



Avensis Verso 2.0 D-4D



Toyota croit dans ses produits. La preuve ! Ceux-ci sont garantis pendant cinq ans. Soixante mois pendant lesquels l'utilisateur conserve sa sérénité de parfait fonctionnement. Certains critiqueront peut-être le caractère spartiate de certains équipements intérieurs. Il est vrai que les plastiques pourraient être plus souples, que le revêtement des fauteuils gagnerait à être plus doux aux coudes nus pendant l'été. La qualité, la tenue dans le temps et le confort pourraient faire meilleur ménage. Évidemment !

Le modèle testé était animé par le D-4D Diesel common-rail de 2.0 litres doté d'un turbo à géométrie variable. Je suis ébahi devant les qualités de ce moteur. L'Avensis Verso est un vrai monovolume, classique et



lourd, présentant une surface importante de pénétration dans l'air. D'ailleurs, le constructeur l'affirme, entre autres, en déclinant un modèle break particulier. Et pourtant ce moteur le fait se mouvoir avec brio et prestance, reste économique avec une moyenne inférieure à huit litres aux cent. Le coefficient Cx (0,30) assure un



aérodynamisme étonnant pour l'Avensis. Et pourtant, les températures extérieures proches des 30° imposaient l'usage de l'air-co. Dommage que l'ordinateur de bord fut quelque peu optimiste (juste une question d'étalonnage) en affichant un litre de moins. Avec des consommations aussi modérées, il est triste que la boîte de vitesses automatique ne soit pas disponible en option.

Au premier regard, l'Avensis Verso ne paraît pas aussi grand que les traditionnels monovolumes. Cependant, lorsque vous cherchez une place en ville pour reprendre votre statut de piéton, il vous faudra un

Monospace "compact"

Prix du modèle testé :	26.510 €
TMC :	495 €
TR :	446 €
Autonomie : 60 litres = 750 km	

œil exercé pour garer l'engin. Les grands volumes n'ont pas que des qualités. Ils prennent de la place. Toyota a joué la carte de la facilité de conduite à faible allure et compense ainsi partiellement les caractéristiques inhérentes des monospaces. Sans perdre le moins du monde, ni la perception de la route à vive allure sur



autoroute, ni la qualité de guidage dans les courbes successives des petites routes. La suspension plus ferme que celle des concurrentes est certes un facteur de comportement routier irréprochable.

Le maintenant célèbre test de collision Euro-NCAP a décerné quatre étoiles à l'Avensis Verso. La sécurité est un souci permanent des concepteurs nippons. Le dispositif de freinage est secondé par un ABS intégrant l'EBD (répartition de la force appliquée) et complété par un amplificateur de décélération en cas d'urgence. Une attention particulière a été apportée à la fatigue lors de freinages



successifs. Même en conditions d'utilisation extrême, les distances d'arrêt sont singulièrement faibles.

L'Avensis ne se compare pas avec le Previa. La clientèle visée par le constructeur n'est pas la même. Le Verso rencontre plus les acheteurs de monovolumes "compacts". Et s'offre à un prix compté au détriment peut-être d'une ligne moins audacieuse et moins créative que celle du Previa. Au volant, toutes les commandes tombent "sous la main", de façon classique. Les appuie-tête des deux sièges du troisième rang perturbent la rétrovision. Rappelons que l'accès aux places arrière demande des qualités sportives avérées.

