



Bjorn Blokzijl  
14 maart 2012

## Grondig herzien

Waar de markt voor D-segmentauto's nu voornamelijk bestaat uit verkooptoppers als de Volkswagen Passat, de Opel Insignia en de meer premium Audi A4 en BMW 3 serie, is de Toyota Avensis al sinds zijn de introductie eind jaren '90 een relatief kleine speler. Aan kwaliteit van het product kan het - gezien het rotsvaste imago van het Japanse merk daarin - niet liggen en aan de prijsstelling evenmin. Toch maken de vooral zakelijke kopers en leasers niet snel de keuze voor een ander model dan de eerder genoemde Duitsers. Om meer een voet tussen de deur te krijgen kreeg Toyota Europa de opdracht de Avensis aan te passen aan de wensen van de Europese autokoper. Zie hier het resultaat van deze opdracht, in de vorm van de auto die wij als onderwerp hebben in dit testverslag. Op het eerste oog veranderde er niet zoveel aan de middenklasser, maar of dit slechts schijn is moet blijken uit de uitvoerige test.



## Bijgeschaafd

Bij de eerste aanschouwing van de Avensis Wagon die wij tot onze beschikking hadden valt niet gelijk op dat de auto grondig onder handen is genomen door de Europese tak van Toyota. Qua basisvormen is de auto identiek aan de in 2009 geïntroduceerde generatie van de Avensis, al is daar niks mis mee. Door de strakke lijnen, kloeke lampunits en mooie lichtmetalen velgen doet de auto in de basis qua design al behoorlijk Europees aan. Veranderingen ten opzichte van de auto van vóór de facelift moeten gezocht worden in een wat anders vormgegeven neuspartij en opnieuw gestyleerde achterlichten. Waar de Duitse merken hun stationwagons meer en meer een "lifestyle-uitstraling" meegeven, met de typische schuin aflopende achterraut, heeft Toyota er voor gekozen om de Wagon echt de rol van pakezel op zich te laten nemen. Al van buiten is het duidelijk te zien dat in het laadruim meer past dan in die van een Audi A4 of C-Klasse in de stationwagonuitvoering.



## Netjes maar saai

Van binnen is de onderscheid tussen de Aziatische afkomst beter zichtbaar. Buiten het feit dat het geheel goed is afgewerkt, is het binnenste van de Toyota weinig inspirerend vormgegeven en geeft niet het typische "thuisgevoel" dat zijn Europese concurrenten wel geven. Hoewel het witte leder veel goedmaakt, zijn de gebruikte materialen netjes maar niet baanbrekend. Benchmark in dit segment blijft toch de Audi A4 en de Avensis komt daar dan ook niet bij in de buurt. Aluminiumkleurige bekleding van de middenconsole doet zeker goed in het doorbreken van het donkere interieur, maar de gebruikte materialen doen toch t   plastiekerig aan. Ook de gebruikte knoppen zien er op het oog goed uit, maar de "feeling" overtuigt niet dusdanig dat je de indruk hebt dat deze ook na tien jaar nog hetzelfde kwaliteitsgevoel zullen geven. Het grote voordeel kan in het geval van de Avensis ten opzichte van vele van zijn concurrenten heel letterlijk genomen worden: groot! Waar je ook kijkt in de auto, ruimte is er ruim

# Toyota Avensis Wagon 2.0 CVT Executive Business

voldoende. Hoofd- en beenruimte voor zowel de bestuurder als voor- en achterpassagiers is royaal en de bagageruimte lijdt niet onder dit ruimteaanbod. Behalve de diepte van de kofferruimte, spelen de gunstige vorm van deze ruimte en de beperkte schuine loop van de achterraut een belangrijke rol bij de praktische inzetbaarheid. Voor een gemiddelde kast van een grote Zweedse winkel hoeft de achterbank - proefondervindelijk - niet eens plat. Bij een middenklasserproduct van de grote Duitse drie zal dit echt niet lukken.



## Vertrouwenwekkend

Zakelijk rijden doe je tegenwoordig Ãf met een diesel, Ãf met een zuinige benzinemotor. Geen van beide ligt in het vooronder van de testauto. Waar de auto nog wel een enigszins groen C-label heeft zie je dat aan het testverbruik niet terug. Bij normaal gebruik, waarbij afwisselend de snelweg, maar ook binnenwegen en de

bebouwde kom is aangedaan, verbruikte de tweelitermotor van de Avensis elke 11 kilometer een liter kostbare benzine. Bereken je dit in liters per 100 gereden kilometer, dan kom je uit op 9.1 liter. Normaliter zou je dit hoge verbruik kunnen toeschrijven aan de automaat waarmee de testauto was voorzien, maar de CVT-bak zorgt zelfs voor een lager verbruik door het toerental zo laag mogelijk te houden. Reden voor de pittige dorst ligt voornamelijk in de kracht die het vergt om snelheid in de niet erg lichte auto te krijgen. Daarnaast waren er winterbanden op de testauto gemonteerd, welke het verbruik ook negatief beïnvloeden. Eenmaal op snelheid valt het verbruik mee, als we de boordcomputer mogen geloven, maar om die snelheid te krijgen kost het het motorblok wel wat moeite. Het hogere koppel van een turbomotor zou bij deze auto een prettige oplossing zijn. Rijd je eenmaal en laat je je verleiden om bochtige wegen te nemen, dan ben je blij verrast met de directe besturing. Niet alleen zit er veel gevoel in het prettig dikke stuurwiel, ook helt de auto nauwelijks over en deint de auto bij het remmen een stuk minder dan zijn voorganger.



## Na 1 juli aantrekkelijker

Voor een goed verkopende auto in het zakensegment is een model wat valt in de 20% bijtellingscategorie een must. Toyota bood dit al niet in een versie van de Avensis en ook na de facelift vallen alle uitvoeringen zowel met benzine- als dieselmotoren in de hoogste bijtellingscategorie van 25%. Op 1 juli 2012 verandert er echter behoorlijk wat aan de emissie-eisen om in aanmerking te komen voor de lagere bijtelling. Dat zorgt ervoor dat de Avensis zeker niet meer de enige is die niet kan profiteren van het fiscale voordeel. Qua bouwkwiteit en bovenal veel binnenruimte en de standaarduitrusting - lederen bekleding, navigatie, stoelverwarming enzovoort - per euro biedt de Toyota meer dan veel van zijn concurrenten. Tot juli zal het lastig zijn voor de gefacelifte Avensis een voet tussen de deur te krijgen bij de gevestigde orde in zijn segment, maar na die datum is er een goede kans dat er vaker gekozen zal worden voor de Toyota en dat is, gezien de genoemde kwaliteiten naar ons inzicht niet meer dan terecht.

## Plus

- + Wat een ruimte
- + Veel voor relatief weinig
- + Prettig weggedrag

## Min

- Weinig inspirerend interieur
- Geen 20% bijtelling
- Hoog verbruik