

Renault Avantime

Lef

Autotest | Wie op school het vak filosofie heeft gevolgd, kent wellicht het gerucht van het proefwerk met slechts één vraag. Die vraag luidde: "wat is lef?". Een bijdehante student schreef midden op het antwoordvel "dit" en leverde het papier verder onbeschreven in. Het lijkt alsof die leerling nu bij Renault werkt. Hij nam een full-size MPV, zette middenin het enorme interieur dat een dergelijke auto heeft twee forse stoelen en noemde het resultaat 's werelds grootste coupé.

Wat de ontwerper met lef heeft gedaan is een coupé gemaakt op basis van de meest onwaarschijnlijke basis: een MPV. Het lijkt op het eerste gezicht net zo'n onlogische combinatie als een sportwagen op het onderstel van een terreinauto of een vrachtwagen op basis van een stadsauto. Het gevolg van deze wonderlijke combinatie wordt al snel duidelijk. Menigeen denkt namelijk dat deze auto helemaal niet te koop is en dat het slechts een rijdend prototype is waar journalisten mee mogen spelen. Laat het hierbij duidelijk zijn: de Renault Avantime mag de tijd ver vooruit zijn, maar is nu al te koop.

De Avantime oogt futuristisch doordat de zijkant wordt geflankeerd door slechts twee deuren, zijruiten zonder middenstijl en een achterraut dat tegen de rijrichting in lijkt te zijn geplaatst. Recht van voren gezien heeft de Avantime veel weg van de Renault Espace, zij het dat de koplampen zijn voorzien van "luchtroosters". De achterkant doet nog het meest denken aan een rondvaartboot met een rondlopend achterraut met daaronder iets dat het midden houdt tussen een uitzonderlijk grote bumper of erg klein kofferdeksel. De achterlichten zijn complete kunstwerkjes die wederom tegen alle gangbare lijnen in gaan om daarna gespiegeld in de achterklep terug te komen. Prachtig!



Reuze coupé

's Werelds grootste coupé telt twee deuren die ieder openen met twee scharnieren. De eerste zet de deur iets van de auto af, waarna de tweede conventioneel scharniert. Dit principe is toegepast omdat dergelijke grote portieren anders enkele meters ruimte naast de auto nodig zouden hebben om helemaal te openen. Nadeel van deze oplossing is wel dat de deuren niet bijzonder ver openen en iedereen bij de eerste kennismaking de deur met iets meer kracht dan gepland tot de limiet opent.

Achter de ingenieuze toegang zijn twee stoelen te vinden. Omdat de makers alle ruimte hadden, zijn dat twee koninklijk ruime zetels die van alle gemakken zijn voorzien en in alle richtingen verstelbaar zijn. Omdat de Avantime geen B-stijl heeft, zijn de gordels -net als bij een cabriolet- in de stoelen geïntegreerd. Net als bij een cabriolet heeft dit als nadeel dat de gordels nadrukkelijk op de schouders rusten, wat door sommigen als storend wordt ervaren.



De Avantime is bedoeld als coupé en daar hoort ook een bescheiden achterbank bij. Achter de voorstoelen zijn daarom twee kuipstoelen te vinden waarvan de zitting beduidend hoger is geplaatst dan die van de voorstoelen. In tegenstelling tot de meeste andere coupés, biedt deze reuze-coupé ook achterin volwaardige zitruimte. De ruimte achterin is niet die van een MPV, maar meer vergelijkbaar met die van de gemiddelde compacte auto.

Vanaf de enorme voorstoelen hebben de inzittenden zicht op een dashboard dat op de middenconsole na vrijwel ongewijzigd is overgenomen uit de Espace. De ruimte voorin is zo groot, dat het dashboard niet bereikbaar is zonder uit de stoelen los te komen. Daarom zitten de meeste bedieningselementen op en rond het stuurwiel.



Alleen de bediening van de (links/rechts gescheiden) airconditioning is in de hoeken van de deuren geplaatst en is daarmee prima bereikbaar. De opzet benadrukt samen met de originele kleurstelling en het materiaalgebruik het futuristische karakter van de auto. De kennismaking met de Avantime is op deze manier al een belevenis voordat de echte proefrit is begonnen!

Alleen voor de bediening van het navigatiesysteem (alleen in de Privilège versie) was geen ruimte meer, zodat die laag in de middenconsole is geëindigd. Het is daarom zaak de bestemming vóór het rijden in te geven en het systeem verder met rust te laten. Het beeldscherm van het navigatiesysteem is prominent midden op het dashboard te vinden en laat zich prima aflezen.



