



Intro

Het is de duurste, best uitgeruste en snelste Avensis: de 177pk-sterke D-CAT Executive. Gehuld in een politiek correct jasje met een zilvergrijze kleur is het een echte wolf in schaapskleren. Veel motorvermogen, nog meer trekkracht en niemand kan het zien, niets verraadts dat we hier met een snelle jongen te maken hebben. Op die manier kun je de andere weggebruikers leuk verrassen. Ook voor jezelf is zo'n motor natuurlijk erg fijn, maar hoe goed is de auto die eromheen zit?



Het exterieur

Sinds deze auto geen Carina meer heet, en dat is al bijna tien jaar, is hij steeds zakelijker vormgegeven. De Carina was een zachte gezinswagen, maar de huidige Avensis is een strakke zakenauto. Het huidige model gaat al ongeveer drie jaar mee en daarom vond Toyota het tijd voor een facelift, die auto vorige maand gekregen heeft. De veranderingen beperken zich tot details, zo heeft de allernieuwste Avensis koplampen met rookglas en in de spiegels geïntegreerde knipperlichten. De testauto is nog een 'oude' Avensis, zonder die kenmerken.



Eenvoudige en stoere lijnen kenmerken de vormgeving van de Avensis Wagon.

De vormgeving van de auto is best aardig geslaagd. De auto heeft één consequent doorgevoerde stijl en het uiterlijk is geen mengelmoes van designelementen, zoals je bij sommige andere auto's ziet. De vorm van de auto is ook mooi stoer, zoals het een moderne stationswagen betaamt. Eigenlijk is er weinig aan te merken op de styling van de Avensis. Het design is heel veilig en waarschijnlijk heeft Toyota daar bewust voor gekozen. De meeste kopers van een Avensis zullen niet zo snel enthousiast worden van een gewaagd lijnenspel of opmerkelijke design-details. Bovendien zou dat ook afbreuk doen aan de zakelijke uitstraling van de Avensis.

De zilvergrijze kleur, genaamd Titanium, draagt ook bij aan de zakelijke uitstraling, maar deze kleur



maakt hem helaas nog een tikje saaier dan hij al is. Zwart staat al wat minder saai en ook wat meer stijlvol. Deze auto staat op nette achtpaaks wielen met een diameter van zestien duimbreedtes. De nieuwste D-CAT Executive staat echter standaard op wielen die een maatje groter zijn en drie spaken minder hebben, zoals is te zien op de eerdergenoemde afbeelding.

Het interieur

Binnenin is de Avensis sober gestemd. Geen frivoliteiten, frisse kleurencombinaties of verrassende vormen, maar onvervalste zakelijkheid. Met andere woorden: strakke vormgeving en veel grijstinten. Hier is op zich weinig mis mee. Toch mist de Avensis een soort ambiance, die bijvoorbeeld in de Volkswagen Passat wel aanwezig is. Ook de luxere modellen van Toyota - die onder de merknaam Lexus worden verkocht - hebben een interieur met een meer chique uitstraling, maar daar betaal je dan ook voor. Toch laat de Avensis een kans liggen om zich op dit gebied te onderscheiden zijn concurrenten. De afwerking is heel aardig, de



Fijne lederen stoelen in de Executive.

interieurmaterialen zijn niet van een inferieure kwaliteit, maar toch voelt het allemaal een beetje middelmatig aan. De vormgeving van het stuurwiel is een echte misser, het ziet er ouderwets uit en past totaal niet bij het strakke design van de rest van het interieur.

Tot de standaarduitrusting van de Executive behoort een lederen interieur. De voorstoelen hebben een stevig zitvlak en genoeg profiel om te voorkomen dat je heen en weer schuift in scherpe bochten. Het leer voelt fijn aan en ziet er goed uit. Het middelste deel van de stoelen is bekleed met geperforeerd leder. Dat is wel prettig, want dan wordt het niet snel plakkerig. Helaas heeft het ook een nadeel: vuil blijft makkelijk achter in de minuscule gaatjes en het is lastig om dat vuil er weer uit te krijgen. Afgezien van dat huishoudelijke nadeeltje zijn het gewoon prima stoelen.

Voorin de auto is er ruimte genoeg, ondanks het feit dat de stoelen nogal hoog zijn is er wel genoeg hoofdruimte en ook bij de benen ontbreekt de ruimte niet. Achterin de Avensis verrassend ruim. Auto's als de Peugeot 407 SW en Ford Mondeo Wagon laat hij moeiteloos achter zich op het gebied van achterbankruimte, terwijl deze auto's beide een stukje langer dan de Avensis zijn. De bagageruimte meet 520 liter met opstaande achterbank en 1.500 liter met neergeklapte achterbank. Dat zijn nette waarden. Genoeg om de eerder genoemde 407 SW af te troeven, maar net niet genoeg om de Mondeo Wagon voor te blijven. Voor zijn relatief beperkte lengte - de meeste auto's in deze klasse zijn langer dan 4,70m - is hij in ieder geval behoorlijk ruim van binnen.

De uitrusting is goed voor elkaar. Er zijn twee uitvoeringen leverbaar; de Linea Luna en de Executive, welke de uitvoering van de testauto is. De Linea Luna is al vrij compleet, met standaard automatisch



airco, ESP, radio/cd-speler en negen airbags, waaronder een knie-airbag. Voor iets meer dan tweeduizend euro koop je een Executive, die doet daar nog een schepje bovenop, in de vorm van volledig lederen bekleding, elektrisch verstelbare stoelen en een cd-wisselaar.

