

Daihatsu YRV

Yellow Racing Vehicle

Autotest | De "mini MPV" is inmiddels een bekend verschijnsel op de Nederlandse wegen. Bijna ieder merk heeft er wel één in het programma en die van Daihatsu heet "YRV". Dit "Young Recreational Vehicle" is een van de meer recente mini MPV's en valt op door zijn vlotte lijnen en "tribune opbouw". Om het leveringsprogramma aan de bovenkant af te maken, introduceerde Daihatsu recentelijk een heel bijzondere YRV die dankzij een turbomotor de vlotte lijnen met dito prestaties moet ondersteunen. Naar zo'n auto moet je niet kijken, daar moet je mee rijden! Dus neemt Autozine het "Yellow Racing Vehicle" grondig onder handen!

Het voordeel van een mini MPV is dat de auto door een korte motorkap en een hoge bouw veel binnenruimte weet te combineren met bescheiden buitenmaten. Bij deze YRV is dat niet anders, want de ruimte voorin is zonder meer riant te noemen. Door de hoge bouw staan de voorstoelen ook iets meer rechtop en slaat de passagier bijna als vanzelf de benen over elkaar alsof het een comfortabele stoel in de huiskamer betreft. Wat ook bij de hoge zit hoort is een beter uitzicht over het verkeer, waardoor de bestuurder verder vooruit kan kijken. Vooral op de lange afstand vertaalt dat zich in meer rust voor de bestuurder.

Tribune

De stoelen zijn minder aangenaam op de lange afstand omdat de onderrug nauwelijks wordt ondersteund. Het dashboard van deze bijzondere uitvoering van de YRV is voorzien van een kunststof dat aan kevlar doet denken. De afwerking van het gehele interieur geeft hetzelfde degelijke en duurzame gevoel als dat van de gewone YRV. Dit is op zich een mooi compliment, maar gezien de prijs van deze turbo-uitvoering mag op meer extra's worden gerekend.

De "tribune opstelling" is al aan de buitenzijde van de auto zichtbaar. De achterste zijruit staat ten opzichte van de voorste zijruit een trapje hoger. De achterbank staat namelijk ook een stapje hoger dan de voorstoelen, om de achterpassagiers een beter zicht naar voren te geven. De ruimte op de achterbank is

sterk afhankelijk van de stand van de voorstoelen, maar voor een auto in deze klasse heel behoorlijk. De bagageruimte is iets groter dan gemiddeld.

Gele peper

Tot nu toe is de YRV turbo een gewone functionele en doordachte mini MPV die zich vooral door z'n uiterlijk onderscheidt van andere mini MPV's. Maar zoals eerder aangegeven is dit de turbo-uitvoering. En dat maakt een wereld van verschil! De 1,3 liter motor is nu voorzien van extra "beademings apparatuur" die het best vergelijkbaar is met gele peper bij de maaltijd. Zoals de eter van een peper direct op zoek gaat naar bluswater, staat ook deze YRV na de turbo-stoot in vuur-en-vlam.

Druk het gaspedaal in tot de vloer, laat de motor toeren maken en dit "Yellow Racing Vehicle" schiet er vandoor met een gretigheid waar zelfs menig sportwagen geen antwoord op heeft! Laat het heel duidelijk zijn: dit is geen kleine stadsauto die iets vlotter is dan zijn soortgenoten. Daihatsu zet met de YRV turbo een serieus snelle auto neer die (in handen van ondergetekende) keer-op-keer de confrontatie zoekt met beduidend duurdere soortgenoten. Hard rijden met de YRV turbo is een feest dat van deze mini MPV heel veel meer maakt dan een handige familieauto.



De pret wordt verhoogd met een Formule 1-schakelsysteem. Met een plus- en minknop aan iedere kant van het stuurwiel, kan de volgende of juist de vorige versnelling worden gekozen. Koppellen gaat automatisch, dus het koppelingspedaal is komen te vervallen. Wie eenmaal gevoel voor de motor en de (vier) versnellingsbak heeft opgebouwd, kan de YRV zeer soepel rijden alsof de auto één lang verzet heeft. Wie juist hard wil rijden, kan de motor tot het uiterste drijven waarbij op iedere druk op de plusknop een nieuwe krachtexplosie volgt (een woord dat in dit verband zeker op zijn plaats is).



