

# ESSAI RENAULT SAFRANE V6i RXE STABILITE SECURITE



**C'est dans cette version que l'on pourra le mieux apprécier la Safrane. En effet, la lourdeur de sa caisse — et la remarque concerne toute cette catégorie de modèles d'ailleurs — réclame une cylindrée importante.**

L'habitacle reste typique Renault. Plaque de bord à l'image de la Renault 25, espace à l'avant et à l'arrière, ergonomie bien comprise. Le volant adopte un diamètre et un moyeu raisonnables. Il recevra en fin d'année un petit air bag de 35 litres, dont l'action sera combi-

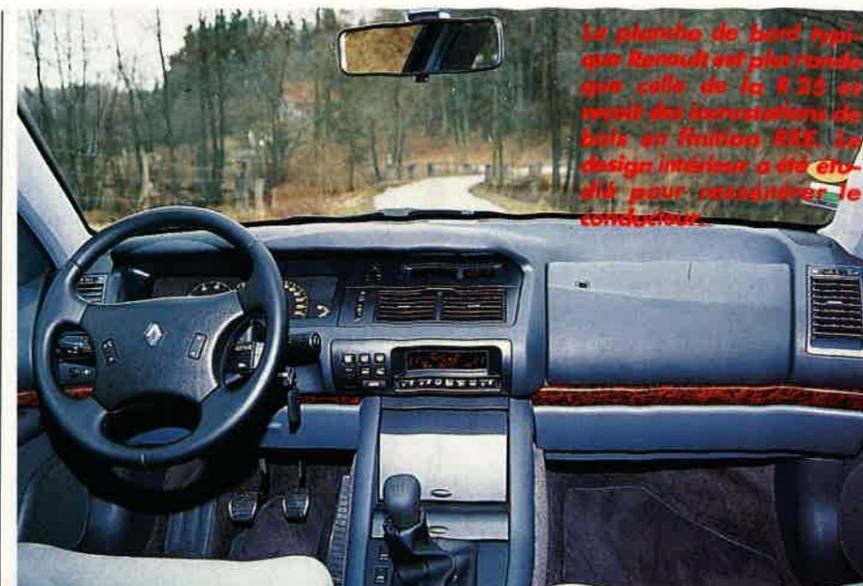
née avec celles de prétensionneurs de ceinture de type pyrotechnique. Les sièges se règlent électriquement à l'avant ainsi qu'à l'arrière. On retrouve aussi parmi l'équipement un ordinateur de bord facile à manipuler et un ordinateur de contrôle avec une voix de synthèse. La position de conduite est parfaite. La visibilité vers l'arrière demeure réduite du fait de la hauteur de la glace, mais on remarque que les rétroviseurs basculent en enclenchant la marche arrière. Le V6 3 litres développe beaucoup de couple, mais surtout, il présente une courbe très plate avec une puissance maxi obtenue à seulement 5 500 tr/mn. Son bruit n'est pas des plus mélodieux et ses montées en régime ne soulèveront pas l'enthousiasme. Il s'agit plutôt d'un honnête percheron conçu pour une

conduite paisible à faible régime de rotation. Passés 4 000 tours, on remarque d'ailleurs que le fait de pousser un rapport au-delà ne change pas grand-chose dans la qualité de l'accélération. Les performances ne sont pas ridicules quand même (30,4 s au 1 000 m départ arrêté), elles ne dénotent pas dans la catégorie de prix où la Renault Safrane est appelée à évoluer. La nouvelle boîte de vitesses n'est pas particulièrement agréable à manipuler. La commande est dure et peu précise et il faut toujours prendre garde à débrayer à fond. Renault est très conscient de ce problème et nous a annoncé qu'il y remédierait. Il paraît que l'utilisation d'une autre huile ou encore un rodage des boîtes améliorent le fonctionnement. Affaire à suivre. La suspension pilotée de la Safrane V6i

dans cette finition XRXE est un sérieux atout qui permet d'optimiser le confort, sans pour autant se priver de comportement, grâce à l'utilisation de trois lois de réglage. Mais il faut reconnaître que la suspension de base de cette voiture remplit aussi bien son office. Le silence du moteur et de la carrosserie, l'amortissement jamais brutal, le moelleux des sièges (ils sont plus épais en RXE qu'en RT), l'absence de mouvements de cabrage ou de plongée grâce à la correction d'assiette automatique, tout converge vers le confort et contribue en même temps que le design d'ailleurs à entretenir une atmosphère de détente.

