



Dennis van 't Kruis
5 januari 2007

© Rijtesten.nl

Intro

Als je niet bekend bent met de Toyota bB en de Scion xB, dan zou de verschijning van de Materia je nog wel eens koud op je dak kunnen vallen. Je kunt er namelijk niet omheen dat het hier om een onconventioneel vormgegeven auto gaat. In onder andere Japan en Amerika rijden de eerder genoemde modellen er al langere tijd rond en nu komt Daihatsu, dochterbedrijf van Toyota, met een eigen versie op dit thema.



Het exterieur

“Heeft u nog heel even geduld? Mijn collega is net met de demo naar het postkantoor”. Die vraag van de wel aanwezige verkoper kon ik alleen maar met “ja” beantwoorden. Natuurlijk was ik bereid om even te wachten op de nieuweling van dit merk. De wachttijd viel gelukkig mee en toevallig stond ik buiten te kijken bij een demo, toen ik in mijn ooghoek een vreemde vorm ontwaarde. Tussen alle normale auto’s op de drukke weg langs de dealer, viel de Materia ongelooflijk op. De donkerblauwe kleur, de meerkantige vormen, maar vooral de 17 inch velgen eisten volledig alle aandacht op. Het eerste wat opviel, is dat de Materia kleiner overkomt dan op de gepubliceerde foto’s. Met een lengte van 3,80m kun je dit gerust een zeer compacte auto noemen. Dit model is daarmee korter dan de meeste van zijn

concurrenten. Met 1,64m reikt hij dan wel weer hoger.

De eerder genoemde velgen staan hem erg goed en vullen de wielkasten ook goed op, waardoor alles mooi in evenwicht is. Ook geven ze het hoekige design een beetje agressie mee. Het gevolg en enige nadeel is de dikte van de wang van de band, die nu het comfort ernstig vermindert. Je kunt nu bij wijze van spreken voelen uit welk land de Euromunt komt als je er overheen rijdt. De verkoper belooft een meer comfortabel rijgedrag, als er normalere band-velg combinatie wordt gemonteerd. Deze bandenkeus is dan ook niet gemaakt door de dealer, het betreft in dit geval niet om een dealerdemo, maar om een persauto. Lezers van de Telegraaf en de Autoweek zullen waarschijnlijk de lettercombo herkennen. Het verschil zit hem in het cijfer dat ervoor stond. En ook op andere locaties in de officiële autopers is deze lettercombinatie te vinden. De reden dat deze auto bij het autobedrijf in Purmerend stond was, dat de boot met de rest van de Materia's nog niet in de haven was aangekomen.

Tijdens de testrit was er veel bekijks. Overal gingen de blikken in de richting van de nieuwe Japanner. Toen ik bij een autowas installatie de auto ontdeed van een winters laagje vuil, kwamen er meerdere personen nieuwsgierig kijken. De reacties waren uiteraard wisselend. Ook op de fotolocatie was er deze aandacht. Men was het over één zaak wel eens, de uitlaat is niet in proportie met de rest van de auto, daar moest toch echt nog een mooi sierstuk op worden gezet.



Het interieur

Het interieur is minder spannend dan de buitenkant. Donkere materialen zetten de toon, maar er zijn alternatieven beschikbaar. Zoals het Daihatsu betaamt, is de afwerking gewoon goed en schoonheidsfoutjes zijn er nauwelijks te vinden. Het minst mooi zijn de gecentreerde snelheidsmeter en toerenteller. Zulke instrumenten horen gewoon achter het stuur te zitten zodat je het zonder een beweging van het hoofd kunt aflezen. Bij deze opstelling zul je nog een tweede maal moeten bewegen, omdat je op de eerste plek niets aantreft. De stoelen voor de bestuurder en de persoon aan zijn rechterzijde zitten goed, ze geven ook in een snelle bocht voldoende steun. Het stuur is jammer genoeg net even te dun, al ligt het wel prima in de hand. De blauw verlichtte speakerringen vormen een leuk detail en maken deel uit van het Soulpakket op de

Materia™s met de 1.5 motor. Ook in de armsteun van de voorportieren zit een dergelijk accessoire verwerkt.

