

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Grote Renault breekt met alle tradities

Bijzonder excentriek

Met de Avantime zet Renault een uiterst opvallende auto op de weg, die geen concurrentie kent. Het is geen MPV, geen stationwagon en geen coupé. Deze grote tweedeurs Fransoos is vooral opvallend anders, maar is hij ook functioneel?

De kunstzinnige Avantime was lang van tevoren aangekondigd. Hij stond in conceptvorm op vele auto-shows. Bij de eerste aanblik was het toch wel even slikken, maar de reacties van publiek en vakpers waren kennelijk zodanig positief dat Renault het experiment wel aandurfde. Het eindresultaat ziet er tamelijk bizar uit: de gemoderniseerde Espace voorzijde is nog redelijk conventioneel, maar daarna begint het avontuur. De B-stijl werd als het ware overgeslagen. In plaats daarvan boetseerden de Fransen een zware en uiterst creatieve C-stijl in de vorm van een omgekeerde pet. Deze wordt krachtig ondersteund door een verticaal staande cirkelvormige achterraut, waaronder nog een schuin naar beneden aflopende kontje volgt. Recht van opzij bekeken vallen vooral het lange portier en het ontbreken van een middenstijl op. Door deze factoren is de Avantime eerder een coupé dan een MPV.

De Avantime wordt voorlopig alleen in combinatie met de 3.0 liter V6 aangeboden. Een viercilinder 2.0 liter turbo benzinemotor en een beresterke turbodiesel komen later. De basisprijs voor de Dynamique Privilège komt op een straffe € 48.000. Maar dan heb je ook wel een heel complete Avantime die zelfs is voorzien van Carminat navigatie en lederen bekleding.

Zachte reus
Onder de korte, schuin aflopende motorkap ligt de zacht snorrende 3.0 liter V6 uit de Espace serie. Het is een nauwelijks hoorbare, maar



wel zeer krachtige motor die de vrij zware Avantime schijnbaar moeiteloos voort te bewegen. De L7X motor is een prachtige moderne krachtbron, geheel uit lichtmetaal opgebouwd en voorzien van vier kleppen per cilinder en tweemaal twee bovenliggende nokkenassen. Renault monteert een multi-point, sequentieel injectiesysteem van Bosch, type MP 7.0.

Het door de fabriek opgegeven maximum vermogen bedraagt 152 kW bij 6000 t/min en er komt volgens de fabrikant een maximum koppel uit van 285 Nm bij 3750 t/min. Wij reden uiteraard even bij MAHA in Vianen langs. We kwamen tot de volgende metingen: een maximum vermogen van 159,5 kW bij 6080 t/min, dus de Fransen waren iets te bescheiden. Het maximum koppel lag wat lager met 266 Nm dat werd bereikt bij 4930 t/min

precies. De vlakke koppelkromme laat zien dat we hier met een uiterst soepele motor te maken hebben die schakellui gereden kan worden.

We noemden al het muisstille leven dat de Avantime motor in zijn vooronder leidt en we maakten ook al gewag van de souplesse en de stille kracht. Die kan onmiddellijk omzwiepen in reuzenkracht zodra de bestuurder met zijn rechervoet het pedaal even flink in het hoogpolige tapijt drukt. Dan wordt de schijnbaar lui spinnende kater, opeens een hardwerkende krachtpater die de ruim 1700 kg wegende koets Goliath-achtige stappen geeft. Daarbij danig geholpen door een voorbeeldig schakelende zesbak. De motor werkt zelfs zodanig stil, dat we meer dan eens vergaten om überhaupt de zesde versnelling te gebruiken.

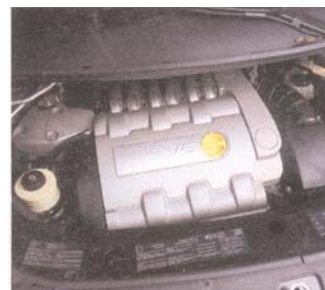
Leefruimte
Het grensverleggende uiterlijk houdt in het interieur helaas geen stand. Renault heeft daarover weer een andere filosofie die rust, rust en nog eens rust inhoudt. Dus geen vermoeiend zicht op knoppen, schakelaars en instrumenten, maar een ontspannen leefcentrum in leder en aluminium. De Avantime is van binnen eigenlijk nauwelijks als auto herkenbaar, ware het niet dat er toch een stuurkolom met bijbehorend wiel in deze ruimte naar binnen prikt.

