



Daihatsu Terios

Durfal

Autotest | Menigeen zou graag een SUV (Sports Utility Vehicle) willen bezitten. Maar de hoge aanschafprijs en dito kilometerkosten vormen een obstakel. Wie toch een dergelijke luxe terreinauto durft aan te schaffen wordt uitgemaakt voor asociaal. Daihatsu biedt naar eigen zeggen de oplossing: de nieuwe Terios is voordelig, zuinig en compact. Is dit het moment om de sprong te wagen?

Daihatsu heeft in de loop der jaren een goede reputatie opgebouwd als fabrikant van terreinauto's. Zoals iedere Daihatsu zijn ook de off-roaders licht en compact. Dat betekent dat de auto's minder snel op de buik blijven hangen en niet zomaar naar de bodem van de eerste de beste modderpoel zakken. Ook de nieuwe Terios is een echte terreinauto.

Dat is onder andere te zien aan de extreme in- en uitloophoeken. De Terios heeft zowel voor als achter nauwelijks overhang. Bij klimmen of dalen is de kans daarom minimaal dat de bumpers de grond zullen raken. Ook de bodemvrijheid is heel behoorlijk (20 cm), waarmee de Terios veel meer is dan een stadsautootje dat doet alsof.



Off-road

Of de Terios inderdaad buiten de gebaande paden durft is afhankelijk van de uitvoering. De Terios is leverbaar met één motor, die het vermogen naar keuze via twee- en vierwielaandrijving op het asfalt overbrengt. Deze laatste variant heeft permanente vierwielaandrijving; hier geen slimme systemen om brandstof te besparen.

Optioneel zijn tractiecontrole, stabiliteitscontrole, "Hill Assist Control" en "Down-hill Assist Control" leverbaar. Deze laatste twee maken veilig klimmen en dalen makkelijk. Alle uitvoeringen met vierwielaandrijving

hebben een tussendifferentieel dat geblokkeerd kan worden. Dat is een waardevolle voorziening waarmee de Terios beter presteert in los zand of dikke modder.



De Terios heeft geen lage gearing (speciale versnellingsbakverhoudingen waarmee de auto extreem sterk en optimaal controleerbaar wordt) en dat is een gemis voor serieus terreinrijden. De standaard versnellingsbakverhoudingen lenen zich niet goed voor off-road rijden. Als kleine extra handicap is de versnellingspook iets naar de bijrijder gericht.

Ook het motorkarakter is niet afgestemd op terreinrijden. Het volle vermogen is pas bij hoge toerentallen beschikbaar en dat maakt de Terios lastig te controleren. Terreinrijden is het vinden van de optimale balans tussen slip en grip, wat door deze motor niet makkelijk wordt gemaakt.

Daihatsu monteert standaard banden die zijn bedoeld voor gebruik op verhard wegdek. In het terrein kunnen deze zich snel volzuigen met zand of modder, waarna de grip minimaal is. De Terios vereist daarom een speciale aanpak voor terreinrijden: snelheid maken en die snelheid vasthouden. Dan laat deze

waaghals zich alles welgevallen. Dikke modder, enorme hobbels en diepe kuilen vormen geen enkel probleem. De korte wielbasis zorgt ervoor dat de Terios nogal hevig reageert op alle "oneffenheden". Omdat de bestuurder ook nog eens hoog zit, wordt het effect verdubbeld en levert zelfs licht terrein het nodige spektakel op.

On-road

De meeste SUV kopers zullen het waarderen dat hun auto off-road kan, maar zullen die capaciteiten hoogstens gebruiken om te parkeren op een grasveld als de geasfalteerde parkeerplaats vol is. Een enkele avonturier zal de vierwielaandrijving nuttig gebruiken tijdens de wintersport. Voor iedere SUV geldt een gouden regel die ook op gaat voor de Terios: hoe beter de prestaties off-road, hoe minder de prestaties on-road.

Op de verharde weg voelt deze Daihatsu zich best thuis, maar de korte hoge koets heeft opnieuw het effect dat iedere rimpel in het wegdek extra hevig wordt weergegeven.



