



Daihatsu Trevis

Klein maar fijn

Autotest | Soms is een kleine auto het enige dat het budget toelaat. Maar soms is een compacte auto de enige logische keuze. Want een compacte auto is wendbaar in de stad, past in ieder parkeervak en ontziet het milieu. Dat zelfs de kleinste auto ook luxueus en exclusief kan zijn bewijst Daihatsu nu met de Trevis.

Nog voordat de test is begonnen, is de toon gezet. "Wat een dotje!", roept een voorbijgangster bij het instappen voor de eerste testrit. Ze heeft het niet over de testrijder. De Trevis valt op. Iedereen ziet meteen dat dit geen doorsnee autootje is. Technisch gezien vormt de Daihatsu Cuore de basis voor de Trevis, maar de inspiratie voor de vormgeving komt duidelijk van de Mini en de Londense Taxi.

Taxi!

Van beide toont de Trevis meer dan alleen uiterlijke kenmerken. Net als in de Engelse taxi is de Trevis bijzonder ruim, vooral achterin. De Trevis is een ruimtewondertje op wielen. De bagageruimte is fors voor een auto van deze omvang. De been- en hoofdruimte op de achterbank is zo royaal dat zelfs volwassenen hier prima zitten, beter dan in diverse grotere auto's.



Ook voorin imponeert de Trevis met legio hoofd- en beenruimte. Dat is te danken aan de kleine wielen (dat bespaart interieurruimte) en de hoge bouw van de auto (waardoor de rugleuning meer rechtop kan worden gezet). Zowel de voorstoelen als het stuurwiel zijn uitgebreid verstelbaar om tot een prettige zitpositie te komen.

Mini

Van de MINI heeft de Trevis het hippe interieur

afgekeken. Het dashboard heeft speelse ronde vormen en grote klokken achter het stuurwiel. In de uiterste hoeken zijn ingenieus in- en uitklappende bekerhouders te vinden. Het dashboardkastje is onhandig klein, maar dit wordt deels goedgemaakt door de brede bergplank die over de gehele breedte van het interieur loopt.

Het bijzondere design van de Trevis houdt niet op bij het dashboard. Details als de ronde deurhendels en de nostalgische plafonnière in het dak (in plat Nederlands: het interieurlampje) maken duidelijk dat Daihatsu er alles aan heeft gedaan de inzittenden een speciaal gevoel te geven. Elektrisch bedienbare zijruiten voor en achter, centrale portiervergending met afstandsbediening, ABS en twee airbags maken de Trevis luxueus. De optionele airconditioning is geen aanrader, want het ding is nauwelijks effectief.



Het bijzondere gevoel dat de Trevis geeft, wordt versterkt door het relatief grote glasoppervlak. De inzittenden verschuilen zich niet tot aan de schouders achter het stuur, want ver onder schouderhoogte beginnen de zijruiten al. Het geeft de auto niet alleen een eigenzinnig aanzicht, maar het draagt ook bij aan een ruimtelijk gevoel binnenin de Trevis. Opnieuw is een zekere verwantschap met de Londense taxi onmiskenbaar.



Cuore

De techniek deelt de Trevis met de Cuore. De Trevis is echter veel meer dan een leuk aangeklede Cuore met een al even leuk aangekleed prijskaartje.

Dat is te merken zodra de motor wordt gestart, want de driecilinder motor uit de Cuore is in de Trevis voorzien van extra geluidsisolatie waardoor de auto merkbaar stiller is. De versnellingsbakverhoudingen zijn langer gemaakt, zodat de motor minder toeren maakt. Dit heeft wel als nadeel dat de Trevis volgens meetgegevens iets minder vlot en levendig is dan de Cuore. In de dagelijkse praktijk is de Trevis een heerlijk stadsautootje dat zich razendsnel en messcherp door het drukke verkeer laat sturen. Ook op de buitenweg presteert de Trevis keurig.

Daihatsu belooft een gemiddeld brandstofverbruik van 1 op 21 voor het basismodel met vijfversnellingsbak. De testauto is voorzien van een viertraps automaat die de bestuurder goed aanvoelt en het leven makkelijk maakt. Het fabrieksverbruik met automaat bedraagt 1 op 17.



De Trevis deelt ook het onderstel met de Cuore en ook dat is aangepast. Dat begint bij velgen die iets groter zijn dan die van de Cuore, waardoor de wielen als geheel stijver worden (een stalen velg vervormt immers niet in de bocht). De vering is verbeterd, waardoor de Trevis stabiel en rustiger rijdt dan de Cuore. Dit komt vooral het bochtgedrag ten goede, want de trendy Travis laat zich beduidend vlotter een bocht door sturen dan de alledaagse Cuore.

Als prettige bijkomstigheid vertaalt het verbeterde weggedrag zich in een hoger veiligheidsniveau en een prettigere besturing. De Trevis voelt comfortabeler en meer volwassen dan de Cuore, dus de meerprijs is zeker niet alleen voor het uiterlijk vertoon.

Conclusie

Onder de naam Mira Gino reed de auto al enkele jaren in Japan rond. Nu heeft de fabriek besloten dat het tijd is om dit trendy miniatuurtje ook in Europa op de markt te brengen en dat is geheel terecht. Het is bijzonder dat een auto in de aller voordeligste en aller kleinste klasse meer biedt dan alleen degelijk en voordelig vervoer.

De Trevis is bijzonder zuinig, uiterst wendbaar en verrassend ruim, waarmee het een auto is die zeker met het verstand wordt gekozen. Daar bovenop biedt Daihatsu nu een welkom stukje emotie, want de bijzondere vormgeving en het hoge comfort maken de Trevis meer dan zomaar een voordelig stadsautootje. Kortom: klein maar fijn! ■



Specificaties

Daihatsu Trevis 1.0 automaat

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	340 x 148 x 150 cm
Wielbasis	238 cm
Gewicht	795 kg
Aanhanger	250 kg
Aanhanger geremd	600 kg
Tankinhoud	36 l
Bagageruimte	167/826 l
Bandenmaat	145/80R13

Motor en prestaties



Motorinhoud	989 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	58 pk @ 6000 tpm
Koppel	91 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	15 sec.
Topsnelheid	150 km/u
Verbruik gemiddeld	5,9 l / 100 km
Verbruik stad	7,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	140 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 12.499,-
Prijs instapmodel	€ 10.699,-