Het interieur wordt bereikt via het zware portier. Dit is dusdanig lang dat Renault daarvoor een speciale scharnierende schuivende constructie heeft moeten ontwerpen. Dit gewichtige portier had net



Aan de voorzijde is de Avantime nog het minst controversiël. De neus heeft iets weg van die van de Espace. Bijzonder is het ontbreken van een middenstijl en de aanwezigheid van enorme zijportieren.

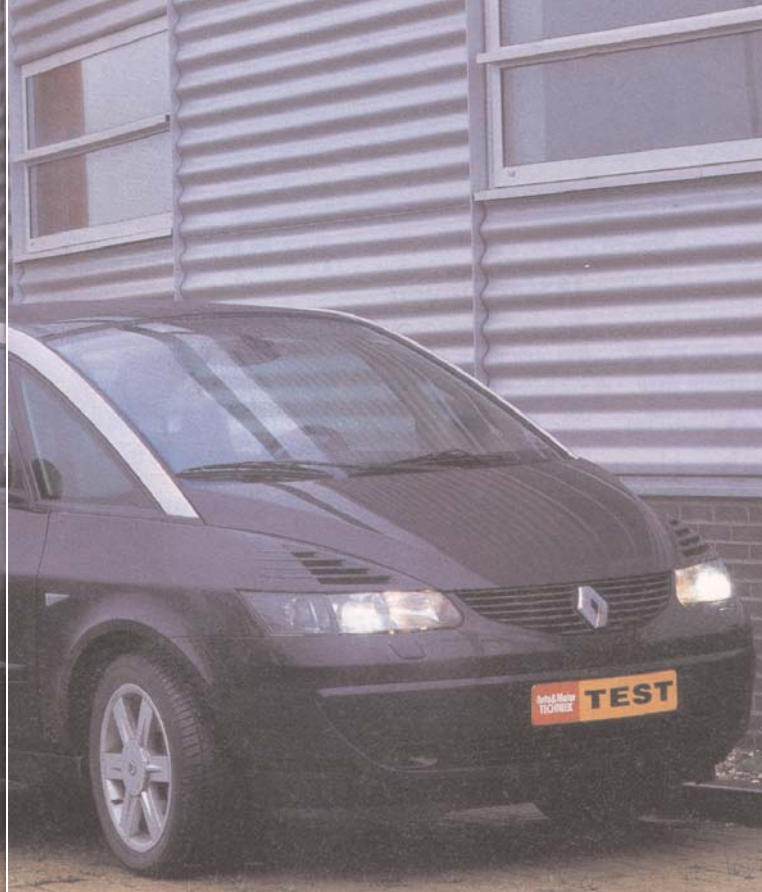
Uiterst merkwaardig en zeer herkenbaar is de achterkant, met name door de verticaal geplaatste, halfronde achterraut met 'pet'.



Onder de motorkap hangt een herkenbare 3.0 liter V6 uit het Renault programma. Krachtig, geruisarm en vrij dorstig.

Het interieur is vooral ingericht om de inzittenden zich thuis te laten voelen. Het dashboard vertoont nauwelijks schakelaars, maar des te meer berguimten.

**Auto & Motor
TECHNIEK
TEST**



De bediening voor de klimaatregeling is afkomstig van de Espace en zit net als bij deze tegen de linker A-stijl. Ook de passagier kan zelf de temperatuur instellen.



Het beeldscherm midden bovenop het dashboard geeft de belangrijkste functies digitaal weer. De aflezing is nogal onnauwkeurig. De toerenteller zit recht voor de bestuurder.



De enorme zijportieren hebben een ingenieuze scharnierconstructie. Let op het ontbreken van de middenstijl en als consequentie daarvan, de gordel in de stoel-leuning.

