



Daihatsu Terios (1997 - 2006)

Dappere Daihatsu

Autotest | Daihatsu is specialist op het gebied van kleine auto's. Daarom brengt Daihatsu ook een kleine terreinauto op de markt. Met de herinnering aan de vorige generatie terreinauto's van Daihatsu, stelt deze vernieuwde Terios hoge verwachtingen. Is dit alleen een dapper uitzijnde terreinauto of presteert de Terios daadwerkelijk buiten de gebaande paden?

Een kleine terreinauto, hoeft nog geen lage terreinauto te zijn. Daarom is de Terios een compact vormgegeven, maar hoge en nogal smalle verschijning. De grote wielen, forse bullbar en verchromde tweeplanken geven de Terios een stoere uitstraling. Het op de naar rechts scharnierende achterdeur gemonteerde reservewiel met keurig verzorgde hoes, maakt het plaatje letterlijk en figuurlijk "af". Achter de grote achterdeur is een flinke bagageruimte te vinden.

"De opzet van het interieur geeft meer een gevoel van toeval dan van een goed gepland ontwerp"



Uitrusting

De eerste kennismaking vraagt enige gewenning. De Terios is ongetwijfeld ruimer dan de meeste andere Daihatsu-modellen, maar dat komt vooral uit de hoogte. De opzet van het interieur is ruim, de stijl wat achterhaald. De knoppen van de verwarming (en optionele airconditioning) zijn ongebruikelijk klein. De opzet van het interieur geeft meer een gevoel van toeval dan van een goed gepland ontwerp. De knoppen van de elektrisch bedienbare zijruiten zijn bijvoorbeeld horizontaal geplaatst, zodat niet meteen duidelijk is wat nu op of neer is.

De stoelen zijn op lange ritten (meer dan twee uur) onprettig omdat ze net iets te klein zijn, net iets te zacht zijn en net iets te weinig vorm hebben. Airbags voor bestuurder en passagier zijn standaard en dat is keurig voor een auto die voor het eerst op de markt kwam in 1997.

Weggedrag

Deze hoge smalle auto vraagt ook enige gewenning bij het rijden. Vooral in de bochten lijkt de Terios behoorlijk over te hellen, wat wordt versterkt door de hoge zitpositie. Door zelf een tegenbeweging te maken, wordt snel duidelijk dat de Terios de wielen wel degelijk stevig aan de grond houdt. Hoe langer de proefrit duurde, hoe harder de bochten konden worden genomen. Uiteindelijk zou de Terios zich in de stad zelfs best lenen voor enig gooi-en-smijt werk. Toch is ook na een week rijden een uitwijkproef op hoge snelheid bepaald niet uitnodigend.



Op slecht wegdek biedt de combinatie van een zacht afgeveerd onderstel met grote banden een zeker comfort. Toch kan de hoge koets op z'n tijd behoorlijk hobbelen en kan een kwaadwillige chauffeur de inzittenden flink door elkaar schudden (waarvoor hierbij excuses). Logischerwijs is een hoge auto als deze gevoelig voor zijwind. De remmen zijn uitzonderlijk krachtig en geven de Terios een aangenaam korte remweg.



Motor

De 1.2 liter viercilinder motor levert 86 pk / 120 Nm. De krachtbron blinkt vooral uit op lage toeren; zelfs onder de 2000 toeren per minuut presteert de Terios nog redelijk. Dat is vooral prettig op de buitenweg waar het toerental laag kan worden gehouden. Het

geheel van de motor, overbrenging en vierwielaandrijving geeft de bestuurder echter het gevoel dat 100 km/u hard genoeg is. Een sprint naar 120 km/u verloopt vlot, maar een dergelijke snelheid is niet uitnodigend als kruissnelheid. De topsnelheid bedraagt 145 km/u.

In getallen uitgedrukt is de Terios bepaald geen sprinter. Toch geeft de Terios nooit het gevoel een trage auto te rijden. De motor is alert en reageert onmiddellijk op ieder commando van het gaspedaal. Om tot maximale prestaties te komen, moet de toerenteller tot bijna in het rode gebied worden gejaagd. Dit is echter een auto die als vanzelf een kalme rijstijl afdwingt en ook dan nog prima mee komt met het overige verkeer. In druk stadsverkeer is de Terios bovendien even wendbaar als iedere andere Daihatsu. Doe dat maar eens na met de terrein-mastodonten van andere merken!



Terreinrijden

Met een rit door de stad en over de buitenweg houdt een test van de Terios niet op. De testauto is voorzien van permanente vierwielaandrijving. Uiteraard kunnen van een auto in deze prijsklasse geen wonderen worden verwacht, maar de Terios biedt meer dan alleen een stoer uiterlijk. Om tot maximale terreincapaciteiten te komen, kan het tussendifferentieel worden geblokkeerd (op die manier gaat de kracht niet naar de as met de minste weerstand maar naar beide assen). De Terios kent geen lage gearing, waardoor voorzichtig moet worden

omgesprongen met het gaspedaal.

Juist omdat de motor zo alert op het gas reageert, bestaat het risico de auto spontaan in te graven als ineens te veel gas wordt gegeven. Rekening houdende met het karakter van de Terios, presteert de auto heel behoorlijk op een aantal eenvoudige terreinproeven. Hellingen en diep zand vormen geen probleem. De Terios blinkt zelfs uit op korte hobbels, waar grotere terreinauto's al snel met de buik op blijven hangen.

Enmaal gewend aan het bijzondere karakter van de Terios, is dit een auto die veel rijplezier geeft en altijd uitnodigt tot meer. Hoe langer de testauto bij de redactie was, hoe verder de grenzen op de buitenweg én in het terrein kwamen te liggen.

Conclusie

Daihatsu maakt haar reputatie als specialist op het gebied van kleine auto's opnieuw waar. Dat is allereerst te danken aan de keuze. De koper van de Terios kan kiezen uit een tweewielaangedreven variant (alleen het uiterlijk, niet de prestaties) of een vierwielaangedreven variant die (binnen zekere grenzen) daadwerkelijk terreinwaardig is.

Om zowel de aanschaf- als de kilometerkosten bescheiden te houden, heeft Daihatsu gekozen voor een kleine motor die als vanzelf een even "bescheiden" rijstijl afdwingt. Deze dappere kleine Daihatsu geeft daarmee een positief gevoel waar menig grote terreinauto nog jaloers op kan zijn! ■



Specificaties

Daihatsu Terios (1997 - 2006) SXE 4wd

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	385 x 156 x 172 cm
Wielbasis	242 cm
Gewicht	1.025 kg
Aanhanger	400 kg
Aanhanger geremd	1.350 kg
Tankinhoud	46 l
Bagageruimte	270/1168 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1298 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	86 pk @ 6000 tpm
Koppel	120 Nm @ 3200 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	16,1 sec.
Topsnelheid	145 km/u
Verbruik gemiddeld	7,7 l / 100 km
Verbruik stad	9,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	183 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 19.499,-
Prijs instapmodel	€ 16.999,-