In vergelijking met een gewone personenauto hangt de Terios flink over in de bocht. De banden die het zwakste punt vormden bij terreinrijden, zijn nu het sterkste punt van de Terios. De auto mag dan overhangen, ook bij hoge bochtsnelheden houdt de Terios alle vier de wielen stevig aan de grond. In de stad is dit een heerlijk gooi-en-smijt SUV'tje. De remmen zijn bovendien van uitstekende kwaliteit. De Terios is binnen minimale afstand als een blok tot stilstand te brengen.

Motor

Zowel in de stad als op de snelweg laat de 1.5 liter metende viercilinder motor nadrukkelijk van zich horen. De bestuurder heeft steeds het idee in een te lage versnelling te rijden. Geluiden van banden of rijwind zijn gering, waardoor het monotone gedreun van de krachtbron des te meer opvalt.

De Terios is altijd vlot genoeg om mee te komen met het overige verkeer, maar er is geen reserve beschikbaar om bijvoorbeeld snel in te halen op een provinciale weg of rap op de linkerrijstrook te duiken.

In de praktijk is 100 km/u op de snelweg hard genoeg, daarboven wordt het motorgeluid echt storend. Daarmee dwingt de Terios als vanzelf een kalme rijstijl af en wordt het beloofde verbruik van 8 liter per 100 km (7,5 voor de tweewielaangedreven variant) gemakkelijk gehaald. Dat is voor een auto als deze zeer zuinig, maar gezien de matige prestaties is een dergelijk verbruik ook te halen met andere SUV's als maar langzaam genoeg wordt gereden.

Ruimte

Op korte afstanden zijn het onrustige weggedrag en de nadrukkelijke motorgeluiden niet bezwaarlijk. Dan is de Terios vooral zeer praktisch. De binnenruimte is veel groter dan de buitenmaten doen vermoeden.

De bagageruimte met eenvoudig schoon te maken rubber vloer is enorm. Typisch Japans scharniert de achterdeur helaas naar rechts, wat het in Nederland nodig maakt de straat op te lopen om bagage in- of uit te laden. De afdekhoes zorgt op slecht wegdek voor de nodige bijgeluiden.

Zelfs lange bestuurders zitten riant in deze kleine SUV. De voorstoelen kunnen zo ver naar achteren dat menigeen het stuurwiel of de pedalen niet meer kan bereiken! De achterbank biedt een al even overvloedige been- en hoofdruimte. Volwassenen zitten prima achterin de Terios, kinderzitjes passen met groot gemak.

Waar mogelijk is de Terios voorzien van bergvakjes, bekerhouders, flessenhouders en wat dies meer zij.

De verplaatsbare asbak tenslotte verdient een speciale vermelding: deze is voorzien van een zonnepaneeltje dat stroom levert voor een lampje. Een vondst!



Conclusie

Gezien de lange historie van het merk mag Daihatsu welhaast een expert worden genoemd op het gebied van terreinauto's. Het is daarom jammer dat de fabrikant geen duidelijk doel voor ogen had met de Terios.

De compacte SUV presteert heel behoorlijk in het terrein, maar voor de bruikbaarheid op de openbare weg zijn diverse concessies gedaan aan de terreinwaardigheid. Omgekeerd is de Terios bijzonder ruim en praktisch, maar doen de off-road capaciteiten afbreuk aan het comfort.

De slimme keuze is daarom de tweewielaangedreven uitvoering. Daarmee levert Daihatsu een aantrekkelijk vormgegeven SUV die opmerkelijk veel ruimte biedt tegen een scherpe prijs. Niet alleen de aanschafprijs is dan veel lager dan die van andere SUV's. De kilometerprijs is al even gunstig, waarmee een lang gekoesterde SUV-droom eindelijk werkelijkheid kan worden. ■



Specificaties

Daihatsu Terios 1.5 16v DVVT 4wd Exclusive

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	406 x 170 x 169 cm
Wielbasis	258 cm
Gewicht	1.190 kg
Aanhanger	400 kg
Aanhanger geremd	1.350 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	380/1625 l
Bandenmaat	215/65R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1495 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	105 pk @ 6000 tpm
Koppel	140 Nm @ 4400 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	12,4 sec.
Topsnelheid	160 km/u
Verbruik gemiddeld	8,1 l / 100 km
Verbruik stad	9,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	191 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 26.149,-
Prijs instapmodel	€ 19.049,-