



Intro

In de Amsterdamse taxiwereld is er, bij de eigen rijders, altijd wel iets van een trend te zien als het gaat de keuze van de auto's. Want hoewel er altijd wel een harde kern van Mercedes-rijders is en blijft, is er een grotere groep die zich eerder laat leiden door de ervaringen van collega-chauffeurs. Zo volgden de verschillende merken en types elkaar snel op. Van de Omega via de Passat en de Peugeot 605 naar de populairste keus van tegenwoordig, de Avensis.



Het exterieur

De vorige generatie Avensis was eigenlijk een miskend talent. Toyota-kwaliteit, maar met een te onopvallend uiterlijk. Bij de laatste modelwisseling in 2003 onthulde het merk een auto die stond als een huis. Een auto met een hele dikke uitstraling en een geduchte concurrent voor zijn klasgenoten. Dat geldt echter voornamelijk voor de stationwagon, en iets minder voor de sedan- en hatchbackversies. Die twee laatste hebben eigenlijk hetzelfde probleem als de nieuwste Passat sedan. Ook die mist, in die uitvoering, de echte dikte in zijn model. Gelukkig maar dat ook de Passat binnenkort als echte station



leverbaar wordt. Maar we hebben het hier nu over de Avensis Wagon. En dat is gewoon een prachtige auto met tonnen aanwezigheid. Niets meer, niets minder. Toch is het, net als in het interieur, jammer dat ook aan de buitenkant niet te zien is dat het hier om de superversie gaat. De Avensis is verkrijgbaar vanaf € 23.550,- voor de 1.6 16v VVT-i Linea Terra (sedan). De Wagon wordt niet geleverd met deze motor en begint als 1.8 16v VVT-i Linea, die € 26.150,- kost. De meest prijzige versie is de 2.2 D-4D D-CAT Clean Power Executive, de testauto dus, en die kost € 36.300,-. De testauto zelf is ook nog voorzien van enkele opties, Business edition (dealer optie) en Metallic lak, die de prijs zo'n € 1.600,- hoger doen uitvallen.



Het interieur

Typisch Toyota, gewoon een goed afgewerkt en ergonomisch correct dashboard waarbij het merk geen steek heeft laten vallen. Het enige wat jammer is, is dat er in het interieur geen verwijzing te vinden is naar de potentie van de diesel in het vooronder. Op de pook van de versnellingsbak na, is het interieur exact hetzelfde als bijvoorbeeld de 2.0 D-4D met 116 pk. Dat is absoluut geen slechte vergelijking, want ook die staat op hetzelfde hoge niveau. Toch is de kleurstelling van het dashboard het enige wat mij niet kan bekoren, de testauto is namelijk voorzien van een donkergrijs exemplaar. En dat terwijl er een zwarte- of zelfs een



zwart/ ivoorkleurig alternatief te verkrijgen is. Maar dit is slechts een minuscuul vlekje op het blazoen. De stoelen in de testauto zijn voorzien van mooi zwart leer en ook hiervoor staat een ivoorkleurig alternatief in de optielijst. Maar of je daar nou voor zou moeten kiezen? De bestuurder zal in elk geval goed op zijn plaats worden gehouden door de goede zijdelingse steun. Echter, ik had liever wat meer reikwijdte van de hoogteverstelling gezien. Zelfs in de laagste stand zat ik bijna met mijn hoofd tegen het dak. De beenruimte voor de achterpassagiers is, vergelijkbaar met die van de Volkswagen Passat, behoorlijk fors. Deze ruimte, in combinatie met de betrouwbaarheid van Toyota, is dan ook de belangrijkste reden dat de taxichauffeurs in Amsterdam zo gek zijn op deze auto's. Maar dat is niet de enige reden want ook de bagageruimte is gigantisch. Maar liefst 520 liter met een uitbreidingsmogelijkheid tot 1500 liter. Zeer bruikbaar dus.



