

日本導入当初に乗って以来の再会に、ワクワクしていた。あれから4年経っても、アヴァンタイムの圧倒的な存在感が色褪せることはなかった。端的に言って「なんじゃこりゃ!」なルックス。ルケマン(デザイナー)とマトラ(社)なんてポケモンの名前が2つも並ぶとすごいことになる。モノスペースの快適性とカブリオレの開放感を兼ね備えた、見目麗しく運転も楽しいクーペ

「ニューコンセプト・クーペ」を謳い、発表されたのは99年ジュネーブショーでのこと。そのコンセプトカーの姿ほぼそのままに、ルノーのミニバン、エスパスⅢをベースにしたアヴァンタイム。その市販が決まったとき、そしてじっさいに街中で見たときの、あの驚きが蘇った。が、今回それ以上に驚かされたのがこのクルマの前オーナーの存在感である。

まずこのクルマを買ってるときで「お好きで

すね〜」ってかんじでしょ。その上この茫洋としたごく浅くグリーンがかかったグレーメタリックのボディカラー。極めつけはノーマルで235/50R17のはずが235/45R18を履いている。しかもしかも、ルノーの純正ホイールを履いている!リッチだ。めちゃリッチでスノッブだ。合理性とは別のステージに進んだ、圧倒的なムダがつくり出す豊かさである。

近未来の“箱船”で走る感覚

長さ1.4m、重さ50kgといわれる大きなドアを開ける。二重のヒンジが内側に折れるので、ドアはボディと平行気味に開閉する。結果、角度的に開口部は大きな

いので、チャイルドシートを持って入ろうとしたらちょっと窮屈だった。ただしこの感想はあくまでも広い駐車場でのこと。一般的にはこうしてくれないと、こんなに長いドアが2枚だけのクルマなんて、乗ったが最後出られなくなってしまう。

フラットな床に設えられた前席の革シートはどっしりと大きくて、非常脱出の際はこのシートごと飛び出して救命ボートに変形します、といわれても信じてしまいそう。分厚いシートバックの上部からシートベルトを引き出す。目の前に広がるのは中央上部に速度/燃料/水温などを表示するデジタルメーターがあるだけの、ポカンとするほどスイッチ類が見あたらないクリーンなインパネ。外も中も、近未来系にまとめられている。しかしこのレトロモダンっていうんですか、なつかし系近未来モノってずるい。シトロエンDSの例を引くまでもなく、もうすでに古典なのだ。

いいかえれば、前衛は古典になりうるファクターであるってことなんですよ。



いまのご時世では禁断の魅力、“ろくでなし”。機能重視、性能競争とは別のレールを走るモデルには、唯一無二のアヴァンギャルドな個性が備わっている。マジメでキチンと、は他のクルマにお任せしてときにはこんな贅沢なムダを味わいたい。このクルマ、開放感だけはすごいんですよ。

いまでも色褪せない個性

Renault Avantime

TEXT / AKIRA TAKEI [竹井あきら] PHOTO / BANKO GOJO [五條伴好]

視点は高く、視界も広い。大きなパノラミックサンルーフと、横を向いてもBピラーがないウィンドーのお陰で、温室の中かっけくらくらいにガラス度が高い。スノッブじゃない乗り手はすぐ冷暖房費が気になるが、パノラミックサンルーフには5mm厚の熱反射ガラスが採用されているらしい、一応。

後席に座るとサンルーフがもたらす広々感をたっぷり享受することができる。が、前席が後ろのほうにスライドされると、こんなに広いのに足先がつかえて笑える。普通のクルマは前席の下に足が入るようにパッケージされているものだけれど、アヴァンタイムの前席はシート下に空間がないのです。それからもうひとつ。カタログ上は5人乗りだけれど、もし5人目に乗ることになったらどうしたらいいんでしょう。これはどう見ても4人乗りだ。

走りをはじめると、普通にいい。最高出力207ps、最大トルク29.4mkgを発生する2.9ℓ V6エンジンはもっさりとしてパツとしないタイプだが、レトロな近未来モノにはびったりの雰囲気。大きくて重たいモノが「動くぞ動くぞ〜!」という喜びがある。エスパスを上まわるボディ剛性が謳われていたものだが、「動くぞ動くぞ〜!」の後には軋み音が付いてくる。それもまた「行け、ノーチラス号!」ってかんで最高。ちなみにデカイ窓やサンルーフを動かす時も「行け、巨大ガラス!」ってくらい、いちいち大仰でおもしろい。

