

Intro

De Japanse fabrikant Daihatsu is in de klasse van de kleine auto's altijd een merk geweest dat van zich liet spreken. De Cuore, de Sirion en voorheen de Charade zijn auto's die excelleren in goedkoop en zuinig autorijden. Dat wordt door onze overheid nog eens bevestigd door het toekennen van 500 Euro milieusubsidie aan deze auto. Het adagium "Rij zuinig, rij Daihatsu" dat het merk heeft, wordt aangevuld met steeds karakteristiekere ontwerpen. Waar vroeger de modellen van Daihatsu niet altijd even inspirerend waren daar is Daihatsu sinds de Young RV echt aan het veranderen. De Copen en vooral de onlangs geteste Materia zijn auto's die samen met de geteste Trevis op zijn minst bijzonder gelijnd mogen worden genoemd. In deze test zal bekeken worden of de Trevis zijn mannetje - of misschien beter - vrouwtje staat.



Het exterieur

Wat natuurlijk meteen opvalt aan deze auto is zijn guitige Mini-uitstraling dat vooral door de grille in combinatie met de koplampen en de achterkant wordt bepaald. In Japan zijn dergelijke kleine autootjes met elementen van Engelse klassiekers echte hits. Vooral het in Nederland niet leverbare Mitsuoka bouwt auto's die sprekend op Engelse auto's lijken.

De Trevis krijgt door deze klassieke elementen wel een lekker guitige uitstraling en ziet er zelfs wel chique uit met de velgen van de testauto. Dat Daihatsu zelf het fysieke potentieel ook inzicht blijkt wel uit de vele chromen accessoires die voor deze auto leverbaar zijn. De Trevis is wat mij betreft een welkome en frisse verschijning in deze klasse als het op het uiterlijk aankomt. Sommige mensen zullen vinden dat het Mini-gehalte wel erg groot is en dat de Japanners nog altijd geen eigen ontwerpen kunnen neerzetten,



Ook aan de buitenkant bezit de Trevis Mini-elementen.

maar als geheel is het toch wel een stijlvolle presentatie. Wel zou ik opteren voor een lekker frisse kleur zoals rood of oranje. Het Steel Grey of "British Racing Green"-achtige groen dat ook leverbaar is maken de Trevis iets ingetogener. Alle lakkleuren zijn overigens standaard metallic!

Het stadsautokarakter van de Trevis wordt nog eens onderschreven door de keurige overzichtelijkheid van het exterieur. Tezamen met de grote spiegels zorgt dit voor een eenvoudig inparkeren van het bijzonder compact geschapen autootje. De standaard vijf deuren van de auto zorgen ervoor dat ook de meeshoppende dames simpel kunnen in- en uitstappen maar helaas zijn deze deuren niet echt dik en sluiten ze een beetje 'blikkerig'. De modebewuste dames of heren zullen echter vooral gecharmeerd zijn van het onderscheidende en chique uiterlijk van deze 'stadflitzer'.

Het interieur

Om maar met de deur in huis te vallen: de Trevis benut zijn binnenruimte optimaal. Doordat de wielen van de auto vrijwel op de hoeken staan wordt de binnenruimte niet opgeslokt door de wielkasten. Hierdoor kun je met vier volwassenen prima in de auto plaatsnemen. Dat de auto hier ook voor ontworpen is wordt onderstreept door de vier relatief grote portieren en de uitsparingen die er in het dak zitten voor de hoofden van de achterpassagiers. Ook de hoogte van de Trevis draagt hieraan bij. De auto is twee centimeter hoger dan bijvoorbeeld een Volkswagen Golf en dat kan in de hoofdruimte toch substantieel schelen. De ruimte die voor de



Het goed uitgeruste en ruime interieur heeft Mini-trekjes.

passagiers als fors kan worden beschouwd is voor de bagage een stuk minder. In deze klasse is dat geen bijzonderheid, maar een succesvolle concurrent als de Fiat Panda biedt 30 liter meer dan de 167 van de Trevis. De bank kan weliswaar plat maar dan kan je er weer niet met vier mensen in.

