



Harold Rolloos  
3 mei 2010

© Rijtesten.nl

## Tijden veranderen

Het bescheiden Daihatsu staat tegenwoordig in ons land vooral bekend om haar zuinige modellen. In het verleden waren de Japanners vooral bekend om hun terreinwagens die niet kapot te krijgen waren. Wie herinnert zich de Rocky en de Feroza niet? Allebei stoere 4WD's met prima terreincapaciteiten. Vandaag de dag moet de Terios het doen voor Daihatsu. En dat model is sinds kort vernieuwd.



© Rijtesten.nl

## Kleine wijzigingen

Het vorige model van de Daihatsu Terios werd vier jaar geleden vervangen door een veel meer aansprekend model. Om weer even de aandacht op zich te vestigen besloten de Japanners om hun SUV van een facelift te voorzien. Wat veranderde er precies? Een eerste blik op de auto laat weinig nieuws zien, maar als we beter gaan kijken zien we toch wel wat verschillen. De Terios kreeg een nieuwe grille en een aangepaste voorbumper die zorgt voor een betere luchtweerstand. Aan de achterzijde is de achterbumper vernieuwd en wordt de wielkoffer tegenwoordig in dezelfde kleur als de carrosserie geleverd.

Al deze zaken maken de Terios tot een stoere verschijning. De optionele accessoires - zoals een dakspoiler, sidebars en dubbele RVS-uitlaat - dikken die uitstraling nog eens extra aan. Die wielkoffer achterop oogt niet alleen robuust, het is ook erg praktisch. Het

# Daihatsu Terios 1.5 DWVT Trophy

scheelt namelijk opbergruimte, want je zit niet meer met het probleem van dat reservewiel opgescheept. Mocht je onderweg een lekke band krijgen, dan hoef je niet alle bagage uit te pakken, maar kun je dat gewoon laten staan. Vanwege dat reservewiel achterop is de achterklep zijwaarts te openen. En dat is dan weer een stuk minder praktisch, want de vijfde deur slaat behoorlijk ver - en ook nog eens naar rechts - open.



## Opvallend ruim

Ook het interieur werd door Daihatsu onder handen genomen met een nieuw instrumentarium - modernere klokken - en audiobediening op het stuurwiel. Wie spektakel verwacht komt bedrogen uit. Het interieur is namelijk erg saai, al volstaat het ergonomisch gezien verder wel. Alle knoppen laten zich simpel bedienen. De afwerking is in orde, al bespeuren we her en der wel veel stukken harde plastic. Een groot



# Daihatsu Terios 1.5 DWVT Trophy

pluspunt van de Terios is de hoge zit, waardoor je een goed overzicht hebt op wat er voor je op de weg gebeurt. Er is wel sprake van een dode hoek bij het zicht schuin naar achteren.

De zittingen van de voorstoelen zijn lang genoeg, al valt de zijdelingse steun wel wat tegen. Opbergruimte is er voldoende aanwezig, alleen biedt het dashboardkastje biedt weinig ruimte. Dat komt mede door het vak niet echt ver openvalt. Zowel voor- als achterin heb je veel hoofd- en beenruimte tot je beschikking. Drie passagiers nemen moeiteloos plaats op de achterbank. De bagageruimte met een inhoud van 380 liter is heel behoorlijk te noemen en doet daarmee niet onder voor zijn grootste concurrent, de Suzuki Grand Vitara. Met de achterbank naar beneden geklapt stijgt dit aantal zelfs tot 1.625 liter.



## Terreinneigingen

Motorisch gezien valt er in de Terios weinig te kiezen, er is alleen een 105 pk sterke 1.5 benzinemotor verkrijgbaar. Op papier lijkt dat weinig met een topsnelheid van 150 kilometer per uur en een acceleratie naar honderd in ruim dertien seconden, maar in de praktijk komt de Daihatsu aardig mee in het verkeer. Omdat het vierpittertje bij een snelwegssnelheid van 120 zo'n 3.250 toeren per minuut draait, maakt de krachtbron aardig wat lawaai. Cruise control is af-fabriek niet leverbaar op de Terios. Deze testauto is voorzien van een viertraps automaat. Schakelen naar een volgend verzet gaat vrij soepel, maar tegelijkertijd ook traag.

Ondanks de betere stroomlijn na de facelift is de Terios nog steeds een windvanger. Vooral op hoge snelheden hoor je de wind goed langs de spiegels en voorruit suizen. Dat is van invloed op het verbruik, al valt dat ons alleszins mee. Daihatsu claimt een gemiddelde van 7.5 liter op honderd kilometer. Na een testweek door de stad, provinciale- en snelwegen kwamen wij uit op een keurige 7.7 liter. Wij hebben een Terios met achterwielaandrijving tot onze beschikking. De Terios voldoet geheel aan de verwachtingen die wij ervan hebben en rijdt dus net zo. Als een SUV dus. De auto helt behoorlijk over en gaat onderstuurd de bochten in. De besturing is nogal afstandelijk te noemen. Eigenlijk kun en mag je niets anders verwachten van zo'n model. Door die achterwielaandrijving stijgt de funfactor aanzienlijk wanneer we de zandpaden betreden. Nu komt de ware aard van het beestje naar voren. Hier voelt hij zich namelijk veel beter thuis. Helemaal met vierwielaandrijving, dan komen de rijeigenschappen van deze Daihatsu prima tot hun recht in het terrein.



## Liever onverhard

In hoog tempo neemt de populariteit van de SUV in ons land af. Wil je toch zo'n type auto voor de deur hebben staan en enigszins zuinig rijden, dan moet je zeker deze Japanner in overweging nemen. De Terios biedt binnenin veel ruimte en neigt wat rijeigenschappen betreft richting een terreinwagen. Hij helt behoorlijk over en gaat de bochten in met een aardige portie onderstuur. De facelift zorgt ervoor dat de Daihatsu wat stoerder uit de verf komt. Wie dit niet stoer genoeg vindt kan aan de slag met de bestellijst van accessoires en hier zaken als een spoiler, sidebars en een dubbele uitlaat aanvinken. Daarvoor moet je wel de knip trekken en er drie mille extra uit halen. Hierdoor komt de totaalprijs van deze auto op dik 29.000 euro uit. Dat is niet heel goedkoop, maar voor die prijs krijg je een zoals gezegd ruime SUV die je - zeker met vierwielaandrijving - vooral op onverhard terrein een hoop plezier bezorgt.

## Plus

- + Veel ruimte
- + Hoge zit
- + Vrij zuinig voor dit type auto

## Min

- Helt behoorlijk over
- Traag schakelende automaat
- Cruise control af-fabriek niet leverbaar