En dan achterin. Zoals dat tegenwoordig in deze MPV-klasse de gewoonte is, kan de achterbank verschoven worden. Tenminste, dat is wat er in de brochure te lezen valt. In de auto zelf is er weinig te merken van dit systeem. Als de testauto er al mee was uitgerust, dan hebben de ontwerper het goed verstopt. Zoals de bank tijdens de testrit stond, was er in ieder geval zeer veel beenruimte. Zoveel zelfs dat zelfs een Passat er rode oortjes van zou krijgen. De bagageruimte blijft met 290 liter een beetje achter met de rest van het ruimtegevoel die in de auto heerst. Deze kofferruimte wordt in deze uitvoering afgeschermd voor nieuwsgierige ogen door middel van een flexibele hoedenplank. Deze zit aan de achterbank vast met een aantal klemmetjes en over de duurzaamheid van deze onderdelen hebben wij toch wel onze twijfels. Het is niet ondenkbaar dat deze klemmetjes bij veelvuldig gebruik minder goed gaan functioneren.



© Rijtesten.nl

Het rijden

De 1.5 wil best vooruit. Van nul naar honderd wordt in een nette 10,8 seconden voltooid. Om dat te bewerkstelligen heeft deze motor 103 pk bij 6.000 tpm en 132 Nm bij 4.400 tpm tot zijn beschikking. Bijkomend voordeel is daarbij dat het snelheidsgevoel best hoog is, waardoor het sneller lijkt te gaan dan het daadwerkelijk gaat. Dat wordt versterkt door de snelheid waarmee de naald van de toerenteller naar de hogere waarden schiet. Maar tijdens een dergelijk snelle acceleratie word je wel getrakteerd op een hoop geluid vanuit de motorruimte. Want stil is de 1500 zeker niet. Bij 120 km/uur in de hoogste versnelling wordt er maar liefst 4.000 tpm aangegeven, met het geluid dat daarbij hoort. Beter gesteld is het met de wegligging, want ondanks het hoge koetswerk en licht overhellen, wil deze auto toch wel flink door een bocht. Nou

ligt het natuurlijk ook wel een beetje aan de durf van de bestuurder, maar op een klaverblad wordt de Materia niet echt op de proef gesteld, ook niet als de snelheid hoog ligt. De kortere bocht van een minirotonde moet wel wat rustiger genomen worden, al had dat niets met de vasthoudendheid van de banden of de grenzen van het onderstel te maken. Hier bleek de hoogte van de auto toch wel een rol mee te spelen. Bij een noodstop zorgt het ABS-systeem voor een goede vertraging. Daar zorgen meerdere veiligheidssystemen voor. Naast het Antiblokkeersysteem is er ook VSC (stabiliteitscontrole), waarmee een dreigende slipsituatie wordt gecorrigeerd. De TRC (tractiecontrole) voorkomt ondertussen dat de wielen doorslippen tijdens een acceleratie. De stuurbevestiging laat genoeg gevoel over in het stuur, zodat de bestuurder toch het idee kan hebben, dat hij ook meedoet in het controleren van de auto.



Slot

De exacte prijs van de testauto was nog niet bekend. De basisprijs van de 1.5 Soul is â,- 18.699, -. De opties waarvan met zekerheid als worden gezegd dat deze zijn toegevoegd, is de set 17 inch lichtmetalen velgen van het merk Stilauto, type SR800, voor de som van â,- 469, - en de donkerblauwe metallic lak voor â,- 399,-. In totaal zal het dus, na toevoeging van de afleveringkosten en wettelijke verplichte kosten, uitkomen op â,- 20.212,75, -. De werkelijke prijs ligt waarschijnlijk nog iets hoger. Een hoop geld, maar gezien de standaard opties- en accessoirelijst krijg je er behoorlijk veel voor terug.

Deze Materia is een auto die wat mij betreft aanspraak maakt op de titel âœleukste

Daihatsu Materia 1.5 Soul

auto van het jaarâ€•. De styling van de Materia is eigenzinnig, opvallend en out of the box. Leuke autoâ€™s maken kunnen ze wel bij Daihatsu, dat hebben ze met de recente modellen wel bewezen. Het aantal gewone auto's op de Nederlandse wegen is zeer groot en de toevoeging van een auto met deze styling zal een verrijking zijn.

Plus

- + Eigenzinnig design
- + Echte nekkendraaier
- + Veel beenruimte achterin

Min

- Flexibele hoedenplank
- Iets te dun stuur
- Gecentreerd instrumentarium