L'assistance de direction varie insensiblement avec la vitesse. Cette commande est d'une grande précision et si l'on a bien choisi sa trajectoire au départ, la Safrane la poursuivra imperturbablement quelles que soient les conditions du relief. La tenue de route est un modèle du genre. La Safrane vire toujours bien à plat et son caractère sousvireur se manifeste très tard. On a certes toujours une certaine impression de lourdeur dans la direction, mais l'efficacité est remarquable. L'essieu arrière est rivé à la route et sous contrainte, il braque légèrement pour favoriser l'inscription de la voiture dans la courbe. On peut arriver ainsi à un glissement des quatre roues. Il s'agit là de caractéristiques de comportement adaptées à des conducteurs moyens et qui ont pour but de les rassurer. En virages serrés, malgré ce traitement, la Safrane conserve de la vivacité, mais il n'est pas question de s'aider d'une dérive de l'essieu arrière. Autre trait de caractère marquant de ce modèle : une imperturbable stabilité à grande vitesse, même sous l'effet d'un fort vent latéral.

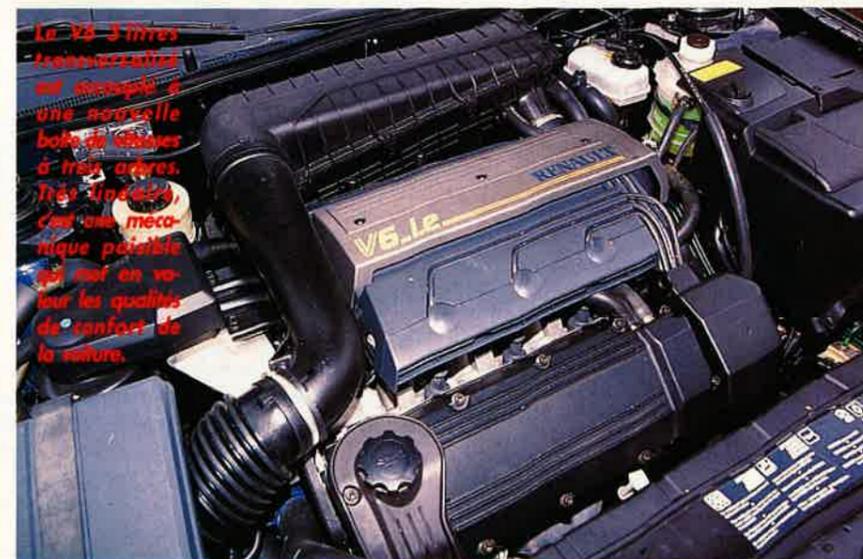
Dans ce domaine, par exemple, la Safrane est nettement supérieure à une auto comme la Citroën XM, dont la direction est difficile à caler. Au freinage, cette qualité se vérifie encore. On peut bien sûr freiner en courbe aussi bien qu'à grande vitesse en toute quiétude, ce qui n'est pas le cas pour toutes les voitures. La puissance de l'installation enfin surprendra. Dynamiquement, sur la plan du confort et de l'équipement, la Safrane V6i RXE ne craint pas grand-chose de la concurrence...



La planche de bord typique Renault est plus ronde que celle de la R25 et reçoit des insertions de bois en finition XRXE. Le design intérieur a été étudié pour rassurer le conducteur.



Un comportement dynamique au-dessus de tout soupçon.



Le V6 3 litres transversal est monté à une nouvelle boîte à six vitesses à trois arbres. Très linéaire, cet engin mécanique possède un mal en valeur les qualités de confort de la voiture.

## RENAULT SAFRANE

Moteur : V6 à 90°, transversal, 2 975 cm<sup>3</sup>  
 Puissance : 170 ch à 5 500 tr/mn  
 Couple : 24,5 mkg à 4 500 tr/mn  
 Transmission : traction avant  
 Direction : à crémaillère avec assistance variable  
 Suspension : Mc Pherson triangulé AV, Mc Pherson à 3 barres AR. Amortissement variable et correction d'assiette.  
 Freins : Disques ventilés AV et pleins AR. ABS 4 capteurs.  
 Roues : 6,5 J 15. Pneus 195/65 R 15  
 L/l/h : 4,73/1,832/1,44 m  
 Volume du coffre : 425 dm<sup>3</sup>  
 Réservoir : 80 L  
 Poids : 1 465 kg  
 Consommations : 8,2/10,1/15,5 l/100 km  
 0 à 100 km : 9,6 s  
 400 m DA : 16,6 s  
 1000 m DA : 30,4 s  
 Vitesse maxi : 220 km/h  
 Puissance fiscale : 16 CV