

■ Le tableau de bord est un peu clinique, mais il participe à la notion d'espace. Il faut d'ailleurs s'habituer à la profondeur de cet avant et aux énormes montants.

Hauteur, clarté et espace apportent un réel sentiment de bien-être

■ Le coffre peut accueillir les bagages de quatre personnes et plus une fois les dossiers rabattus.

► voir les invités du jour, même s'ils auront du mal à glisser leurs pieds sous les sièges avant, et si les plus grands seront gênés par la garde au toit. En outre, leur accès à bord est compliqué par la fermeté de la commande d'escamotage des sièges avant. Ce geste simple, souvent répété, devient pénible. Une commande électrique eut été parfaite mais chère à fabriquer pour ces fauteuils déjà sophistiqués (airbags latéraux et ceintures à pré-tensionneurs intégrés). Côté coffre, le volume disponible est satisfaisant (420 dm³, contre 558 dans un Espace), mais la modularité plus classique (banquette rabattable) éloigne de l'univers monospace. Pour rester dans la critique, la qualité d'assemblage aurait pu être meilleure (même si les matériaux sont corrects), ainsi que l'ergonomie. D'autant que par

■ Magique, le toit ouvrant et les vitres escamotables transforment l'Avantime en quasi cabriolet.

sa vocation de coupé, l'Avantime s'est focalisé sur le conducteur et sa passagère. Alors, pourquoi tout apparaît si éloigné de la main ? Telles les commandes de vitres arrière difficiles d'accès ou encore le réglage (fastidieux) du GPS placé bas, près du levier de vitesse. De surcroît, le bruit de vitres tremblotantes à la fermeture des portières, lié à l'absence de montant latéral, ne fait pas sérieux. Pour tout dire, l'Avantime ne semble

■ Les passagers arrière ne manquent pas de place, mais la garde au toit est juste, et on ne peut loger ses pieds sous l'assise avant.

pas complètement abouti. A la conduite, l'assise en hauteur conjuguée à la grande clarté apporte une excellente visibilité avant. On se sent en sécurité à bord de l'Avantime, et son encombrement important est, en partie, compensé par un bon rayon de braquage et une direction douce, agréable en ville. Les crêneaux sont cependant rendus délicats par une vision trois quarts arrière nulle. Le problème se répète sur route et autoroute, où l'on se surprend à regarder à deux fois avant de déboîter pour un dépassement. Sur ces longs parcours, l'Avantime s'avère silencieux (68 dBA à 130 km/h, c'est beau !) malgré quelques bruits d'air. Son V6 s'entend à peine et profite d'un 6^e rapport qui permet de tenir 140 km/h en restant sous la barre des 3000 tr/mn, tout en évitant des consommations extrêmes. Avec 12,2 litres aux

AVANTIME PRIVILÈGE
267 630 F - 40 780 €

FICHE TECHNIQUE

Moteur: V6 ess., 24S, 2 946 cm³
Puissance: 210 ch à 6000 tr/mn
Couple: 285 Nm à 3750 tr/mn
Transmission: avant, 6 vitesses
Pneu AV/AR: 235/50 R 17
Dimensions (L/l/h): 4,64/1,83/1,63 m
Réservoir/coffre: 80 l/420 dm³ *
Poids: 1778 kg *
Vitesse maxi en 5^e/6^e: 216/205 km/h *
80 à 120 km/h en 4^e/5^e/6^e: 9,7/13,1/16,6 s
Freinage: 69 m à 130 km/h *
Bruit: 68 dBA à 130 km/h
Conso. (l/100 km): 10,7/12,3/13,7 **

* Mesures J.C. Lassery
"L'Automobile Magazine",
** Route/autoroute/Ville

UTAC
CERTIFICATION
SYSTEMES QUALITE
ISO 9002
certificat n° 50/1126

100 km en moyenne, il freine ses appétits. Reste qu'il présente un niveau de confort de suspensions acceptable, sans plus, de la part d'une voiture voulue bourgeoise. On attendait une meilleure filtration des



■ Impressionnant ce coffre doté d'une grande vitre bombée. La commande d'ouverture est électrique et le seuil de chargement haut (82 cm).



■ Le toit et la découpe des vitres le démontrent: Renault et Matra savent ce qu'est un bel ouvrage. L'absence de pied milieu est appréciable.

Son immense toit transparent fait de l'Avantime le véhicule le plus vitré du marché



■ Une cinématique de coffre classique et une manipulation aisée. La contenance mini est de 420 dm³ (558 pour l'Espace).



■ Par rapport à l'Espace, l'Avantime a été abaissé de 20 mm, ses suspensions affermies et les voies élargies de 16. Sûr et stable, il prend peu de roulis mais il est moyennement suspendu.

► irrégularités. Il est vrai que l'Avantime a affermi ses trains roulants pour s'éloigner du monospace et mieux se rapprocher du coupé. Ainsi, le grand Renault demeure capable de prouesses en regard de son poids (1778 kg), puisqu'il s'avère totalement neutre, peu sensible au roulis, stable, excellent au freinage et rassurant, même en étant malmené. N'y voyez cependant pas un sportif, car ses suspensions sont, cette fois, trop souples pour un rythme soutenu. Relativement précis, le train avant manque de finesse et l'ensemble est lourd, pataud dans les enchaînements, tandis que le moteur peine à animer le Renault.

Légèrement absent sous 3800 tr/mn et doté d'une boîte précise mais lente et trop longue, ce V6, non dénué d'à-coups, demande à se maintenir ►

PRATIQUE

LES PORTES, longues, ne s'ouvrent pas trop pour faciliter la sortie en parking, grâce à cette double charnière.



