



## Daihatsu YRV

### Nieuwbouw

Autotest | Ze verzinnen wat, die Japanners. YRV staat voor "Young Recreational Vehicle". Met deze auto wil Daihatsu een nieuw marktsegment bereiken en wel dat van de jonge bestuurder met actief leven. Is de YRV de nieuwste gimmick van een over actieve marketing afdeling of bouwt Daihatsu een nieuw segment voor zichzelf?

Wat de YRV uniek maakt, is eenvoudig te zien. De auto is hoger dan gemiddeld. Bovendien is de cabine achter hoger dan voor. De achterbank kon daarom beduidend hoger worden geplaatst dan de voorstoelen (in tribune vorm) en dat geeft achterin een groot gevoel van ruimte. Het blijft echter bij een gevoel, zelfs de kleinere Daihatsu Cuore biedt achterin meer (been)ruimte.

Met de bijzondere constructie is vooral voorin ruimte gewonnen. Dankzij het hoge dak is de hoofdruimte voorin enorm. Bovendien zitten bestuurder en bijrijder relatief ver van de voorruit, wat ook bijdraagt aan een gevoel van ruimte. Vreemd genoeg is Daihatsu de voetruimte vergeten; wie op grote voet leeft, raakt regelmatig de onderkant van het dashboard met de schoenen.



### Afwerking

De bagageruimte is ook royaler dan gemiddeld, maar de tildrempel maakt het lastig om zware spullen uit te laden. Helaas is een hoedenplank niet standaard. De afwerking van de kofferruimte is slordig met losliggende matten en gapende gaten naast de achterbank.

Die slordige afwerking is tekenend voor de YRV. Deze basis-uitvoering is uitgevoerd met een dun stuurwiel, lange versnellingspook met veel speling en overall goedkoop plastic. De portieren slaan dicht met een goedkope "pets". Het doet allemaal afbreuk aan de vormgeving. De lay-out van het dashboard is origineel en functioneel. Aardige details zijn de blauwe kleur die terugkomt in de wijzerplaat van de snelheidsmeter en de opmerkelijk prettig zittende stoelen.

De besturing is indirect, waardoor de YRV groter voelt dan 'ie is. Zoals bij veel andere modellen van Daihatsu is ook de YRV zacht geveerd. Dat is comfortabel in de stad, maar het heeft als nadeel dat de auto vervaarlijk kan dansen of duiken in een snelle bocht of bij een panieksituatie. De veiligheid moet vooral van de prima remmen komen.

## Motor

Voor deze rij-impressie is bewust een basismodel gekozen. Die is voorzien van een 1 liter driecilinder motor. Deze is nagenoeg gelijk aan de krachtbron van veel kleinere Daihatsu's, zoals de Cuore. Omdat de YRV hoger, groter en zwaarder is, is dat in theorie geen gelukkige keuze.



In de praktijk moet de YRV 1.0 hard werken om mee te komen op de snelweg. De kracht moet vaak van ver komen. Als het nog sneller moet (80 km/u en harder), is dat een kwestie van heel veel geduld of het gaspedaal erg diep indrukken.

In de stad is de YRV juist helemaal op z'n plaats. Met de basismotor komt de YRV vlot van de plek (tot +/- 50 km/u), komt de auto probleemloos mee met de verkeersstroom en werkt het jonge recreatieve vehikel zich behendig door het drukke verkeer.



## Conclusie

Het lijkt de ultieme droom: een compleet nieuw marktsegment bouwen en dat als enige uitbaten. BMW en Ford lukte het niet met de SAV (Sports Activity Vehicle). Net zo goed creëert Daihatsu geen "Young Recreational" segment met de YRV.

Het maakt de auto er niet minder origineel en praktisch mee. De YRV ziet er leuk uit, biedt veel binnenruimte, rijdt aardig en is vooral zeer vriendelijk voor de portemonnee. ■

## Specificaties

### Daihatsu YRV 1.0 12v RTi

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	377 x 162 x 155 cm
Wielbasis	236 cm
Gewicht	875 kg
Aanhanger	350 kg
Aanhanger geremd	750 kg
Tankinhoud	40 l
Bagageruimte	240/1980 l
Bandenmaat	

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	989 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	58 pk @ 5200 tpm
Koppel	88 Nm @ 3600 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	15,4 sec.
Topsnelheid	150 km/u
Verbruik gemiddeld	5,7 l / 100 km
Verbruik stad	6,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

#### Prijs

Prijs	€ 12.599,-
Prijs instapmodel	€ 9.999,-