



Avantime 3.0 V6 Privilège



Voilà un véhicule qui ne s'inscrit dans aucune des catégories existantes. Certains y voient un coupé, un cabriolet, d'autres un monovolume. Techniquement parlant, l'Avantime répond avec brio à une série de défis. Le toit ouvrant panoramique, les lourdes portes de 1,40 m de long à double articulation, les vitres latérales dépourvues de cadre de guidage, les sièges avant à ceinture embarquée... Le résultat est qu'une bonne partie du prix de vente de l'Avantime, apparemment exagéré, contribue aux frais de conception de cette automobile, objet rare qui provoque des attroupelements dans la rue. Impossible de passer inaperçu au volant de l'Avantime !

Avec cette voiture, Renault vise les adeptes des belles mécaniques qui se différencient de monsieur "Tout le Monde" tout en affichant un statut cer-

tain, une vision peu conformiste de l'auto, un souci des innovations techniques. Une façon de rouler différent et de prendre de la hauteur. En vous installant au volant, vous avez une sensation de visibilité et d'espace uniques en leur genre. L'habitabilité à l'avant est remarquable.

L'inaudible moteur V6 de 3.0 litres mérite tous les éloges. J'ai été surpris par la faible consommation atteinte, 10,6 litres au cent pour déplacer 1800 kg avec fluidité... Je suppose que la présence d'une sixième vitesse n'est pas étrangère à l'atteinte d'une autonomie de plus de 650 kilomètres pour 71 litres de carburant.

N'empêche que l'Avantime (avant son temps), mérite la boîte automatique. L'onctuosité du moteur sera mieux mise en valeur sans les ruptures de charge lors des changements de rapports.

L'Avantime se manie très bien en ville et dans les chemins ruraux. Cependant, c'est sur route et autoroute qu'elle peut exprimer le mieux ses qualités. Les performances sont exceptionnelles. L'agrément de conduite est d'un haut niveau. Le châssis de l'Avantime est précis et les suspensions mériteraient un



peu plus de fermeté. Reste que ce mastodonte, plus long que le Grand Espace, plus lourd que la majorité des monovolumes du marché, se montre d'une rare agilité et freine de façon exemplaire. La précision de la conduite n'a rien à voir avec celle d'une monospace. La faible hauteur du véhicule, la légèreté de la structure supérieure abaissent le centre de gravité et limitent la plongée lors du freinage. De plus, adieu les prises de roulis dans les courbes à haute vitesse.

Le multiplexage de la Laguna a été revu pour répondre aux contraintes du modèle. Souvenez-vous que cette solution permet de réduire au minimum le câblage et facilite l'ajout de nouveaux équipements. Un bouton "grand air" commande l'ouverture automatique et simultanée du toit, des fenêtres avant et des custodes arrière. En promenade citadine ou rurale à moins de 90 km/heure, c'est génial !

Le système GPS chez Renault est un bijou. Cependant, pour quelles raisons a-t-on été caché les commandes si loin. Et pourquoi les boutons de commandes sont-ils à ce point anti-ergonomiques ?

D'autres défauts à corriger rapidement : le bouton "grand air" devrait commander la fermeture automatique au lieu de devoir le maintenir appuyé pendant quelque quinze secondes. D'ailleurs, la commande électrique devrait, me semble-t-il, gérer tout ça ! Les attaches des ceintures de sécurité sont aujourd'hui coincées en le bac de rangement central et le siège. Le bac de rangement central du tableau de bord ne peut rester en position ouverte. Des détails que les versions prochaines auront tôt fait de faire oublier...

