



Harold Rolloos  
1 mei 2008

© Rijtesten.nl

## Big American Avenger

Value for money. Met deze drie woorden prijst Dodge zijn Avenger aan en probeert het Amerikaanse merk zich te nestelen in de Nederlandse markt. Eén ding is zeker, je krijgt een ruimbemeten, imposante auto – bijna vijf meter lang – voor een scherpe prijs, vanaf zo’n 23.000 euro voor het actiemodel de Business Edition. Lange leve de lage dollarkoers. Maar biedt het instapmodel van de Avenger behalve zijn lengte ook voldoende comfort? En hoe zit het met de prestaties van de 2.0 liter motor?





## Macho

Stel je eens voor, je rijdt op de snelweg en ziet plotseling de Avenger in je spiegels opdoemen. Indrukwekkend, is het niet? De Amerikaan dwingt respect af. Zijn enorme grille lijkt te zeggen: "let me through, nobody can beat me". Een echte macho dus. Alle gekheid op een stokje, maar er staat natuurlijk wel een auto. Eentje die valt in het middenklassesegment en zelfs langer en breder is dan bijvoorbeeld de Volkswagen Passat, Opel Vectra en de Peugeot 407. Over smaak qua uiterlijk valt te twisten, maar je trekt veel bekijks met de Avenger. De instapversie waar wij mee rijden heeft spiegels die niet meegespoten zijn. Misser? Nee, het geeft de auto iets stoers.

We zijn minder te spreken over de achterrauten, waar een stuk hard plastic met een ribbel de spil vormt tussen glas en carrosserie. Daar had wel wat meer aandacht aan besteed mogen worden, zo oogt het erg cheap. Standaard krijgt de Avenger 17 inch

# Dodge Avenger 2.0 SE

wieldoppen mee. Ze staan hem zeker niet slecht, maar lichtmetaal geniet zeker onze voorkeur. In de gigantische kofferdeksel zit het derde remlicht mooi weggewerkt. Eenmaal open valt meteen de giga hoeveelheid ruimte op die zeker een paar flinke koffers slikt. Een minpunt is de elektriciteitsdraad die over de onderkant van de deksel loopt en niet netjes is weggewerkt. Ook dat had wel wat beter gekund.



## Ff chillen

Stap in de Avenger en het eerste wat je opvalt, is de grote hoeveelheid hard plastic die is gebruikt om het dashboard aan te kleden. Dat maakt het interieur nogal saai. De witte klokken vrolijken de boel wat op, evenals het chroom dat om de draaiknoppen onder het audiosysteem en op de pook zit. Dat audiosysteem klinkt goed, al heeft de bas soms wel de overhand. Wat we wel missen is stuurwielbediening. De draaiknoppen onder de radio zijn makkelijk te bedienen, dat vergt geen studie vooraf. Er zijn genoeg



# Dodge Avenger 2.0 SE

opbergvakken aanwezig waar je je van alles kwijt kan.

Een cool extraatje – typisch Amerikaans trouwens – is de –Chill Zone–™, een koelvak voor dranken boven het dashboardkastje. Zo blijft jouw Coke – en dat van je medepassagiers – altijd op de juiste temperatuur, dus ook op een bloedhete zomerdag. Dat is wel erg chill, al zeggen we zelf. De Avenger kent sowieso een aardige standaarduitrusting. Cruise-control, centrale portiervergrendeling met afstandsbediening, elektrisch bedienbare ruiten voor en achter en airconditioning. Onze testauto - hij kost net geen dertig mille - is bovendien voorzien van een elektrisch bedienbaar zonnedak.

We hadden het al even over het saaie interieur, maar –'s avonds blijft daar weinig van over. Het plastic verdwijnt in de duisternis en wat overblijft is een fraai schouwspel van verlichte klokken en knoppen. Erg kek, Dodge. Dan de zit en de ruimte. Voorin zijn de zetels hard, maar ondanks dat zitten ze wel goed. Je hebt een zee aan ruimte – vooral in de breedte, iets wat achterin een beetje tegenvalt. Bij een auto van dit formaat verwacht je een hoop hoofd- en beenruimte. Dat komt door de daklijn die nogal stijl afloopt, waardoor je snel met je kruin tegen het dak zit.





## Just cruisin'

Als je achter het stuur van de Avenger zit, geeft dat een "King of the road-gevoel". Een grote Amerikaan onder je kont, dat scheidt veel rijverwachtingen. Wat betreft de afmetingen kan er makkelijk een dikke V8-motor in, maar deze Dodge is voorzien van een bescheiden 2.0 viercilinder, die 159 pk levert. Verwacht geen dikke roffel bij het starten of denderende tussensprints. Hoewel hij er een topsnelheid van 200 uitperst " van nul tot honderd ga je in elf seconden " is deze auto gemaakt om te cruisen. Heerlijk, over de highway, ehm snelweg, met de cruise-control op 120 en relaxen maar. Een "chte Amerikaan dus. Bovendien genoeg vermogen om nog steeds aardig mee te komen met de rest van het verkeer. Wel wordt de motor boven de 120 vrij rumoerig.

De besturing is strak en de auto reageert direct. Het schakelen met de vijfbak gaat zwaar, maar hij pakt wel goed. Even een kwestie van wennen, maar na een tijdje rijden ga je het zelfs waarderen. Tijdens het nemen van bochten ligt de Avenger goed op de weg en moet je er veel moeite voor doen om hem eruit te krijgen, dankzij de standaard ESP. Tijdens onze test reed de Dodge gemiddeld zo'n 1 op 11, niet superzuinig, maar zeker geen slurper, zoals vaak over Amerikanen beweerd wordt. Dat verbruik moesten we overigens nog op de oude manier uitrekenen, want een boordcomputer

ontbreekt op de standaardversie. Jammer, zeker in dit groene tijdperk.



© Rijtesten.nl

## Knappe reisauto

Als je veel ruimte voor relatief weinig geld zoekt, dan heb je aan de Dodge Avenger een prima wagen. Daar komt nog eens een hele behoorlijke standaarduitrusting bij, en nog leuker, je onderscheidt je met deze Amerikaan van de massa, want opvallen met deze auto doe je zeker. Natuurlijk, het harde plastic in het saaie interieur, de slordigheidjes her en der en de matige prestaties van de motor zijn zaken die beter kunnen.

Maar zet daar de eerdergenoemde ruimte en vooral de instapprijs van 23.000 euro tegenover. Dan heb je voor dat bedrag een knappe reisauto voor de deur staan waar je



# Dodge Avenger 2.0 SE

met vier passagiers ruim in kunt zitten en veel kilometers kunt afleggen. Als taxi zou hij het niet slecht doen met zijn afmetingen en looks! A new cab is born?

## Plus

- + Prijs
- + Grote bagageruimte
- + Onderscheidend uiterlijk

## Min

- Ruimte achterin valt tegen
- Afwerking
- Prestaties motor