硬めの足は、18インチのためあって路面の継ぎ目などははっきり拾う。しかし高速での安定感をもってまっすぐ行く走りっぷりはすばらしく、高く眺めのいい視界が奇妙に思えるほど。どっしりしつづゆるめのボディを生かしてスルリと曲がり、いい塩梅にロールをゆるしつづつ

ラットライド。今や高級感謳えないシーケンシャル機能付き5段ATだが、いいじゃないか、アイシン製であるだけでありがたい。なにせフランス車だもの!

役に立たない、という魅力

たしかにヘンなクルマだけれど、意外とたくさんのおひとが乗ってしまえば「これ気持ちいいな」って思えるんじゃないでしょうか。なにせ「ニューコンセプト・クーペ」って気持ちよさそうなものはみんな入れてみようってことなので、じつはすごくストレートなクルマなんです。にもかかわらず、じっさいこれくらいムダたっぷりの贅沢なクルマを持っているのは、限られた豊かなひとだっところが多い。美しく輝くスノッブな豊かさの前に、戦後生まれの両親を持つ「民主主義」の子どもは諦めにも似たあこがれを抱いてしまうのであります。

Renault Avantage Review

アヴァンタイム徹底検証



ドア



ウィンドー



サンルーフ

ダブルヒンジ平行開閉ドアを採用。これにより斜め方向に移動しながら開くので大きく開くことなく乗降できる。建て付けはしっかりしているものの、長さ1.4m/重さ50kg超の重厚長大なドアの開閉にはやや大きな力が必要となる。

シートから360°のパノラマ眺望を可能にする極めつけはピラーレスの長大なサイドウィンドー。これだけでも開放感は充分。Bピラーの消失によりシートベルトはバックレストに設置され、シートを前後に移動してもベルトの掛かり方は変わらない。

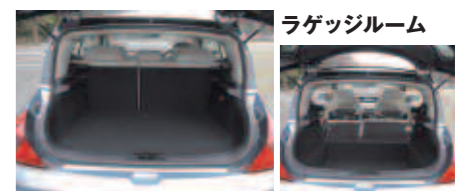
アウトースライド式の電動パノラミックサンルーフ。サンルーフとサンシェード(後部は手動)の開閉はルームランプにまとめられたスイッチパネルで行なう。“オープンエア”スイッチの操作でサンルーフとウィンドーを同時に全開できる。



インテリア



ダッシュボード



ラゲッジルーム

レザー仕様のシートカラーはベージュ。外装色との組み合わせでブラックの選択肢も用意された。ヒーターを備えるフロントシートは大柄だ。リアシートは立体形状。3人分のシートベルトを備えるものの、センター部分の座り心地には疑問が残る。

ダッシュボード上部には走行距離/燃料消費量/平均速度/燃料消費率などの情報を表示するデジタルメーターが備わる。パネルには随所に収納ボックスが装着されている。運転席右側のスイッチパネルでエアコンの集中操作が可能。

通常のラゲッジコンパートメント容量は530ℓ。6:4の分割可倒式リアシートを倒せば最大で900ℓまで増量できる。フルフラットも可能。パーセルシェルフを外してフロアに移せば、アンダーフロアボックスとの二重構造になる。



2002年式ルノー アヴァンタイム
車検有効期限:2007年12月 走行距離:3.7万km
価格:380万円
車両協力:株式会社サンクTel.03-5376-7739

Market Information

アヴァンタイムの中古車市況



2002年から日本でも販売開始となったアヴァンタイム。新車当方で500万円の強気価格は、販売終了から2年経過するもほぼ高値で安定。タマ数は極めて少なく、取材協力店の(株)サンクでは販売終了を前後して駆け込み需要/供給があったものの、それ以降徐々に入荷が減少。撮影車両のステップメタリックはフランス車マニアに人気だが、ノクターン(濃紫)/スカラブ・グリーン(濃緑)はカプリオレの開放感を求めるこのモデルに行き着いた場合に選択されるようだ。

年式	新車価格(当時)	中古車価格
2002-2005	500	360~440

取材協力:株式会社 サンク (単位=万円)
※実際の価格は状態と走行距離によって1台ずつ異なるので注意