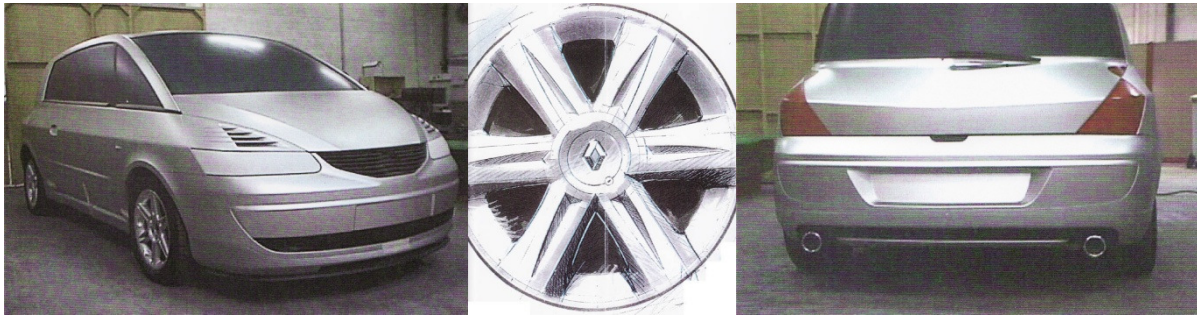


## Mon histoire AVANTIME

Nom de code D66, le coupéspace nous est présenté fin 1998. Instantanément séduit, j'imagine pour ce concept une large gamme de produits dynamiques, haut de gamme et la possibilité de développer, enfin, des véhicules largement personnalisés, dans la philosophie de nos concurrents BMW, Mercedes ou Audi. Avantime doit devenir le porte-drapeau du nouveau style Renault, un grand coupé haut de gamme et innovant. Une stratégie commerciale après-vente à la hauteur de ce concept doit être mise en place.

Rapidement, je présente les grandes lignes de ma gamme, mes idées de co-branding, les différents développements possibles autour d'Avantime. J'ai le soutien total de ma hiérarchie, quoi qu'assorti d'une consigne : ne pas dépenser d'argent... ce point deviendra un leitmotiv et ma marque de fabrique !



Premier élément de la gamme, un kit carrosserie, il apportera dynamisme et élégance à la ligne d'Avantime. Présenté aux réseaux en avant première, il devient vite incontournable... Constitué d'une lame de spoiler avant, de deux jupes latérales, d'une jupe arrière, d'un jeu de roues de 18" (en remplacement du 16 ou 17 d'origine) et d'un silencieux d'échappement.



Le kit carrosserie développé en partenariat avec la célèbre marque Zender en Allemagne est le pivot de ma gamme, il remporte un vif succès auprès des équipes marketing Renault européens, et comme je l'espérais, nous étudions sa pose optionnelle dans un atelier dédié. La roue 18" inédite est chaussée par Michelin, cette dimension inconcevable lors de la première présentation interne, passera en option sur les derniers véhicules livrés. Enfin, deux silencieux arrière, une version à simple sortie et une à double sorties droite/gauche sont développés et homologués avec Devil pour finaliser le Pack Sport.

En parallèle de l'extérieur, je m'attaque aux garnissages. Fait rarissime chez un constructeur français, l'Avantime est disponible de série en deux harmonies, beige sable et noir, limitée toute fois aux seuls sièges. Je propose de lui adjoindre une gamme de cuir étendu à la planche de bord et portes avec un panel d'une trentaine de teintes emprunté au volumineux catalogue Bridge of Weir, fournisseur de Bentley. Accueilli très favorablement par l'équipe projet, cette variante «personnalisation intérieur» deviendra une option à part entière, dénommée Pack Exception, elle sera retenue pour un montage usine et déclinée en 6 teintes avec un grand succès. Cette option sera reprise sur la Clio V6 Renault Sport.





## AVANTIME HAUTES PERFORMANCES

En marge de la version série et de ses différentes finitions, la rencontre avec plusieurs préparateurs allemands (ALPINA, CARLSSON, BRABUS...) me poussent à aller plus loin dans le développement de l'Avantime.

S'affichant désormais avec une ligne plus dynamique, il lui manque une motorisation performante capable de conquérir un niveau de clientèle plus exigeant.

Les bases techniques et les objectifs de performances sont rapidement définis, la réalisation d'un démonstrateur débute dans nos ateliers sous ma direction.

J'ai négocié un budget de 30 000 € et dispose d'un AVANTIME pré-série pour présenter un véhicule complet et 100% fonctionnel sur la base du V6 3.0 I BV6 de 210 cv.

Un premier essai avec une préparation atmosphérique ne donnant pas les résultats escomptés, je fais appel aux responsables de la FAM (Exincourt) pour équiper le V6 d'un compresseur volumétrique identique aux Mercedes C32 AMG, le résultat est sans appel, avec l'aide de culasses Clio V6 et une coupure d'allumage repoussée à 7500 tr/mn, nous atteignons la puissance de 295 cv et une vitesse maxi de 262 km/h, que nous limiterons électroniquement à 250. Sur les pistes de Ladoux, l'équipe Michelin mène la mise au point des pneumatiques et suspensions, des jantes forgées de 20" spécifiquement réalisées pour l'occasion chez MilleMiglia aux USA, des pneus Michelin Pilot Sport (Version Audi A8) en 255/35x20 et des amortisseurs réglables Koni permettent de gagner en performance sans dénaturer le confort. Nous adoptons aussi un système de freinage redimensionné, conçu par Beringer et dérivé de la compétition, avec des étriers à 6 pistons montés à l'avant, des durits aviations en inox réalisées sur mesure chez Goodridge et un liquide de freins adapté. Enfin, nous montons divers renforts sur le châssis et les éléments de suspension pour rigidifier l'ensemble.

5 mois de travail et 20 000 € ont été dépensés\*, ma version 3.0 C Noire Nacrée est prête pour une présentation officielle sur le site du CERAM à Mortefontaine. Philippe Guédon, PDG de Matra, le directeur de projet AVANTIME et les différents responsables techniques des bureaux d'études sont présents pour la comparer avec une version équipée d'un 3.0 I Biturbo (qui se révélera totalement inconduisible).

Malgré la pluie qui s'abat sur Mortefontaine et les environs, la voiture se comportera parfaitement et démontrera des capacités et des performances inédites pour son gabarit, avec un contenu technique pertinent et économiquement viable.

Une version diesel de 175 cv sera aussi testée et la préparation homologuée sera montée sur 3 Avantime d'essai.

Malheureusement, MATRA est en train de vivre ses derniers mois, le projet sera stoppé peu après ces essais.

Le budget restant est destiné à l'aménagement intérieur, mais je n'aurai pas le temps de finaliser les travaux entamés sur les sièges avec l'équipementier italien Sparco et le sellier français The Leather Design.