Het rijden

Ten derde male, ook na het starten, geeft de testauto zijn ware aard niet prijs. Als een echte diesel laat de stationair lopende motor zich horen. Dat verandert zodra je de koppeling laat opkomen, want dan wordt je getrakteerd op een flinke schop in je rug, gecombineerd met een luide schreeuw vanuit het motorcompartiment. De



De acceleratie wordt verzorgd door de 2.2 liter motor met 177 pk bij 3600 tpm en 400 Nm bij 2000 tpm. Met deze cijfers schopt de Avensis het in 8,6 seconden naar de 100 km per uur. Het "probleem" is daarbij wel een beetje dat de verhoudingen van de

lagere versnellingen nogal kort zijn, waardoor er tijdens het accelereren veelvuldig geschakeld dient te worden. Deze motor komt het beste tot zijn recht op de snelweg, wanneer hij op kruissnelheid ligt. Dat is het moment dat de diesegeluiden plaats maken voor hemelse rust. Zijn grootste party-trick zit hem in het verder accelereren, want zonder terug te schakelen zal de Avensis naar voren spuiten. Na de rijtest heb ik ter vergelijking ook nog in de 2.0 D-4D met 116 pk (bij 4000 tpm en 280 Nm bij 2000 tpm, 0-100 in 11,4 sec.) gereden in exact dezelfde Executive uitvoering. Belangrijkste verschil is dat de lagere versnellingen veel langere slagen maken, waardoor het optrekken een iets comfortabelere aangelegenheid wordt dan de brute kracht die de 2.2 met zich meebrengt. Als we van beide motoren de vermogen/ koppel curve bekijken, dan is goed te zien dat de 2.2 zijn koppel van 400 Nm tussen de 2000 tpm en de 3000 tpm levert, waarna hij bij hogere toeren dit koppel snel verliest. De 2.0 houdt zijn koppel van 280 Nm minder lang vast. Slechts tussen de 2000 tpm en de 2300 tpm zit het ideale toerental, maar de afbouw van koppel is na dit punt minder abrupt dan bij de 2.2. Hetzelfde is ook te zien bij de toerentallen die de pk's doen opzweepen.

Het besturen van de Avensis gaat met het gemak die je van een auto in deze klasse zou moeten verwachten. De stuurbeheersing assisteert op een subtiele manier de chauffeur die op die manier een goed contact met de weg houdt. Het onderstel is stevig afgesteld, maar houdt de rit heel lang comfortabel. Je zult echt van de gebaande weg af moeten om het oncomfortabel te laten worden. Het stuk gras dat ik moest oversteken om op de fotolocatie te geraken, was vlak, maar toch voldoende hobbelig om de wielophanging flink aan het werk te zetten. Op dat moment moest de Avensis toch behoorlijk aan comfort inboeten. Maar ja, hoe vaak rijd je met je Avensis over een grasveld?

Hoewel het schakelen doelbewust gaat, had ik liever gezien dat de pook de helft korter was geweest. Dat maakt snel schakelen makkelijker. Daarnaast vind ik de styling van de pook van de 6-bak minder geslaagd en ligt de knop van deze pook minder lekker in de hand dan het exemplaar die de 2.0 heeft. Tijdens de minirotondetest toonde de Avensis zich als een voorspelbaar en een wegvaste reisgenoot die zonder drama zijn rondjes draaide. Idem bij de remtest, al moet er wel bij vermeld worden dat de ABS niet ongemerkt zijn werk voltooide. Je kon door het pedaal heen, de werking van het systeem voelen.



Slot

De 2.2 D-4D is een echte kilometervreter! Zonder enkel probleem zullen de kilometers onder de wielen door vliegen. Het acceleratiegedrag vind ik persoonlijk iets minder, maar zal door veel bezitters zeer gewaardeerd worden. Naar mijn mening zou deze motor echt tot zijn recht komen met een automatische versnellingsbak.

