

Daihatsu Sirion

Groots geworden door klein te blijven

Autotest | Wanneer iemand vraagt om advies bij de keuze van een auto, komt dat advies na enige omzwervingen en irrelevante details uiteindelijk vrijwel altijd op hetzelfde uit: de meest recente auto in zijn klasse is vaak ook de beste. De fabrikant heeft immers naar de markt gekeken en introduceert alleen een nieuwe auto als die zich positief kan onderscheiden van de concurrentie. Recentelijk onderging de Daihatsu Sirion een ingrijpende facelift die de auto niet tot een nieuwkomer maakt, maar wel een grote verbetering betekent. Is de Daihatsu Sirion een frisse nieuwkomer of een geduchte veteraan?

Terwijl een auto bij bijna iedere facelift in alle richtingen groeit, is de Sirion nagenoeg even groot gebleven als de voorganger. Door kwistig gebruik te maken van chroom heeft de auto nog steeds een eigenwijs gezicht, waardoor menigeen al voor de Sirion is gevallen. Zelfs verstokte liefhebbers van Europees-design moesten bij een kennismaking met dit testexemplaar toegeven dat deze Japanner een ontegenzeggelijke originaliteit in zich heeft. Het vele chroom geeft de auto een heel eigen karakter. In vergelijking met de vorige generatie Sirion, heeft het nieuwe gezicht een minder speelse blik, maar straalt de auto iets voornaams en elegants uit.

Behalve chroom rondom de radiator en koplampen zijn ook vele details verchromd, waaronder de deurhendels en bumpers. Onder de voorbumper is bij de hier gereden SR-uitvoering een set breedstralers te vinden. De achterzijde van de Sirion is nauwelijks gewijzigd. Ook hier kent de SR-uitvoering een extra uitbouw onder de bumper, met daarin geen mistlamp maar een kloeke dikke uitlaat die de auto een sportief tintje geeft. Omdat de testauto de meest luxueuze uitvoering van de Sirion is, behoren ook fraaie lichtmetalen wielen tot de standaarduitrusting.



Interieur

Bij het "bewonderen" van de testauto valt nog één ding op: de neus is relatief kort in verhouding tot de rest van de auto. De reden daarvan zou snel duidelijk worden. Wanneer de testauto in gebruik wordt genomen, zet de redacteur de bestuurdersstoel gemakshalve in de achterste stand. In vrijwel iedere auto moet dat, dus in een compacte auto als deze zeker. Vergissing! Want juist dankzij die korte neus, biedt de Sirion opvallend veel binnenruimte. De beenruimte voorin is riant, helaas is de hoofdruimte door nogal hoge stoelen en een wat ongelukkig geplaatste rand in de dakbekleding ruim voldoende, maar niet zo overweldigend als de beenruimte.

Het dashboard heeft in vergelijking met de oude Sirion

een grondige opknapbeurt gekregen. Gaf de voorganger nog het gevoel van een Japanner uit het midden van de jaren '80, deze nieuwkomer straalt rust en eenvoud uit. Alle knoppen zijn relatief groot en zijn met royale tussenruimten over het dashboard verdeeld. Het gehele interieur weet zich te onderscheiden door gebruik van hoogwaardige materialen en een bovengemiddeld nette afwerking. Het interieur telt een fors aantal bakjes en vakjes, waaruit blijkt dat de ingenieurs van Daihatsu ieder hoekje en gaatje hebben willen benutten. Alleen in de bagageruimte is deze trend niet doorgezet, want bijvoorbeeld bagage-oogjes missen daar.

Motor

De Sirion wordt geleverd met een 3-cilinder 1.0-liter motor of een 4-cilinder 1.3-liter motor. De hagelnieuwe 1.3-liter variant van de testauto is bijzonder stil. Pas wanneer de ruitenwissers en aanjager worden uitgeschakeld, is de stationair lopende motor hoorbaar. Vanaf het eerste begin toont de krachtbron een gewillig en enthousiast karakter, alsof dit stuk Japans vernuft zo veel mogelijk kilometers wil maken om zich aan iedereen te tonen. Vooral in de stad is de Sirion zeer vlot te noemen. Dat is heel handig in druk verkeer wanneer snel van rijstrook moet worden veranderd. Ook op de snelweg voegt de Sirion 1.3 razend snel in om even later moeiteloos in te halen. Bovendien worden die prestaties neergezet zonder de motor in de toeren te jagen.



Wanneer het toerental tussen 3000 en 4000 toeren per minuut wordt gehouden, zet de Sirion al keurige prestaties neer. Het maximale vermogen van 102 pk komt pas bij 7000 toeren per minuut los. 's Ochtends vroeg na een koude start, loopt de motor al vanaf de eerste seconde prachtig rond; een ochtendhumeur is deze auto geheel vreemd. Wel vraagt het kleine koppelingspedaal enige gewenning, want wie grote schoenen draagt trapt onbedoeld tegelijkertijd de koppeling en de rem in. De versnellingspook kent veel speling, maar schakelt verder prima. De combinatie van motor en versnellingsbak zijn duidelijk gericht op comfort en rust. De motor kan laag in de toeren worden gehouden, wat ook een aangenaam laag verbruik van gemiddeld 1:17,5 betekent.

Omdat de Sirion iets in de hoogte is gebouwd, heeft de bestuurder ook een iets beter uitzicht over het verkeer. Dat draagt bij aan de veiligheid en stapt makkelijker in. In snel genomen bochten heeft de Sirion geen enkele last van de extra hoogte. Ondanks de zeer nadrukkelijke stuurbekrachtiging, is de Sirion goed aan te voelen zodat de bestuurder weet wat hij/zij doet en nooit onverwacht in extreme situaties zal komen.

In de stad is de Sirion door de combinatie van een bescheiden lengte en alerte besturing vrijwel even wendbaar als de kleinere Daihatsu's, maar biedt meer ruimte en comfort. Tenslotte kan de bestuurder dankzij de iets hogere zit de neus van de Sirion zien, wat parkeren vergemakkelijkt en opnieuw duidelijk maakt dat dit een product is van een echte specialist

op het gebied van compacte auto's.



Conclusie

Met de recente facelift is de Daihatsu Sirion weer helemaal van deze tijd. De Sirion heeft letterlijk en figuurlijk een eigen gezicht. Als het om techniek gaat biedt Daihatsu met de Sirion veel waar voor het geld. Dat komt terug in een sublieme motor, een complete standaarduitrusting, hoog veiligheidsniveau en een voor deze klasse zeer hoogstaande afwerking. Het goede gevoel dat de Sirion tijdens het verblijf bij de redactie wist te geven, wordt bevestigd door respondenten van de Autozine-auto-enquête die zonder uitzondering zeer positief zijn over de betrouwbaarheid en dealers van Daihatsu. Daihatsu weet precies waarin het sterk is en maakt de kleine auto's daarom bij iedere generatie grootser. ■



Specificaties

Daihatsu Sirion 1.3 16v DWVT SR

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	370 x 160 x 145 cm
Wielbasis	235 cm
Gewicht	870 kg
Aanhanger	350 kg
Aanhanger geremd	950 kg
Tankinhoud	40 l
Bagageruimte	267/890 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1298 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	102 pk @ 7000 tpm
Koppel	120 Nm @ 4400 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,6 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	5,7 l / 100 km
Verbruik stad	7,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 15.199,-
Prijs instapmodel	€ 12.099,-