

De zuinigste benzineauto

Achter het onschuldige en vrolijke uiterlijk van de nieuwe Daihatsu Cuore schuilt een serieuze bedoeling. Met het steeds onvriendelijker wordende autoklimaat in Nederland en de rest van Europa -door bijvoorbeeld hogere accijnzen op brandstof en de zogenoemde slurptaxen- zijn meer en meer autofabrikanten genoodzaakt om met lichtere en zuinigere modellen te komen. Sterker nog: zo'n beetje alle bekende autofabrikanten, inclusief de premiummerken zijn in rap tempo bezig om hun modellenlijn te "vergroenen". Als fabrikant van relatief lichte en zuinige personen



Fris uiterlijk.

auto zou je denken dat Daihatsu het wat rustiger aan kan doen. Maar niks is minder waar, want de competitie is moordend in deze klasse. Daihatsu claimt nu met de nieuwe Cuore de meest zuinige benzine auto ter wereld in huis te hebben en dat is in deze tijden een goed verkoopargument.

Praktische auto

De Cuore loopt al mee sinds het einde van de jaren '70 van de vorige eeuw en is daarmee een van de bekendste modellen van Daihatsu. In zijn thuisland Japan was de Cuore in meerdere uitvoeringen verkrijgbaar, maar hier in Nederland was alleen het hatchbackmodel verkrijgbaar. Het model staat bekend als een kleine en zuinige stadsauto. Hoewel we bij deze nieuwste generatie van de Cuore nog steeds spreken over een hatchback, neigt de nieuwe Cuore qua uiterlijk meer naar een MPV-achtige. Dit zorgt voor een praktische auto en ondanks dat het praktische aspect vooropstond



De Cuore is erg praktisch.

stond bij de ontwikkeling van de auto, oogt de Cuore bijzonder goed.

De stompe bumperpartij in combinatie met de grote lichtunits geeft de auto een stoer, maar ook een goedmoedig front. Terwijl scherpe lijnen en dynamische rondingen de carrosserie een markant en tegelijkertijd speels uiterlijk geven. Bovendien was onze uitvoering voorzien van de Lime Green Mica Metallic lak en chroomstrips - standaard met het sportpakket - op de dorpels, waardoor de Cuore lekker

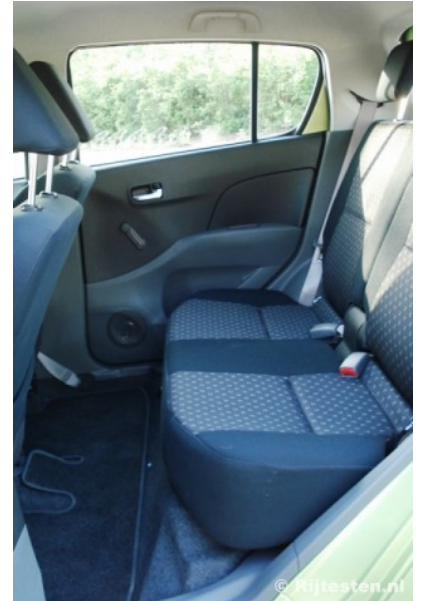
fris oogt.

Audi A8 en BMW 7 Serie

Kleine wielen die ver op de hoeken staan, een compacte motor en een hoge daklijn, dat belooft wat voor de binnenruimte. Na het op opentrekken van de portieren valt inderdaad de hoeveelheid ruimte op. De portieren kunnen negentig graden open geslagen worden ten opzichte van de carrosserie, erg handig. Zo is instappen en inladen een fluitje van een cent.

Daihatsu valt onder Toyota en dat is te merken aan het interieur. Het speels vormgegeven dashboard is opgetrokken uit sobere maar keurige materialen. Het is netjes afgewerkt en voelt degelijk aan. Vakjes en bekerhouders zijn er in ruime mate aanwezig. Handig is ook het uitschuifbare tassenhaakje aan de passagiers kant. Zo komt de afhaalmaaltijd prima thuis.

Daihatsu claimt dat passagiers die op de achterbank zitten meer ruimte hebben dan in een Audi A8 en BMW 7 serie. Dat klopt deels, want de achterbank is namelijk te verschuiven. Naar achteren geschoven heb je inderdaad een zee aan (been)ruimte. Helaas blijft er op deze manier niet veel over van de bagageruimte. Gelukkig is de achterbank meervoudig te verstellen, waardoor de bagageruimte kan variëren tussen de 210 en een flinke 1056 liter.



Meer ruimte dan bij een grote middenklasser.

Pittige driepitter

De Cuore weegt 740kg en wordt aangedreven door een pittige driepitter met 69pk en 94Nm. Vlot meekomen met de rest van het verkeer is geen probleem en inhalen is zo gepiept. Toch is het absoluut geen scheurijzer. Daar is de stuurbekrachtiging te licht voor en voelt het schakelen iets te doods aan. De auto is scherp in te sturen door de minimale overhang voor en heeft een erg kleine draaicirkel. Ondanks de kleine wielen strijkt het onderstel oneffenheden netjes glad. De Cuore rijdt als een volwaardige auto, maar mist de dynamiek zoals bijvoorbeeld de Fiat Panda.



Je zit een beetje op de bok.

Hoewel de bestuurdersstoel in hoogte verstelbaar is, zit je in de laagste stand nog redelijk op de bok, wat aan de andere kant weer gunstig is voor het zicht rondom. Het overzicht rondom is trouwens prima net als het Optitron instrumentarium, dat 's nachts rustgevend verlicht is.

"De zuinigste benzine auto ter wereld" beweert Daihatsu. De gemiddelde fabrieksopgaven van 4.4 liter per 100 km hebben wij helaas niet weten te realiseren. Wij kwamen uit op een 6.3 liter. Nu hebben we tijdens de testperiode af en toe behoorlijk door gereden met de Cuore, dus er kan eenvoudig zuiniger gereden worden. 5 liter per 100km (1 op 20) zou haalbaar moeten zijn voor mensen die het wat rustiger aan doen.

Heel veel auto

Zoals gezegd reden wij met de Premium uitvoering. Deze staat voor €10.299,- in prijslijst en is €2.100 duurder dan de basis uitrusting. Uiteraard is de Premium rijker aangekleed. Zaken als in hoogte verstelbare bestuurderstoel, meervoudig te verstellen achterbank, elektrische ramen en spiegels, toerenteller, stuurbekrachtiging en radio/cd-speler zijn standaard op de deze uitvoering.



De zuinigste benzine auto in z'n klasse.

Onze uitvoering had daar boven op nog Airco en het Premium Combi pakket 1, wat onder andere 14" velgen, sportpakket en een leren stuurwiel omvat. Hiermee kwam onze Cuore op €12.497. Zet je deze zaken af tegen de concurrentie dan zie dat je voor de Cuore een heleboel auto krijgt. Het is één van de ruimste auto in z'n klasse en hoewel we de fabrieksopgaven niet gehaald hebben, is dit zeker de zuinigste benzine auto die je kunt krijgen.

Plus

- + Ruim interieur
- + Pittige motor
- + Erg zuinig

Min

- 'Op de bok' gevoel
- Schakelt dood
- Mist dynamiek