Het dashboard van de Trevis valt meteen op door zijn New MINI elementen. Het grote zilverkleurige gedeelte zal daar met name zorg voor dragen evenals de ronde deurgreepjes. Het speelse interieur geeft de auto echter wel net even iets anders dan zijn concurrenten. Tevens is het dashboard voorzien van vele knopjes die naar de verschillende standaarduitrustingen van de Daihatsu voeren. Zaken als elektrisch verstelbare spiegels, centrale vergrendeling met afstandsbediening, elektrische zijruiten en een toerenteller zijn standaard. Dat zijn niet altijd vanzelfsprekendheden in deze klasse. De afwerking van het dashboard en het interieur is echter niet helemaal naar de laatste ontwikkelingen. Zo zijn er duidelijk zichtbare schroeven en kenmerkt het zich door harde plasticsoorten en ruime pasnaden. De concurrenten bieden wat dat betreft net even wat meer verfijning. Het niet echt bij de auto passende stuur zou standaard vervangen moeten worden door het tegen 199 Euro leverbare lederen MOMO-stuur. Die doet het interieur goed en voelt vast lekker aan!

Het rijden

Op weg met de Trevis is best een prettige bezigheid. Het weggedrag van de Trevis is niet sportief of comfortabel maar hij vervoert je toch op een prettige manier. Als de bestuurder een lekker partijtje wil gooien en smijten moet hij wel even inbinden want de auto helt vrij snel over en heeft een onderstuurd karakter. Ook de elektromechanische stuurbekrachtiging draagt niet bij aan een inspirerend rijgevoel. Het is gewoon een beetje dood omdat je weinig gevoel hebt met de wielen en het allemaal net iets te soepel gaat. Een voordeel van deze stuurbekrachtiging is wel dat inparkeren een bijzonder eenvoudige bezigheid wordt. Het draait lekker licht en tezamen met de reeds genoemde compactheid en overzichtelijkheid zorgt dit voor een inparkeerwondertje.



Het driecilindertje is lekker pittig maar enigszins rauw.

Het veercomfort van de Trevis is prima voor deze wielbasis. Normaliter heeft een auto in deze klasse door een beperkte wielbasis een springerig weggedrag, maar daar heeft de Trevis weinig last van. De wielbasis van deze auto is namelijk 2.37 meter en dat is toch zo'n 8 centimeter meer dan zijn grootste concurrent, de Fiat Panda. De demping van deze auto is ook voornamelijk afgesteld op comfort en dat past wel bij de auto. Wat wel in negatieve zin opviel was het aantal bijgeluiden op de klinkerweg. Niet dat je het gevoel bekroop dat de auto uit elkaar zou vallen, maar het draagt niet bij aan het kwaliteitsgevoel. Bovendien was het windgeruis ook aanzienlijk, maar dat kan aan de sterke wind hebben gelegen die ons land teisterde op het moment van de test.

Als een zeer prettig element van de Trevis heb ik de aandrijflijn ervaren. Het driecilindertje levert net geen 60 pk en bijna 100 Nm maar daar heeft de pakweg 800 kilo wegende Trevis ruim voldoende aan. De motor trekt lekker door en tijdens het toeren maken komt er pittig snelheid in de Japanner. Hierbij is de motor wel wat rauw en luid maar dat is inherent aan een driecilinder. De motor wordt aangevuld door een typisch Japanse versnellingsbak en koppeling: boterzacht en soepel dus!

Slot

De Daihatsu Trevis is een aparte verschijning in zijn klasse. Door zijn klassieke elementen heeft hij een chique uitstraling en trekt hij een bepaald publiek. Dit publiek zal in de Trevis een prima vervoermiddel aantreffen met een prettig prijskaartje van zo'n 12 mille. Voor dat geld krijgen ze naast het leuke uiterlijk en interieur een bijzonder complete uitrusting en een ruim interieur

De koper van de Trevis moet echter wel kunnen leven met een niet heel erg verfijnde afwerking en een rauw klinkende motor. Die motor is echter wel lekker pittig en met een verbruik van circa 1:20 is het een mooie bijdrage aan het karakter van de Trevis.



Voor weinig geld onderscheidt de Trevis zich maar mist hij verfijning.

Dat de Daihatsu een echte stadsauto is blijkt uit zijn elektromechanische stuurbekrachtiging, die eigenlijk alleen in de stad fijn is, en de overzichtelijke carrosserie. Resumerend is het een concurrerend geprijsde auto die in deze klasse voor stijl zorgt!

Plus

- + Rijke uitrusting
- + Combinatie motor en versnellingsbak
- + Ruim interieur voor vier personen

Min

- Mist hier en daar verfijning
- Rauwe motorklank
- Electronische stuurbekrachtiging geeft weinig gevoel