



Waardige opvolger

De Toyota Avensis doet al jaren aardig mee in de leasemarkt. De auto springt er wat betreft zijn looks niet bovenuit, maar heeft wel de betrouwbaarheid mee, waar het Japanse merk wereldwijd om bekend staat. Toch blijft hij een beetje achter bij de andere leasetoppers. Het vorige model – inmiddels zijn we toe aan de derde generatie van de Avensis – raakte gedateerd na vijf succesvolle trouwe dienst en dus besloten de Japanners een geheel nieuw model te introduceren. Is deze underdog een serieus alternatief voor de andere leasekanonnen? Wij voelden hem aan de tand.



Gegroeid

Het uiterlijk van de Avensis werd door de designers flink onder handen genomen. De voorkant van het vorige model had wel wat vriendelijks, bij de nieuwe Toyota heeft dat plaatsgemaakt voor scherpe, strenge koplampen, die ver doorlopen naar achteren. Daardoor ziet de Japanse middenklasser er weer een stuk meer van deze tijd uit en smooit hij gewoon goed. Wij rijden de populaire Wagon in de Panoramic-uitvoering, die standaard op 17 inch lichtmetalen velgen staat. Het is een vrij complete auto met onder andere



zaken als elektrische ramen/spiegels, climate control, ABS, zeven airbags en actieve hoofdsteunen. Met nog wat extra opties als een full map-navigatiesysteem en achteruitrijcamera - beter bekend als het business-pakket - komt de nieuwprijs van deze testauto uit op 33.600 euro.

Van de zijkant is goed te zien dat de lijn in de nieuwe Avensis veel vloeiender is dan in zijn voorganger. Vooral tot aan de C-stijl valt dit erg op. De spiegels zijn kleiner geworden en bovendien wat ronder van vorm. Ook de achterkant kreeg een aardige boost en ziet er een stuk strakker uit. De lichten doen denken aan die van de Mazda6 Break. Niet alleen het uiterlijk veranderde, ook groeide de Avensis in lengte en breedte weer wat door, terwijl hij juist wat minder hoog is dan het vorige model.



Positieversteviging

Vooral in de Avensis steekt het allemaal erg goed in elkaar. De eerste indruk is prima en wanneer we beter gaan kijken wordt ons gevoel alleen maar sterker bevestigd. De materiaalkeuze is uitstekend en ook met de afwerking is helemaal niets mis. Vooral de inleglijsten geven een gevoel dat er aandacht is besteed aan het interieur, ook al zijn ze niet van aluminium of hout. Best apart! Maar niet alleen de afwerking voelt goed aan, ook met de ergonomie zit het snor in de Avensis. Alle knoppen zitten op de juiste plaats en zijn bijna blindelings te vinden. Toyota nestelt zich hiermee tussen de andere Europese merken die geroemd worden om hun afwerking. De stoelen in onze testauto zijn bekleed met een lichte stof, dit straalt best wat chics uit. Ze bieden een fijne zit.



Het nieuwe instrumentarium doet hoogwaardig aan. Tussen de tellers in bevindt zich een uitgebreide boordcomputer waarop allerlei nuttige informatie wordt getoond. Deze functie is via de eenvoudige bediening op het stuur op te vragen. Daarnaast kun je via de knoppen op het stuurwiel ook de radio en cd-speler bedienen. De audio is te regelen via het touchscreen, waar ook de navigatie zich bevindt. In tegenstelling tot zijn voorganger is het bij de nieuwe Avensis mooi geïntegreerd in de middenconsole en weerspiegelt het niet hinderlijk. Bovendien is het systeem weer een stuk moderner dan de vorige en werkt het allemaal naar behoren. De drukknoppen voor de climate control maakten plaats voor draaiknoppen. Simpel, maar zeer effectief en het oogt volwassen.

Zowel voor- als achterin de Japanner is er voldoende beenruimte aanwezig. De hoofdruimte laat echter te wensen over. Iemand van 1.85 meter – in ons land een normale lengte – zit achterin met zijn kruin tegen het plafond. Ook voorin is het voor de langere mensen onder ons in hoogte niet ideaal. Deze Avensis Wagon beschikt over een glazen panoramadak en als we de jaloezie elektrisch openen, ontstaat er iets meer hoofdruimte, maar nog steeds is het krap. De bagageruimte is met bijna 550 liter flink te noemen. Benut je alle ruimte – dus met de achterbank naar beneden – dan ontstaat er zelfs een capaciteit van meer dan 1.600 liter. Bovendien is het allemaal naar eigen smaak in te richten. Zo kun je in een handomdraai zelf vakjes maken of ze juist weghalen in het geval je de breedte nodig hebt – zoals bij een golf tas.



Kilometervreter

Met de vorige Avensis rijden was al geen straf, maar ook op dat gebied heeft zijn opvolger progressie geboekt. Het starten van de 1.8 VVT-i benzinemotor gaat via de moderne manier, dus met het indrukken van een knop. Stilletjes ontwaakt de 147 pk sterke krachtbron en kunnen we op weg. De Japanner stuurt licht en tegelijkertijd toch communicatief. Op hogere snelheden wordt de besturing zwaarder en voelt het geheel nog beter aan, messcherp zelfs. De auto blijft doen wat je van hem vraagt en dreig geen moment uit koers te raken.



Een ander punt dat opvalt is het comfortabele onderstel. Oneffenheden en andere hobbels worden weggewerkt, de gehele rijervaring voelt een klasse hoger aan en is vergelijkbaar met bijvoorbeeld de veelgeprezen Ford Mondeo. Toch blijft hij op het dynamische een beetje achter. Verwacht geen sportieve rijeigenschappen, maar wel een heerlijke reisauto waarmee je met gemak tienduizenden kilometers per jaar kunt vreten en na uren rijden ook nog eens fit uitstapt.

De handbak in de Avensis schakelt zeer prettig. Het wisselen van verzet gaat zeer eenvoudig en de slagen zijn lekker kort en trefzeker. Op zich beschikt de benzinekrachtbron over voldoende vermogen, al mist hij wel de nodige pit. Wil je versnellen, dan moet je een terugschakelen om de motor meer toeren te laten draaien. Vooral in de zesde versnelling is dit het geval. De Avensis Wagon krijgt met deze motorisering het groene label A mee van de Nederlandse overheid. Volgens de fabrieksopgave is het verbruik 6,6 liter op honderd kilometer, wij kwamen uiteindelijk uit op een gemiddelde van 7,7.

Verbetering

We vroegen ons in het begin af of de nieuwe Avensis zijn positie als underdog van zich af kan schudden en zich vestigt tussen de andere leasetoppers. Op alle vlakken zien we een verbetering ten opzichte van zijn voorganger. De middenklasser herbergt een hoop ruimte en de afwerking is dik in orde. De hoofdruimte laat helaas te wensen over.

Verder is het een heerlijke reisauto waarmee een hoop probleemloze kilometers kunnen worden





bijgeschreven. In dat geval zouden wij wel voor een van de krachtige diesels gaan, omdat deze 1.8 benzinemotor wel de nodige pit mist. Sportief is de Japanner ook niet, hij moet het meer van zijn comfortabele eigenschappen hebben. Met de nieuwe Avensis zet Toyota weer een dijk van een auto neer, die zich makkelijk met de concurrentie kan meten.

Plus

- + Comfortabel
- + Grote bagageruime
- + Hoogwaardige afwerking

Min

- Motor mist pit
- Hoofdruimte
- Ietwat saai