Het rijden

De D-CAT motor mag volgens Toyota dan wel een uiterst geavanceerde motor zijn, bij het starten klinkt hij toch echt als een ouderwetse tractormotor. Hij maakt een rauwe brom, maar is gelukkig niet heel luid. Wanneer je de pook in de eerste versnelling zet – hoe vreemd het ook klinkt, de sterkste diesel is niet met automaat leverbaar! – en rustig wegrijdt, voel je meteen dat de Avensis een zeer directe besturing heeft. Hij voelt wat dat betreft aan als een BMW en dat is beslist een compliment. Met het gas- en rempedaal kunnen respectievelijk versnellingen en vertragingen uitstekend worden gedoseerd en ook het koppelingspedaal geeft veel feedback. Hetzelfde directe gevoel ervaar je met het sturen, dat gaat namelijk heel precies en zonder hinderlijke vertraging. De handbak schakelt werkelijk perfect. De pook maakt korte en snelle slagen, heel precies en trefzeker. Hij nodigt uit tot sportief schakelen en met een beetje oefening is het mogelijk om razendsnel van verzet te veranderen. Je bent dan waarschijnlijk niet veel eerder op de plaats van bestemming, maar leuk is het zeker.



Onder de motorkap ligt een sterke en soepele dieselmotor.

Eenmaal op snelheid valt het geluid van de motor wel mee. Tijdens accelereren hoor je hem wel even brommen, maar bij constante snelheden is hij heel stil. Bij snelweg snelheden wordt het motorgeluid zelfs overstemd door het geluid van de banden en de windruis. Niet dat het zo'n herrie is, maar de motor maakt dan nóg minder geluid dan de andere zaken. Met een snelheid van 120km/h bij een nette 2.000tpm is de motor nauwelijks hoorbaar.

Enmaal op snelheid valt het geluid van de motor wel mee. Tijdens accelereren hoor je hem wel even brommen, maar bij constante snelheden is hij heel stil. Bij snelweg snelheden wordt het motorgeluid zelfs overstemd door het geluid van de banden en de windruis. Niet dat het zo'n herrie is, maar de motor maakt dan nóg minder geluid dan de andere zaken. Met een snelheid van 120km/h bij een nette 2.000tpm is de motor nauwelijks hoorbaar.

Vooral bij hoge snelheden valt de kracht van de motor op. Een groot deel van deze rijtest heeft zich op de Duitse autobahn afgespeeld en dat is dé plek om de mogelijkheden van de bijna 180pk-sterke dieselmotor te ontdekken. Met een trekkracht van 400nm is hij erg sterk. Hoewel het appels met peren vergelijken is, is het misschien leuk om te weten dat deze Avensis bijna dezelfde hoeveelheid trekkracht per ton heeft als een BMW M5! Het fijne van de motor is het erg vlakke koppelverloop: de trekkracht is tussen 2.000 en 2.600tpm maximaal en blijft tot iets voorbij 3.000tpm nog steeds erg hoog. In de praktijk betekent dit dat je heel vlot kunt optrekken, mits je op de goede momenten schakelt.

Gelukkig passen de versnellingsbakverhoudingen perfect bij de motor: opschakelen bij 2.600tpm resulteert in een terugval in toerental tot 2.000tpm, dus je kunt vrijwel altijd de maximale hoeveelheid trekkracht benutten. Erg indrukwekkend is de acceleratie van 120km/h naar 180km/h in de zesde



versnelling, hij pakt snel op en trekt in één ruk door. Het moge duidelijk zijn dat deze motor zich op de autobahn als een vis in het water voelde.

Na de autobahn te hebben verlaten valt de sportieve afstelling van het onderstel op. De auto ligt heel strak in de bocht en sportief rijden is prima mogelijk. Helaas heeft deze afstelling ook een nadeel: de vering is te hard om comfortabel te zijn. Op goed onderhouden (snelweg)asfalt is het geen probleem, maar met name op slecht wegdek en in een met verkeersdrempels bezaaide woonwijk is het geen pretje.

Slot

Rijden met deze Avensis D-CAT is heerlijk. De motor is krachtig, de besturing is heel direct en schakelen gaat snel en precies. Qua ruimte scoort deze auto ook goed, zowel voorin, als achterin is het goed uit te houden en ook de bagageruimte is behoorlijk groot. Helaas is het interieur nogal saai van kleur en vorm, is het onderstel misschien wel wat té sportief en is de vormgeving van de auto niet erg bijzonder. Bovendien is het jammer dat de auto niet leverbaar is met een automatische transmissie.



Hét sterke punt ten opzichte van de concurrentie is het directe gevoel in stuur, pedalen en schakelpook, dat vind je bij vrijwel geen enkele auto uit zijn klasse terug.

Ook is de Avensis Wagon 2.2 D-4D D-CAT Executive, zoals hij voluit heet, bijzonder scherp geprijsd. Voor net iets minder dan €37.000 krijg je een fijn rijdende, volledig uitgeruste, beresterke en zeer betrouwbare stationwagen. Kortom: veel auto voor relatief weinig geld.

Plus

- + Directe besturing
- + Ruim interieur
- + Scherpe prijs

Min

- Saai interieur
- Iets te hard onderstel
- Geen automaat leverbaar