age. Les plus riches (et tous les exemptés...) ne sentiront pas la différence, du moins dans leur portefeuille, tandis que les autres... n'auront qu'à se débrouiller autrement.

Continuons ainsi et l'on s'apercevra bientôt qu'après avoir payé la garderie pour les enfants et le transport pour se déplacer, les revenus du travail sont à ce point dérisoires que rester chez soi serait économiquement plus rentable pour beaucoup. Inquiétant, non?

Bruno Godaert

La marque

En Belgique, Renault a terminé 2001 à la première place et 2002 à la deuxième. Avant de renouveler la gamme de la Mégane et du Scénic, d'importance primordiale, le numéro 1 français s'est essayé dans un genre risqué: le remplacement de ses hauts de gamme dans un style en rupture avec les habitudes de l'époque. D'abord l'Avantime, un nouveau concept monovolume Coupé, puis Vel Satis, remplaçante de la Safrane, et enfin l'Espace. Renault n'a pas hésité à remettre cela pour ses nouvelles Mégane.

Le modèle

Renault, comme tous les Français, n'a jamais été vraiment admis dans le haut de gamme où concurrence allemande et suédoise fait la loi. Contrairement à Peugeot, la marque au losange s'est donc permis de faire tout autre chose pour créer l'événement, de casser le conformisme du segment.

Les versions

En trois niveaux d'équipement, Expression, Privilège et Initiale, la Vel Satis est proposée avec quatre motorisations: deux diesels (2.2 dCi de 150 ch et 3.0 dV6 de 180 ch) et deux essences (2.0T de 165 ch et 3.5 V6 de 245 ch). Seuls le 2.0T Expression et les 2.2 dCi ne sont pas vendus en version automatique. Les prix vont de 29.150 à 46.400 €.



L'équipement (Privilège)

Aide au stationnement	S
Antibrouillards AV	S
Banquette AR rabattable	S
Boîte automatique	Indisponible avec cette motorisation
Climatiseur	S
Cruise control	S
Essuie-glace AR	S
Intérieur cuir	1.750 €
Jantes en alu	De 620 à 920 €
Lève-vitres électriques	S
Ordinateur de bord	S
Peinture métallisée	620 €
Projecteurs au xénon et lave-phares	S
Rétroviseurs électriques	S
Airbags latéraux AR thorax	250 €
Siège AV réglable en hauteur	S
Sièges AV électriques	S
Sièges chauffants	S
Système navigation	1.750 € (S sur Initiale)
Cartes mains libres	S
Toit ouvrant électrique	1.000 €
Volant réglable hauteur et profondeur	S
Radio CD	1.250 € (S sur Initiale)

Les chiffres

Vitesse maximale	204 km/h	Consommation sur route	5,9 l
De 0 à 100 km/h	10,8 s	Consommation mixte	7,1 l
Km départ arrêté	32,7 s	Prix achat	34.400 €
Garantie	2 ans	Taxe circulation (12 cv)	545,02 €
Consommation urbaine	9,2 l	Taxe mise en circul.	867,63 €



Sur la route

⊕⊕⊕⊕
Ce moteur, excellent sur la Laguna, n'autorise pas des performances exceptionnelles sur une voiture lourde, grande, haute et au Cx de 0,335, mais elles sont largement suffisantes pour le conducteur moyen. Heureusement, la boîte à six rapports permet de solliciter correctement ce moteur. C'est au niveau du comportement que la Vel Satis fait merveille, contrairement à ce qu'on pourrait craindre de sa silhouette. Freins et pneus surdimensionnés pour cette motorisation participent au sentiment de sécurité qu'une excellente maniabilité et un efficace contrôle de trajectoire confirment.

Porte-monnaie

⊕⊕⊕⊕
Un peu moins chère que les Allemandes concurrentes, elle devient bien plus intéressante si l'on tient compte de l'équipement de série, largement suffisant. Il n'y a pas de miracle au niveau de la consommation qui prend de plein fouet le poids et l'aérodynamisme du véhicule, mais la version turbo diesel sauve les meubles.

Le bilan

Cette voiture, il fallait l'oser. Si l'on n'oublie pas qu'il existe des modèles de Vel Satis plus performants, pour ceux que la chose intéresse on trouvera peu de défauts à cette version-ci, à condition, évidemment, que cela fasse tilt du côté du look. Un confort et une place exceptionnels, un équipement et un comportement remarquables font largement oublier des performances assez banales et une consommation un peu élevée pour l'un des plus modernes parmi les moteurs turbodiesels.