

## Modellvorstellung DE

Der Avantage hat lange gebraucht von der ersten Präsentation bis in die Ausstellungshallen der Händler, zwei Jahre ungefähr. Das ist ungewöhnlich in heutiger Zeit, in der oft der komplette Entwicklungsprozess für ein neues Auto kaum drei Jahre überschreitet.

Noch ungewöhnlicher ist, daß seine Produktion bereits nach knapp eineinhalb Jahren Anfang 2003 wieder eingestellt wurde, eine Folge des schlechten Absatzes einerseits, aber auch struktureller Probleme bei Matra andererseits. Aber der Reihe nach...

Die Entwicklung des Avantage begann wohl direkt nach der Markteinführung des Espace JE auf dessen Plattform. Hintergrund dafür war die bei Renault zu diesem Zeitpunkt bereits gefällte Entscheidung, den Nachfolger des JE (also den aktuellen Espace JK) nicht mehr bei Matra zu produzieren. Matra brauchte also ein oder mehrere andere(s) Produkt(e), mit dem/denen sich die Produktion halbwegs auslasten ließe. Man beschritt zwei parallele Wege:

- einerseits die Entwicklung von Kleinstwagen a la Smart, die ab Ende 2002/Anfang 2003 gemeinsam mit einem deutschen Technologiepartner (der die Antriebstechnik beisteuern sollte/wollte) und

- andererseits die Entwicklung eines Luxus-Van-Coupes auf der Basis des Espace - der Avantage.

Der Avantage weist gegenüber den Espace-Modellen eine Reihe von Besonderheiten auf, so ist er z.B. ein reiner Viersitzer mit klassisch fest eingebauter umklappbarer Rückbank und einem vergleichsweise lächerlichen Laderaum. Er ist reiner Zweitürer, wobei die riesigen Türen beim Öffnen nach vorne außen geschwenkt werden. Dieser Schwenkmechanismus war wohl der Hauptgrund für die verzögerte Markteinführung, da sich die ursprüngliche Konstruktion als nicht dauerhaft haltbar erwies.

Optisch fällt der Avantage vor allem durch seine halbrunde Heckscheibe und den Heckbürzel auf, ein Design, das polarisiert. Am neuen Megane ist es -weniger pointiert- ebenfalls zu sehen. Außerdem fehlt die B-Säule, so daß die Fenster der Türen und die hinteren Seitenscheiben ohne Trennung (außer einem Dichtgummi) aufeinander folgen.

Die Werbung für den Avantage war sehr zielgruppenfixiert auf wohlhabende Individualisten ausgerichtet, die man vor allem im Bereich der Kunstliebhaber zu finden glaubte. Also wurde für den Avantage vermutlich erstmalig in der Automobil-Geschichte in einer Multimedia--Kunstaussstellung getrommelt, der ArtAvantage.

Vom Avantage wurden zwischen Herbst 2001 und Anfang 2003 gut 11.000 Fahrzeuge produziert, von denen aber bis Februar 2003 erst knapp die Hälfte verkauft war. Die Produktion war im Laufe des Jahres 2002 von geplanten 50 Autos täglich auf 16 Autos heruntergefahren worden. Selbst wenn das zweite Standbein, die Kleinwagenproduktion, gut gelaufen wäre,

hätte der sich Avantime mit einer solch geringen Stückzahl nicht gerechnet. Da aber der Technologiepartner für das Kleinwagenprojekt absprang und die Kleinwagenproduktion nie in Gang kam, war die Entwicklung der Produktion beim Avantime für das ganze Werk verheerend. Ende Februar 2003 gab Matra bekannt, daß die PKW-Produktion vollständig und endgültig eingestellt worden sei.

Der Avantime ist somit der letzte Matra aller Zeiten und mit einer Stückzahl von nur knapp über 10.000 hergestellten Exemplaren mit Sicherheit ein künftiges Sammlerstück.