

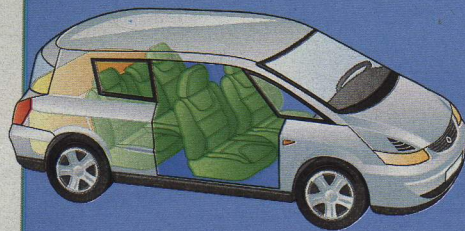
Renault Avantime

Le droit à la différence

Séduire les amateurs de coupés, de breaks et de monospaces avec un seul et même véhicule est un pari qui semble tenir de la gageure.

Le genre de pari qui n'effraie pas Renault, habitué à s'entendre dire que "ça ne marchera jamais". Pour mener à bien ce projet, Renault s'est associé à Matra, partenaire technique avec lequel il lançait le concept - à succès - du monospace il y a maintenant quinze ans. Comme l'Espace, l'Avantime possède une carrosserie en matériau composite, greffée sur une ossature métallique galvanisée à chaud. L'Avantime se distingue en revanche par sa structure supérieure en aluminium et par l'absence de pied milieu. Point de montants latéraux non plus, ce qui autorise une vision panoramique pour les quatre occupants. Seulement quatre, car la garde au toit arrière limitée, et la banquette dessinée pour accueillir confortablement deux passagers, limitent les prétentions familiales de l'Avantime. Et ce d'autant que les portières, à la cinématique complexe, n'offrent qu'un angle d'ouverture très limité et que les sièges avant sont difficiles à basculer. Une fois installé, on apprécie pourtant le confort et le maintien de la sellerie. Beaucoup moins le bruit du vent, qui court le long de l'immense surface vitrée, la finition (indigne d'un modèle haut de gamme) ou les divers bruits de mobilier, beaucoup trop présents dans l'habitacle. Un habitacle qui manque d'audace, avec un bandeau central regroupant toutes les informations propres à la conduite, emprunté à l'Espace. Heureusement, la présentation est plus soignée et la qualité perçue de bien meilleure facture. Les rangements, bien représentés, offrent un bon volume (27 dm³ au total), mais l'accès aux bacs de portière n'est pas aisé. Son comportement routier est aussi sérieux que rassurant. Suspendu fermement mais sans excès, l'Avantime n'est pas trop sujette au roulis et les mouvements de caisse sont plutôt bien freinés, malgré un poids coquet (1 779 kg), ce même à bonne cadence sur les petites

routes. Le train avant fait preuve d'une belle précision et le train arrière reste fidèle à la trajectoire. Très souple, très discret aussi, le V6 3.0 de 210 ch, qui souffre de quelques petits à-coups d'injection, peine dans les relances, faute d'un étage de boîte plus court. Sur les voies rapides, où l'Avantime fait preuve d'une bonne tenue de cap, le moteur V6 donne sa pleine mesure: 218 km/h sur le cinquième rapport (le sixième, très long, servant à modérer la gourmandise du 6 cylindres). Le freinage, puissant, complète un bilan dynamique des plus satisfaisants. L'équipement de série l'est également. Mais c'est un minimum à ce niveau de gamme et avec un prix d'appel qui débute à 237 456 F. ●

**Habitabilité-Modularité : 8/20****MESURES D'HABITABILITE (mm)**

Largeur AV-AR aux coudes	1 485 - 1 430
Hauteur maxi du coffre	940
Largeur mini du coffre	1 060
Profondeur maxi du coffre	1 545

Sielle affiche des formes imposantes, la Renault Avantime, qui cherche à contenter les adeptes du coupé et du break, n'est pas la mieux lotie sur le plan de l'habitabilité. Les places arrière ne sont ainsi confortables que pour deux personnes qui ne dépassent pas 1,80 m sous la toise. Le coffre fait bonne mesure, avec un volume de 530 dm³. Volume qui peut atteindre 900 dm³ en rabattant les dossiers arrière. Mais, s'il présente un plancher parfaitement plat dans ces conditions, le seuil de chargement, haut perché, et l'ouverture, étroite, ne facilitent pas la manutention d'objets lourds ou encombrants.

Prix : 237 456 F F (36 200 €)
Puissance fiscale : 14 CV



Les formes torturées de la partie arrière réduisent sensiblement la visibilité. En actionnant la touche "plein air", qui actionne les vitres et le toit ouvrant, l'Avantime se mue (presque) en cabriolet.

La filiation avec l'Espace est un peu trop criante. Si la qualité perçue reste supérieure, de nombreux bruits parasites émanent de l'habitacle. L'accès au GPS, derrière le levier de vitesses, n'est pas aisé.

Qualités

- Habitacle très lumineux
- Bon comportement routier
- Freinage efficace

Défauts

- Habitabilité arrière
- Consommation forte
- Finition bâclée

Fiche technique

MOTEUR	
Type	6 en V à 60°
Alimentation	Injection électronique multipoint
Cylindrée (cm³)	2 946
Puissance maxi (ch à tr/mn)	210 à 6 000
Couple maxi (mkg à tr/mn)	29,5 à 3 750
DIMENSIONS-POIDS	
Longueur-largeur-hauteur (m)	4,64-1,83-1,63
Poids (kg)	1 779
PERFORMANCES	
Vitesse maxi (km/h)	218
Accélération :	
1 000 m D.A. (s)	29,6
Reprise :	
De 90 à 130 km/h en 4° (s)	8,8
FREINAGE	
A partir de 130 km/h (m)	68
SONOMETRE	
A vitesse stabilisée 130 km/h (dBa)	68,9
CONSOmmATIONS	
Moyenne (l/100 km)	12
Autonomie moyenne (km)	635

Verdict



Conclusion

Les quelques constructeurs bien inspirés qui ont créé ce que l'on a appelé prématurément une niche de marché commencent à sentir le vent tourner. Tant pis pour eux, tant mieux pour nous ! Fini le temps où les monospaces n'avaient qu'à démontrer un peu de sens pratique pour faire la nique aux breaks et aux berlines, la plupart du temps avec un prix de vente excessif, une piètre qualité de fabrication et de finition ainsi qu'un agrément de conduite douteux. Aujourd'hui, le monospace est un véritable marché plutôt haut de gamme. En deux années, les nouvelles idées se sont relayées, les prix ont – un peu – baissé, la qualité a progressé. Est-ce suffisant ? Loin s'en faut. Aucun ne parvient à réunir toutes ces qualités. Les derniers arrivés apportent de maigres éléments de réponse. La Toyota Avensis Verso, soignée et équipée comme une familiale, sobre et agréable à conduire, s'affiche à un tarif contenu. Mais son habitacle n'est pas aussi bien conçu que celui d'un Espace. Dommage. Dans un autre ordre d'idées, la Suzuki Liana ose bousculer les habitudes en matière de prix. A moins de 80 000 F, ce break haut sur pattes conserve un habitacle trop classique. Les choses pourraient bientôt changer. Forts de leur expérience, Peugeot, d'abord (à la fin de l'année), et Renault (fin 2002) vont relancer leur monospace familial. Multiplexage, qualité des matériaux, équipements, détails d'agrément et diesel puissant sont attendus sur cette nouvelle génération de monospaces. Peut-être enfin dignes des voitures haut de gamme. Pourvu qu'ils aient aussi la bonne idée de ne pas trop forcer les prix...



Malgré son poids important, l'Avantime fait preuve d'une belle agilité. Comportement routier et freinage sont également d'un très bon niveau.