



Avensis Berline 2.0 D-4D

Linea Sol



Cette fois-ci, ce sont quatre adultes qui se déplacent pour un long périple de plus de deux mille kilomètres avec des trajets quotidiens de six cents bornes en seulement deux étapes. Il y a aussi eu des itinéraires de quelque cent kilomètres. L'Avensis diesel, mise à disposition par Toyota, nous a permis de franchir confortablement ces distances avec les bagages indispensables pour une semaine. La météo s'est partagée entre des températures proches des quinze degrés et des pointes de chaleur avoisinant les trente-cinq degrés. La route vers le Tessin s'est réalisée en respectant farouchement toutes les limitations de vitesse.



Pensons aux ennuyeux 70 km/h de l'E411, aux rares 130 km/h des tronçons français après Nancy, aux encore plus rares portions à 120 en Suisse, aux interminables 80 et 100 km/h des autoroutes et tunnels helvètes et aux 90, 70 ou 60 des départementales. Rien ne nous aura été épargné ! Certes, peu de ville au programme.

À ces vitesses, les économies de carburant sont incontestables. Quoique l'utilisation notable de l'air-co et la masse emportée aient lourdement grevé les résultats, il est étonnant de constater qu'il a fallu seulement sept petits litres aux cent pour faire évoluer la japonaise et ses passagers.

Dans les étapes des Alpes lépontiennes, la consommation moyenne n'a pas varié de façon significative.

Domage que l'erreur de tarage de l'ordinateur de bord indique trivialement un aberrant 5,2 litres aux cent. C'est la troisième Toyota qui présente un tel décalage entre la réalité et l'affichage. Les relevés d'achat de carburant attestent des néanmoins faibles besoins énergétiques de la berline. Est-



ce l'usage fréquent du régulateur de vitesse qui aurait-il facilité ce résultat ?

En plus de ce gadget tant décrié par certains, tant apprécié par d'autres, l'Avensis offre un équipement complet. L'ordinateur de bord offre les informations efficaces : consommation moyenne et instantanée, distance parcourue depuis la dernière mise en marche du moteur, vitesse moyenne et autonomie disponible avec le solde de carburant dans le réservoir. Les caractères de l'affichage sont de grande taille et sont facilement lisibles par tous dans l'habitacle. Passer d'une information à l'autre

Berline 4 portes

Prix du modèle testé :	27.510 €
TMC :	495 €
TR :	446 €
Autonomie : 60 litres = 850 km	

se fait par une série de boutons programmés sous l'écran. En plus, au tableau de bord classique, un écran décline en série le totalisateur et deux compteurs partiels. Une montre digitale, permanente, et

la température extérieure complètent l'offre. L'équipement, livré de série, est un des atouts de l'Avensis. La climatisation permet toutes les combinaisons et tient compte des besoins particuliers en différenciant les températures



à gauche et à droite de l'habitacle. La radio offre les recherches automatiques et le suivi de l'émission. Le lecteur CD est sans défaut. Les commandes au volant contrôlent le radio-CD, le cruise control et les habituels commodos.

Les essuie-glaces sont à fonctionnement automatique. La sécurité est assurée par de nombreux airbags dont un protège les genoux sous la colonne de direction. Rappelons que l'Avensis a obtenu cinq étoiles au test de l'EuroNCAP. Et que Toyota maintient sa foi en ses modèles, du moins en Belgique, en les garantissant pendant cinq années.

Pour l'Europe et ses besoins spécifiques, Toyota a compris les bénéfices de redessiner ses modèles en fonction des goûts de ses habitants. La nouvelle Avensis a été dessinée dans les studios niçois de Sofia-Antipolis. Les matériaux utilisés pour l'intérieur sont de bonne facture quoiqu'un peu tristounets. Les sièges sont confortables pour les longs trajets.

Nous avons regretté, pour les trajets nocturnes, une absence de réglage de la hauteur de projection des grands phares. La Toyota surprend par sa tenue de route sereine. La précision et la consistance de la direction permettent



d'accrocher la route sainement, même dans les situations difficiles rencontrées au Tessin.

Par contre, le moteur, capable de 280 Nm, se montre faiblard dans les bas régimes tout en étant anormalement bruyant. Ce qui encourage les trains de sénateurs recommandés par nos législateurs et les pandores qui exécutent lourdement les Fangio, pardon, les Schumacher de la route... et pas uniquement eux, d'ailleurs ! Enfin, le D-4D est une solution intéressante pour les bons pères de famille qui tracteraient une caravane ou une remorque lors de leurs déplacements estivaux.