RANGER

Deux grandes boîtes à gants prennent place au centre du tableau de bord. Celle du haut est réfrigérée et intègre l'écran GPS.



PAS PRATIQUE

L'AIRBAG passager peut être déconnecté avec une clé, autre que celle du contact. A l'heure de la carte à puces...



TROP DUR

Escamoter dossier et assise de siège est ardu. Ce geste anodin est rendu difficile par une poignée ferme et mal conçue.



Un équipement hors normes

Le degré d'équipement de l'Avantime est inédit: 6 airbags, ordinateur de bord, sièges à réglages électriques, ABS, antidérapage ESP, climatisation électronique, deux boîtes à gants dont une réfrigérée, toit ouvrant, phares au xénon, radio CD télécommandée, régulateur de vitesse. Tout ceci concerne la version de base Dynamique à 237456 F. La Privilège, essayée ici, ajoute, entre autres, les roues de 17 pouces, le système de navigation GPS (très imprécis), l'aide au parking, les essuie-glaces à capteur de pluie, le changeur frontal 6 CD avec le "vrai" son et les sièges avant chauffants à réglage lombaire électrique. Il manque juste la salle de bains et la cuisine à l'américaine.



■ La nouvelle boîte 6 vitesses est précise mais longue de course et accroche légèrement. Quant au système d'orientation GPS, il s'est avéré incertain sur route.



■ Un arrière volontairement volumineux mais peu vitré par rapport au reste et imposant un angle mort gênant de l'intérieur.

Ce monospace trois portes aux allures de coupé rompt résolument avec les habitudes

► dans les tours pour se montrer efficace. Les chiffres de reprises le prouvent: 9,7/13,1/16,6 s pour passer de 80 à 120 km/h en 4^e, 5^e et 6^e. C'est très moyen. L'Avantime est plutôt fait pour enrouler tranquillement, toutes vitres ouvertes, en laissant ses passagers apprécier le paysage, grâce à la position haute de sérateur et aux immenses surfaces vitrées, libérées des montants latéraux, qui leur laissent croire qu'ils sont à bord d'un cabriolet. Ce Renault présente d'ailleurs des défauts propres aux découvrables, comme les couinements et autres bruits de mobilier. A la longue, cela pourra agacer ses propriétaires, aisés, de même qu'ils se demanderont si l'absence de pied milieu ne fera pas vieillir prématurément la jonction entre les vitres avant et arrière. Manifestement, en réalisant l'Avantime, Renault s'est imposé de lourdes contraintes

techniques. La raison? Le paradoxe à vouloir concevoir un monospace pour deux, dont la modernité du design l'emporte sur nombre d'aspects pratiques. Alors, ce "coupé-space" ne fait rien parfaitement, manque parfois de soin, vu les tarifs pratiqués, et affiche un rapport encombrement/habitabilité à faire défaillir une Twingo. Mais qui peut nier qu'il réponde à la volonté de Renault de casser les moules pour tenter de faire évoluer l'automobile? D'ailleurs, en cuisinant des ingrédients de coupé, de break et de cabriolet à la sauce Espace, l'Avantime affiche un réel tempérament et un charme indéniable.

Il est vrai qu'après avoir découvert avec lui les plaisirs d'une conduite facile, aérée, éclairée, le regard placé au-dessus de la mêlée, on se retrouve sacrament à l'étroit dans le coupé ou le break qui l'accompagnaient durant cet essai (voir ci-contre). Certes les habitués de voitures luxueuses, friands de produits aboutis, ne seront pas conquis par ce monocorps en costume du dimanche. Mais comme tout véhicule de niche, l'Avantime séduira ceux qui aiment afficher une certaine modernité au travers de leur voiture, surtout s'ils ne sont que deux à bord. ■

Ivan Magot
Photos David Boumier

Entre break et coupé

Premier monospace à jouer sur plusieurs registres, l'Avantime vient chasser sur les terres du break et du coupé. Pour mesurer s'il apporte ou non une réponse aux amateurs des deux genres, nous avons emmené dans nos bagages une Mercedes CLK 230 K (261 070 F) et une Saab 9.5 2.3 Turbo Aero (265 000 F). Coupé bourgeois propre sur lui et parfaitement fini, le CLK est un peu plus sportif, plus dynamique côté moteur (193 ch), mais à peine plus drôle à conduire que le grand Renault et on s'y trouve, en comparaison, franchement à l'étroit. De son côté, le break Saab suscite curieusement plus de plaisir à la conduite. Malgré un châssis très moyen, des

suspensions mal amorties et un net manque de motricité, il arrive, grâce à son moteur turbo puissant (230 ch), au caractère affirmé, à réjouir son conducteur. Avec une contenance minimale de 380 dm³, le grand break Saab peut avoir des complexes face aux 420 dm³ de l'Avantime. Il offre, en revanche, une grande originalité intérieure et une finition supérieure à celle du Renault.

L'Avantime apparaît un peu moins soigné que ces deux concurrents mais mieux équipé. Il plaira aux amateurs de break comme de coupé. Avec son toit ouvrant électrique et les quatre énormes vitres totalement escamotables, il peut même toucher une troisième catégorie: les cabriolets.



■ Premier monospace pensé pour deux personnes, l'Avantime s'avance sur le terrain des breaks de luxe, des coupés et même des cabriolets.

NOUS AIMONS

- ▲ Le concept innovant
- ▲ L'espace, la clarté et le toit ouvrant
- ▲ Le comportement sécurisant
- ▲ Le freinage puissant
- ▲ L'équipement abondant

NOUS N'AIMONS PAS

- ▼ L'accès à l'arrière
- ▼ Les à-coups moteur
- ▼ Le poids élevé
- ▼ L'embrayage peu progressif