FOTO'S: JAN LIEFTINK

De achterbank ziet er comfortabeler uit dan hij is. De beenruimte valt tegen, je zit laag en de hoofdruimte is beperkt.



Volop berguimten in het dashboard. Ook de cd-wisselaar kreeg er een plaatsje. Onhandig is de losse afstandsbediening voor het audiosysteem.



De bagageruimte is zeer groot, je kunt er de vakantie bagage ruimschoots in kwijt. De hoge dorpel kan bij zware voorwerpen onhandig zijn.

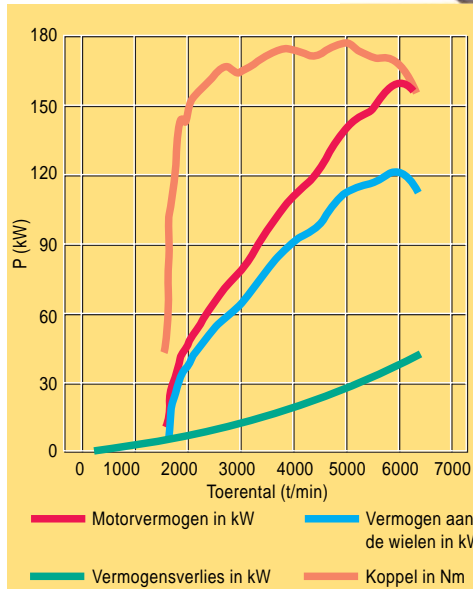


als bij BMW en Mercedes, mooi van een dichtzuidende constructie kunnen profiteren.

Vier tot vijf zitplaatsen vullen het optisch grote interieur dat in werkelijkheid niet eens zo heel erg ruim blijkt te zijn. Vooral de beenruimte achterin is beperkt, je komt er door de zwaar schuivende stoel bovendien lastig in en je zit er vrij laag. Er is weinig steun voor de bovenbenen. Geen comfortabele achterbank dus. Wie ruimte en comfort wil kan maar beter een Espace bestellen. Voorin zit je excellent op lederen fauteuils die in voldoende richtingen zijn te verstellen. Een deel daarvan gaat zelfs elektrisch. De stuurkolom kan niet kantelen maar wel schuiven.

Het zicht op de digitale instrumenten is goed. Ze zijn net als bij de Espace in een beeldscherm in het midden bovenop het dashboard geplaatst. De toerenteller bevindt zich daarentegen in een apart ventertje, recht voor de bestuurder. De instrumenten werken zeer onnauwkeurig. Wanneer je gas geeft werkt bijvoorbeeld de snelheidsmeter wel vrij direct, maar de toerenteller pas na lange aarzeling. En op gas los reageren ze allebei traag. Standaard op dit model is een Carminat navigatiesysteem (op onze testauto niet aanwezig) en een vrij uitgebreide boordcomputer.

Uiteraard staat de Avantime in zijn Privilège uitvoering bijna bol



Testmetingen

Max. motorvermogen op rollenbank	159,5 kW bij 6.080 t/min.
Max. vermogen aan de wielen op rollenbank	120,5 kW bij 6.080 t/min.
Max. koppel op rollenbank	266 Nm bij 4.930 t/min.
Max. motorvermogen (fabrieksopgave)	152 kW bij 6.000 t/min.
Max. koppel (fabrieksopgave)	285 Nm bij 3.750 t/min.
Acceleratie:	
0-80 km/h:	6,2 sec.
0-100 km/h:	8,8 sec.
80-120 km/h:	6,6 sec.
Geluidsmetingen:	
80 km/h:	63 dBA
100 km/h:	66 dBA
120 km/h:	68 dBA
Brandstofverbruik EC 93/116:	
Stadsrit:	15,9 liter op 100 km
Buitenweg:	8,9 liter op 100 km
Combinatierit:	11,3 liter op 100 km
Gemiddeld testverbruik:	13,3 liter op 100 km
Gemeten topsnelheid in twee richtingen:	220 km/h
Topsnelheid (fabrieksopgave):	220 km/h

