



## Intro

Toyota levert de Avensis met verschillende benzinemotoren (1.6 , 1.8 , 2.0 en 2.4) en verschillende dieselkrachtbronnen (2.0 en 2.2), waardoor de Avensis zowel voor de particulier als voor de zakelijke rijder interessant kan zijn. Toyota stelt de Avensis voor als sedan, liftback en wagon. De leverbare uitrustingsniveaus zijn de Linea Terra, Linea Luna en de Executive, in volgorde van luxeaanbod.

Tijdens de facelift in Mei 2006 heeft het exterieur en interieur kleine wijzigingen ondergaan.

Deze facelift is een mooie gelegenheid om de auto aan de tand te voelen, en wel met de 2.2 D-4D Wagon in de Linea Luna uitvoering.



De Toyota Avensis Wagon

Is de gefacelifte Avensis D-4D opnieuw bestand tegen de concurrentie in de zakelijke markt?

## Het exterieur

De uitstraling van een auto is in dit segment heel belangrijk. De Avensis mag dan qua design geen baanbrekende auto zijn, hij ziet er wél goed uit. Vooral deze Wagon is geslaagd. Waarbij gezegd moet worden dat deze kleur (Ash Gray) de Avensis erg goed staat.

Tijdens de facelift heeft deze Japanse middenklasser een hertekende grille en een meer dynamisch ogende voorbumper met ronde mistlichten gekregen. Achter het heldere afdekglas van de koplampen vinden we nu separate lenzen. Die vallen meer op want ze worden op een donkere achtergrond geschikt. Achteraan volgt Toyota hetzelfde stramien; herwerkte lichten en een andere bumpers.



Weinig veranderingen aan het exterieur

Een aanpassing aan het aanbod koetswerkkleuren (waaronder de testwagen) en ander lichtmetaal horen net zo goed tot het basisrecept. De buitenspiegels bieden voortaan plaats aan richtingaanwijzers. De buitenspiegels zijn overigens lekker groot en bieden goed zicht.



In het zijaanzicht zijn de opvallende dakrails goed herkenbaar. Ook het chrome aan de onderrand van de zijramen valt op, wat de auto een enigszins chique uitstraling geeft.

De Avensis verschijnt afhankelijk van de gekozen versie met 16 inch of 17 inch lichtmetaal. De velgen onder de geteste wagen zijn de 8-spaaks 16 inch lichtmetalen velgen die standaard onder de Linea Luna versie zijn gemonteerd.

Deze demo-wagen is verder nog voorzien van een optionele stootlijstenset (€95.-) die de koets tegen krassen en beschadigingen beschermen.

De achterzijde van de Avensis is wel het beste wapen van de auto. Hij heeft een eigen gezicht en zeker deze Wagon smooit goed.

De wagon heeft zo in het algemeen een ronduit positieve facelift ondergaan. De auto is wat scherper en wat modieuzer tegelijk geworden. In de trend van helder glas en L.E.D. verlichting (in de knipperlichten van de zijspiegels) doet hij weer helemaal mee.

Met deze facelift kan de Avensis weer de concurrentie strijd aan in het middenklasse segment.

## Het interieur

Het interieur heeft tijdens de facelift een aantal veranderingen ondergaan. De materialen in het interieur zijn licht gewijzigd. Hierdoor moet de kwaliteitsindruk in het interieur worden versterkt. Op het eerste gezicht ziet het er mooi en strak uit met "aajibare" materialen en mooie details. Het afwerkingniveau staat op een hoog niveau, en de verschillende onderdelen sluiten goed en naadloos op elkaar aan.

De stoelen in de Avensis zitten goed en hebben in het zitvlak en in de rugleuning voldoende steun. De stoelen kunnen (erg) ver naar achter worden versteld. Over de stelmogelijkheden in het algemeen is niets op aan te merken.