De enige kritiek op de ergonomie betreft de cruise control. Dit verder zeer eenvoudige en logisch

opgezette systeem heeft [-] en [+] toetsen om de rijnsnelheid aan te passen, maar de toetsen zijn omgedraaid. Wie een dergelijke voorziening gebruikt om bijvoorbeeld een strenge snelheidslimiet bij werkzaamheden na te leven, loopt het risico ongewild toch te hard te rijden als de snelheid wordt aangepast. Zoals al bij andere tests van andere Renault-modellen opviel, biedt ook dit topmodel veel luxe voor het geld.

Motoren

Bij een revolutionaire vormgeving en een futuristisch interieur kan alleen een vooruitstrevende motor horen. Alhoewel de auto in eerste instantie alleen met een 3-liter V6 motor zou worden geleverd, zijn daar later ook een 2-liter turbomotor en een 2.2-liter diesel bijgekomen. De testauto is voorzien van de 2-liter turbomotor en dat is er één van het type dat de redactie graag ziet.

Dankzij de turbo zijn de prestaties prima, maar is het verbruik voor een auto van deze omvang bescheiden. Nadeel van de turbo is dat de grote souplesse en kracht die de auto op snelheid toont, afwezig zijn wanneer minder toeren worden gemaakt. In langzaam verkeer toont de 2-liter Avantime daarom een wat minder gewillig karakter.

De krachtbron is standaard gekoppeld aan een prima schakelende zesversnellingsbak (zonder de bekende "Renault speling") en dat komt de rust en wederom het verbruik ten goede. De overige rijeigenschappen zijn kort samen te vatten: prima. Het geluidsniveau is voor een dergelijke limousine slechts "voldoende", want door het vele glas zijn rijgeluiden van de Avantime zelf gering, maar dringen geluiden van het overige verkeer nadrukkelijk tot het interieur door.

Rijervaring

Ondanks de goede maar niet buitengewone rijeigenschappen, is een rit met de Avantime wel degelijk een bijzondere ervaring. Dankzij de ongekende hoeveelheid glas en de hoge zit, is het gevoel van vrijheid enorm.

Bij de binnenspiegel is bovendien een "magische" knop te vinden. Naast de bediening van het

zonnescerm (dat in de praktijk vooral 's nachts handig is om reflecties in het glazen dak te voorkomen) en het panoramische schuifdak is hier de "Grand Air"-knop te vinden. Met een druk op die knop verdwijnen binnen 10 seconden alle zijruiten en schuift tegelijkertijd het gehele dakpaneel boven de voorstoelen weg. Dan wordt het gevoel van vrijheid nog groter en benadert het zelfs dat van een cabriolet!

Tot ongeveer 80 km/u is comfortabel te rijden in deze "Grand Air"-stand. De naam Avantime is een verbastering van Frans en Engels voor "de tijd vooruit" en in dit geval is die naam heel terecht gekozen!



Conclusie

Zelden heeft een gewone standaard productieauto zoveel bewondering en plezier gebracht tijdens de testperiode. Voetgangers lopen spontaan de weg op om te vragen wat dit voor wonderlijke verschijning is, in files worden enthousiast duimen opgestoken, bij verkeerslichten gaan raampjes open om bewondering uit te spreken voor deze toekomstauto en zelfs als de Avantime is geparkeerd is het niet ongebruikelijk dat er mensen omheen lopen die hun ogen nauwelijks geloven. Hulde aan Renault!

Met de term "Createur d'Automobiles" geeft het merk aan een eigen koers te varen die in korte tijd heeft geresulteerd in diverse vernieuwende auto's. De onlangs onderscheiden Megane moet daarvan voor het grootste volume zorgen, terwijl de Vel Satis vooral op de zakelijke markt is gericht. De Avantime

is echter de meest baanbrekende auto en de bron van de vernieuwing binnen Renault. De Avantime is echt bijzonder om te rijden dankzij een groot gevoel van vrijheid, bijzondere vormgeving en prima rijeigenschappen. Politiek smaakmaker Loesje heeft hier een heel toepasselijke uitspraak: het meervoud van lef is leven (Ivo Kroone). ■



Specificaties

Renault Avantime

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	464 x 184 x 163 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.641 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	80 l
Bagageruimte	530 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	1998 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	165 pk @ 5000 rpm
Koppel	250 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,7 sec.
Topsnelheid	207 km/u
Verbruik gemiddeld	9 l / 100 km
Verbruik stad	12 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7 l / 100 km
CO2 uitstoot	218 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 38.000,-
Prijs instapmodel	€ 35.000,-