Maar waar bij een Formule 1-auto de hendels achter het stuur zijn te vinden, zijn deze bij deze Daihatsu op

het stuur te vinden met als gevolg dat de bestuurder in een bocht niet weet waar de plus of min zit. Bovendien zitten de knoppen vrij laag op het stuurwiel, waardoor de bestuurder zich genoodzaakt ziet de ideale tien-voor-twee positie te verruilen voor een wat onwennige kwart-voor-drie stand.

Behalve met sequentiële bediening kan de YRV ook met de automaat worden gereden. De automaat heeft, zoals dat hoort bij een auto in dit segment, een sterke voorkeur voor zuinig rijden. Dan komt een heel ander voordeel van de turbomotor naar voren: deze royaal overbemeten motor is niet alleen razendsnel, maar ook uitermate soepel. In bepaalde situaties kan de krachtbron zo laag in de toeren worden gehouden dat het gevoel van kracht en souplesse lijkt op dat van een grote Amerikaan!

Wie helemaal geen interesse heeft in souplesse, maar gewoon wil scheuren kan ook een beroep doen op de automaat. Hierbij is echter wel een trucje nodig. In één beweging het pedaal tot de vloer indrukken vanaf stilstand werkt minder goed. Dan gebeurt een moment niets, volgt een gemiddelde acceleratie en pas als de turbo actief is volgt de welbekende duw in de rug. Door het pedaal juist kalm maar vastberaden tot de vloer door te drukken, schiet de YRV turbo ook met de automaat als een geel duveltje uit een doosje weg.

Toch is een sterke motor niet het enige ingrediënt voor een sportieve of opwindende auto. Een goede wegligging is minstens zo belangrijk. Helaas laat de YRV turbo hier verstek gaan. Bij normaal gebruik is de wegligging van de YRV voldoende veilig te noemen, maar bij bijzonder snel bochtenwerk voelt de auto zich niet prettig. Wanneer te veel gas in de bocht wordt gegeven, heeft de YRV een sterke neiging rechtdoor te gaan. Bij zware regenval of op slecht wegdek moet voorzichtig met het zo gewillige gas om worden gesprongen om de bedoelde koers te kunnen volgen. De wegligging is voldoende, maar niet in overeenstemming met het acceleratievermogen en daar moet de bestuurder nadrukkelijk rekening mee houden.

De remmen lijken met schijven voor en trommels achter ook niet in overeenstemming te zijn met de

motorische capaciteiten, maar bewijzen in de praktijk geen moeite te hebben om deze gele bom op wielen in bedwang te houden. Bovendien zijn de remmen uitgevoerd met een ABS systeem dat zich ook in de lastigste omstandigheden voorbeeldig gedraagt.

Conclusie

Is de Daihatsu YRV turbo het ideale scheurijzer voor wie zich wil onderscheiden maar geen oneindig groot budget meebrengt? Ja en nee. Heel kort gezegd is de YRV turbo een auto met de afwerking en het gevoel van een gewone (voordelige) YRV en de prestaties van een dubbel zo dure sportwagen. Daihatsu verdient een groot compliment voor de motor die fantastisch presteert en net zo makkelijk heel beschaafd en zuinig kan rijden.

Het onderstel heeft echter meer moeite met al het motorgeweld en beperkt de YRV turbo daarom vooral tot sprints op het rechte eind. Het sequentieel schakelen op het stuurwiel verhoogt de pret, terwijl de conventionele automaat vooral in de stad heel prettig is. ■



Specificaties

Daihatsu YRV 1.3 16V Turbo

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	377 x 162 x 155 cm
Wielbasis	236 cm
Gewicht	902 kg
Aanhanger	350 kg
Aanhanger geremd	1.000 kg
Tankinhoud	40 l
Bagageruimte	170/1500 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1298 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	129 pk @ 6400 tpm
Koppel	170 Nm @ 2800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,4 sec.
Topsnelheid	195 km/u
Verbruik gemiddeld	7 l / 100 km
Verbruik stad	9,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 16.999,-
Prijs instapmodel	€ 9.999,-