Het stuur ligt lekker in de hand en biedt plaats aan bedieningsknoppen voor de radio aan de linkerkant, en bediening van de boordcomputer aan de rechterkant. Rechts achter de spaken van het stuur zit de cruise-control, die ik persoonlijk wat lastig(er) te bedienen vond. Eenmaal aan gewend zal het systeem overigens goed zijn werk doen. De middenconsole komt wat druk over door de zilveren kleur, persoonlijk vind ik het onderbrekend werken in het wat donker interieur. Het bedieningsgemak is groot en eenvoudig. De Business Edition (€990.-) is een optie, maar het navigatiesysteem wat daar bij hoort is het alleen al waard. Het display van de radio functioneert als routeplanner wanneer het systeem wordt ingeschakeld. Verwacht geen landkaarten, het display laat enkel richtingen en pijltjes zien. Toch is het een goed systeem wat gemakkelijk te bedienen is en duidelijk is in gebruik. De standaard radio met cd-speler in middenconsole kan voortaan plaats bieden aan een MP-3 cd.

De automatische airco met gescheiden klimaatzones die in de Linea Luna standaard zit, heeft een



Mooie materialen in het interieur



digitaal display waarop de benodigde informatie op af te lezen is.

Op het eerste gezicht is de versnellingspook erg hoog als je in de auto gaat zitten. Tijdens het rijden valt het op dat de pook juist heerlijk is gesitueerd. De armsteun tussen de stoelen in zit op dezelfde hoogte waardoor je arm eigenlijk de hele rit op de steun ligt en je rechtstreeks verbinding met de pook hebt. De opbergruimte in de armsteun is, door de hoogte, gigantisch. Een 10 cd's gaan in de onderste ruimte gemakkelijk, en in de bovenste ruimte kunnen zonnebrillen en b.v. een fototoestel zijn plek vinden. Boven de middenconsole zit ook een opbergvak waar ook de nodige ruimte is te vinden. Het handschoenenkastje herbergt tevens ook een grote aflegruimte. Over het algemeen kan er gezegd worden dat de bergruimte goed vertegenwoordigd is in de Avensis.

Op de achterbank aangekomen is de verbazing vrij groot wat een ruimte deze biedt. Een toch al stuk duurder concurrent als de BMW 3 of Audi A4 kan hier niet mee vergeleken worden. De testrijder kan met zijn 1.90M gemakkelijk achter zichzelf plaats nemen en heeft daarbij zelfs ruimte voor de knie over. De hoofdruimte is ook meer dan voldoende. De achterbank zelf zit heel behoorlijk en heeft goede hoofdsteunen. Deze kunnen echter niet ontzettend hoog ingesteld worden. De middenarmsteun in het midden van de achterbank herbergt een opbergvakje.

Achter in de bagageruimte aangekomen is het allemaal netjes afgewerkt. De afdekconstructie werkt goed en effectief, dat zien we ook wel eens anders. De banken kunnen gemakkelijk plat wanneer dat noodzakelijk is. Het zitvlak dient eerst naar voren te worden geklapt tegen de voorstoelen aan, waarna de rugleuning naar voren kan. Nu ontstaat er een vlakke en vooral zeer grote laadvloer. Deze auto kan zo gebruikt worden voor verhuizingen, waarbij hij als voordeel heeft dat de laaddrempel laag is gehouden. De optionele kunststof laadvloerbescherming (€65.-) is gemakkelijk wanneer er vaak minder schone goederen worden vervoerd. De inhoud van de bagageruimte bedraagt 520 liter, echter wanneer de banken in een verhouding van 60:40 worden neergeklapt ontstaat er een inhoud van 1500 liter.

## Het rijden

Toyota monteert in de Avensis de 2.0 D-4D (126pk) en 2.2 D-4D (150pk en als D-CAT 177pk) voor de dieselaars. De gereden 2.2 D-4D levert een vermogen van 150pk bij 3600rpm. Het maximale koppel ligt bij 2000 - 3200 rpm. De 310Nm aan kracht zijn bij het wegrijden al direct merkbaar. De auto wil graag voorruit, en eigenlijk gaat dat ook veels te gemakkelijk. Door de interieurstilte is de krachtbron niet tot nauwelijks hoorbaar. Dit heeft als gevolg dat de maximum snelheid zonder het zelf door te hebben al is overschreden. De motor is tijdens het rijden erg rustig, niet opdringerig en vooral erg stil. Doordat het geluid zo goed wordt



Eén van de fijnste diesels van dit moment



geabsorbeerd verfijnd het daarmee het rijden. Het dieselgeluid treed alleen op tijdens fel accelereren, echter is het dan alles behalve lawaaiig.