Meting: MAHA Nederland bv, Vianen



van de accessoires. De elektrische ruiten kunnen behalve individueel, ook via een aparte schakelaar in combinatie met het glazen dak volledig open schuiven. Door het open dak en de afwezigheid van de middenstijl ontstaat op die manier bijna een cabriolet gevoel. Desgewenst kan een elektrisch werkende zonwering het glazen dak afdekken. Verder behoren Xenon verlichting, een automatisch dimmen van de spiegel, een regensensor, cruise control en een radio/CD-speler tot de uitrusting. Helaas werkt de radiobediening super onhandig met een losse afstandsbediening. Gelukkig is er ook nog een bedieningsconsole aan de stuurkolom voor de meest gebruikte functies.

De afwerking van de Avantime ziet er verzorgd uit, maar de kwaliteit valt een tikje tegen. De 140 cm lange portieren voelen niet al te stevig aan, de koets is niet geheel torsievrij en je hoort vrij veel windgebruis. Dat laatste komt vooral door de vele naden rondom het glazen dak.

Geen zwevend tapijt
Renault maakte voor de Avantime gebruik van de bodemplaat en het onderstel van de Espace. Uiteraard, want deze auto zal niet in grote aantallen worden gebouwd. Wie een soft rijdende auto had verwacht komt ietwat bedrogen uit. De Avan-

time ligt stevig op de weg en geeft de meeste oneffenheden voelbaar door. Ofschoon je als bestuurder door de specifieke zit, ergens midden in de auto, geen enkel overzicht over je voertuig krijgt en ook het gevoel hebt amper bij de zaak betrokken te zijn, blijkt dat laatste in werkelijkheid mee te vallen. Het chassis en de besturing geven voldoende informatie door en het onderstel laat zelfs zeer hoge bochtsnelheden toe zonder dat er iets mis gaat. Uiteraard zorgt de hoge koets voor wat overhellen, maar dat blijft binnen de perken. Ook de onoverzichtelijke carrosserie went snel. Nog een laatste opmerking geldt de remmen. Deze grijpen net als bij alle grote Renaults heel zacht aan maar laten zich verder uitstekend doseren.

Al met al is de 464 cm lange Avantime een bijzonder opvallende auto die overal waar hij gaat of staat gegarandeerd een opstootje veroorzaakt. Hij past duidelijk in geen enkel stramien. Concurrenten bestaan er niet. Je koopt de Avantime vooral om z'n uiterlijk. Voor wat betreft z'n rij-eigenschappen is hij niet grensverleggend en ook in het interieur hadden we meer voortstrevendheid verwacht. Dat zijn een beetje gemiste kansen voor deze excentrieke Fransoos.

Dick Schornagel

Plus

Het grensverleggende uiterlijk zal voor potentiële kopers het grote aankoop argument worden. Je valt er geweldig mee op. Na een week vielen wij er ook bijna voor, want of je nou wilt of niet, deze auto is concurrentieeloos.

Min

De binnenruimte viel ons eigenlijk een tikje tegen. Vooral de beenruimte achterin is krap en je zit er ook te laag. De motor is geweldig, maar dorstig. Bovendien past hier een automaat en die is er nog niet. Het onderstel is niet op comfort gebouwd en de onoverzichtelijke koets geeft veel windgebruis.

Modelserie en prijzen

3.0 V6 Dynamique:	€ 43.000,-
3.0 V6 Privilège:	€ 48.000,-
ABS:	standaard
ASR:	standaard
Stabiliteitsregeling:	standaard
Remassistent:	standaard
Zij-airbags:	standaard
Windowbags:	standaard
Xenon-verlichting:	standaard
Centrale vergrendeling met afstandsbediening:	standaard
Elektrische ruiten:	standaard
Automatische airco:	standaard
Cruise control:	standaard
Navigatiesysteem:	standaard op Privilège
	(Dynamique: € 2695,-)
Lederen bekleding:	standaard op Privilège
	(Dynamique: € 3195,-)
Schuif/kanteldak elektrisch:	standaard
Trekhaak:	€ 477,-
Metallic lak:	€ 795,-

Importeur
Renault Nederland
0800-0303