



Avensis Break 2.0 D-4D Linea Sol



L'Avensis se décline en berline quatre ou cinq portes (Sedan ou Liftback), en break normal ou surhaussé (Wagon ou Verso). Quel que soit le modèle choisi, vous conduirez une voiture conçue en Europe, selon les standards européens pour une clientèle du Vieux-Continent. La conception a été confiée aux studios niçois Sofia-Antipolis et le bilan lors de l'essai est bluffant. Nous sommes loin des utilitaires proposés les premières décennies par les constructeurs japonais...

L'Avensis vient avec des atouts impressionnants pour le "bon père de famille" qui doit faire face à ses critères de choix... Cinq ans de garantie, cinq étoiles au test Euro-Ncap (avec 34 points sur 36), une consommation jugulée, des coûts d'entretien préalablement envisagés, du sérieux dans la gestion de la clientèle pèsent parfois dans les décisions. Quand en plus, l'impression à bord confirme ce que le papier exprime... Les sièges sont

peut-être durs, mais ils maintiennent correctement lors des longs trajets sans produire de douleurs lombaires. Le moteur 2 litres D-4D Diesel common-rail à géométrie variable est bien un peu bruyant en ville, mais il se fait oublier sur la route. Le châssis est neutre et sain en toutes circonstances, couplé à une direction précise et un amortissement calibré confort.

Puis, il y a pléthore d'équipements... La climatisation, le radio-K7-CD avec ses commandes au volant, les airbags "en veux-tu en voilà" dont une première en Europe, le protège-genoux sous la colonne de direction, les maintenant traditionnels ABS, aide au freinage, répartiteur électronique de la force, contrôles de stabilité et de motricité, etc.

Le véhicule mis à notre disposition pour une expédition partiellement helvétique



Break

Prix du modèle testé :	28.510 €
TMC :	495 €
TR :	446 €
Autonomie : 60 litres = 750 km	

avait à peine un millier de kilomètres. Nous l'avons donc étrenné. Neuve, une voiture consomme légèrement plus que dans la fleur de l'âge. Pourtant, seuls 7,8

litres aux cent km ont été nécessaires. Dommage que les informations de l'ordinateur de bord et celles de la jauge soient suspicieuses. Le premier indique 5,9 litres de consommation moyenne confirmée par la seconde qui annonce un peu plus de 500 kilomètres avec la première moitié du plein. Nous supposons que le tarage de l'injection doit être revu.

Trois adultes qui se déplacent pendant une semaine emportent leur lot de bagages qui trouvent place dans le grand coffre, laissant l'habitacle pour caser les têtes, les bras, les troncs et les jambes surtout... Et de la place, il y en a. Quand en plus le trajet parcouru mélange de la ville, de l'autoroute, de la route brabançonne, des



routes vosgiennes, des épingles à cheveux helvétiques, que la météo nous comble avec de la neige en Brabant et en Suisse... Nous nous sommes amusés. Les santés du châssis et du moteur sont un régal. Un bémol... Les manœuvres de demi-tour nous ont amenés plusieurs fois à caler le moteur... avec une remise à zéro intempestive du totaliseur partiel de l'ordinateur de bord. Comme quoi, les procédures automatiques n'ont pas que des avantages.

Les mœurs changent, les tempéraments sont forcés de suivre... Les lois et les contrôles sont devenus ce qu'ils sont et il devient crucial aujourd'hui de se fondre dans la circulation sans manifester ses différences par une conduite singulière. La situation fortement chargée de la circulation au Japon avait anticipé ce futur naissant dans nos régions. Serait-ce une des raisons qui assure à Toyota cette avance culturelle ?