Wanneer er de snelweg op wordt gedraaid en er even stevig op het gas wordt gehangen is duidelijk dat deze auto meer dan genoeg vermogen bezit voor het alledaagse verkeer. Wanneer de naald op 120kmh staat, geeft de toerenteller 2000tpm aan in het 6e verzet. De motor is op de snelheid gewoonweg niet hoorbaar. De geluiden komen eerder van de banden, en de wind langs de auto c.q. buitenspiegels.

In de stad is de wagen goed hanteerbaar en heb je eigenlijk niet eens door dat je met een vrij grote auto rijdt.

Opvallend is de manier waarop het onderstel het wegdek verwerkt. De inzittende krijgen daar weinig van mee, vibraties dringen niet door tot de cabine. Ook de verkeersdrempels kunnen weinig aan deze mening veranderen.

Via het stuur houd je prima contact met het wegdek en dat is wel zo prettig. De Avensis houdt zijn koers goed vast en laat zich door zijwind niet van de wijs brengen. Het stuurgedrag is heel gemoedelijk. Het gevoel ligt met nadruk op comfort, maar ook is de besturing enigszins sportief te noemen. Hij is dan ook vrij direct en vrij scherp, maar de echte scherpte zit er niet in.

Onder 'normale' omstandigheden scoor je zonder al te veel moeite 1 op 16.

Een minpuntje van deze motor is het doodvallen onder de 2.000 toeren. Kom je na een haaks bochtje met lage snelheid een voorrangsweg op in de tweede versnelling, dan komt de Avensis in eerste instantie moeizaam op gang. Passeert de naald van de toerenteller de kritische waarde van 2.000, dan sleurt de D4-D er weer lekker aan.

Behalve de motor, is ook de handgeschakelde zesversnellingsbak waarmee de 2,2-liter diesels gecombineerd worden, nieuw. Hij schakelt soepel snel en exact. Sommige zullen hem hakerig noemen, ik noem het eerder precies en trefzeker. Zoals eerder vermeld is ook de manier van de plaatsing van de arm met het schakelen vernoemingwaardig. De zit positie wordt hierdoor geoptimaliseerd wat in z'n geheel toekomt aan het rijcomfort.

Zo vlot als de bak schakelt, zo makkelijk gaat ook het koppelen; het pedaal werkt licht en de koppeling grijpt soepel en goed doseerbaar aan.

Een algemeen minpunt is dat de dieselmotoren in de Avensis niet met een automaat geleverd kunnen worden.



## Slot

De gefacelifte Avensis is misschien wel door veel mensen wat ondergewaardeerd. Het is een wagen die ook over langere afstanden geen verveling bij je naar boven haalt. De werklustige motor met daaraan geschakelde 6-versnellingsbak zijn nog beter dan dat je in eerste instantie dacht. De wagen is niet echt emotioneel sterk beroert, maar straalt wel een klasse uit. De kwaliteit en het afwerkingniveau liggen hoger dan waar hij eigenlijk wordt ingeschaald. Hierdoor wordt deze auto in een vergeethoekje gezet als er gekeken wordt naar een nieuwe (lease)auto.



De Avensis heeft o.a. als concurrent de Volkswagen Passat, Renault Laguna en Ford Mondeo.

Het geteste model, de Avensis Wagon 2.2 D-4D Linea Luna kost incl. metallic lak (€600.-) en de eerder genoemde opties €33.900.-

De Volkswagen Passat met ongeveer hetzelfde uitrustingsniveau zal neerkomen op ± €41.000.- , de Renault Laguna op ± €38.000.- en de Ford Mondeo op ± €35.000.-

Hieruit kan geconcludeert worden dat de Toyota Avensis Wagon D-4D bijzonder concurrerent geprijsd is in vergelijking met de concurrentie. Neem hierbij in gedachten dat deze auto bijzonder stil is in zijn klasse en een zeer aangenaam rijcomfort heeft.

## Plus

- + Geluidsniveau
- + Verhouding motor met versnellingsbak
- + Afwerkingsniveau

## Min

- Geen automaat leverbaar
- Bediening cruise-control vraagt veel gewenning
- Geen andere keuze stoffering in de Linea Luna