

Intro

Dit Japanse merk introduceerde de vernieuwde Sirion 2 op de Autorai. Het vorige type verkocht, sinds zijn introductie in 1998, 6.181 voertuigen met zijn hoogtepunt in 1999 toen er 2000 werden verkocht. 2004 bleef daar ver bij achter met 165 eenheden. Dat zal in 2005 ruim worden overschreden, want in de eerste maanden zijn er al 110 verkocht.

Het exterieur

De vernieuwde body is ten opzichte van de vormen in het interieur precies de andere kant opgegaan. De voorheen ronde lijnen zijn juist scherper geworden en daardoor is een fris ogend en vlot gelijkende auto ontstaan. Zelfs de doorzichtige achterlichten, vallen me mee. Dit komt omdat de binnenzijde van de lichtunits de juiste kleurstelling hebben. De lichtmetalen velgen, die onder de testauto zijn gemonteerd, zijn een optie die het autootje een extraatje geeft. Ook de beeldbepalende spoiler, een optie van € 269, draagt daaraan bij. De kleur van de testauto is er een waaraan je zal moeten wennen, of je besteld een van de andere kleuren. Vooral rood en zwart staan dit wagentje goed. De Sirion 2 is er vanaf € 10.999 voor de 1.0 12V DVVT Trend en loopt tot € 13.249 voor de 1.3 16 DVVT Comfort met de automaat. De testauto is er voor € 12.898.



© Rijtesten.nl

Het interieur

Het interieur van de nieuwe Sirion is grondig vernieuwd. De lijnen zijn ronder en boller geworden, de kleuren zijn iets aangepast en de knoppen zijn hertekend. Het kunststof van het vernieuwde dashboard voelt hard en ziet er dankzij een subtiel reliëf prima uit. Uitzondering hierop zijn de witte knoppen die links en rechts naast de zilvergrijze radio op de middenconsole zijn geplaatst. Het kunststof van die knoppen is duidelijk goedkoper. Je kunt wel stellen dat er hier een fout gemaakt is, bij de keuze van het materiaal. De testauto is dankzij het prestigieuze pakket, rijk uitgerust met onder andere een



airconditioning. De zwarte bekleding op de stoelen ziet er mooi uit en voelt goed aan. Het geeft het interieur een warme uitstraling. Het is mogelijk om het interieur een nog luxer uitstraling te geven, door in de optie, leer te kiezen, al is het op dit moment nog niet bekend wat de prijs daarvan is. Het stuurwiel is van een goed formaat en ligt goed in de hand. De stoelen voorin zijn wat smal en zijn niet erg vrijgevig met zijdelingse steun, maar het feit dat de zitting tot in de knieholte doorloopt maakt veel goed. De ruimte op de achterbank, is voor een auto van dit formaat zeer royaal. De zitting van de achterbank is ook lekker diep en er zijn 3 hoofdsteunen en 3 veiligheidsgordels. De volume van de kofferbak bedraagt 225 liter en is uit te breiden naar 630 liter.

Het rijden

Het gemonteerde 1300 motortje beschikt over een vermogen van 87 pk bij 6000 tpm en 120 Nm bij 3200 tpm. Gecombineerd met een gewicht van 940 kg wordt een 0-100 tijd van 11.3 seconden afgeleverd. De acceleratie gaat gepaard met een hoop motorgeluid, dit in verband met het hoge toerental, die nodig is voor het maximale vermogen. En om vlot door het verkeer te laveren, is het nodig om de toeren hoog te houden. Het onderstel van de Sirion 2 is ingesteld om de inzittenden op een comfortabele manier te vervoeren. Sportief rijden is wel mogelijk, maar dat zal



niet gaan zonder dat de koets overhelt. Zoals eerder vermeld helpen de vlakke zittingen hier niet echt bij. Beter is het om deze auto op een normale manier te berijden., dan is het comfort het hoogst. De bedieningsorganen voelen stevig aan en zijn prettig te bedienen. Het schakelen in de nieuwe Sirion, gaat ondanks de lange pook, doelbewust en zonder haken. Het sterkste punt van deze auto is een combinatie van comfort en bedieningsgemak, gekoppeld aan een kek uiterlijk. Ook de dealer heeft een hoop humor, want die gaf voor de testrit al toestemming voor het misbruiken van zijn splinternieuwe model, tijdens de fotosessie. Deze fotosessie werd gedaan op het terrein van de NMA te Broek op Langedijk, alwaar een heuse spoorweg- overgang opgesteld staat, inclusief locomotief. Dan heb je als dealer toch wel wat zelfspot nodig om dat toe te staan.

Slot

Vergeleken met de door mij geteste Kia Rio, die qua prijs het meest dichtbij ligt, heb je in de Sirion meer ruimte in het leefgedeelte. De kofferbak is wel fors kleiner, maar vooral het verschil op de achterbank laat de weegschaal in het voordeel van de Sirion uitslaan.. Ook zijn de materialen in de Daihatsu vele malen mooier en waarschijnlijk beter dan in de Rio. Vergelijk je deze auto met de Micra, dan is het prijsverschil de grootste deler. Bijna € 2.500,- scheiden de beide testauto's. Wil je iets meer sportiviteit, dan is mogelijk de Nissan je keus. Wil je gewoon een leuke, goed rijdende en scherp geprijsde auto, dan zul je je aan de Sirion 2 absoluut geen buil vallen.



Plus

- + Rijke uitrusting
- + Comfort
- + Kek uiterlijk

Min

- Materiaalkeuze dashboard
- Geen sportieve rijder
- Motorgeluid