



Daihatsu Materia Nieuw materiaal

Daihatsu heeft er weer een miniatuurtje bij. Nadat schoonouders en ouden van dagen jarenlang tevreden rondtuften met respectievelijk hun Move en Gran Move, gooit Daihatsu het roer nu radicaal om. De brave, onopvallende ruimtewagentjes van weleer worden opgevolgd door de Materia. Dit nieuwe ruimtewonder doet alles anders. En hoe!

Schoonmoeders zullen niet alleen geschokt zijn door het radicale uiterlijk van de Materia. Natuurlijk, naast deze jongste Daihatsu is zelfs de meest gepimpte Amerikaan van een foute schoonzoon nog een braaf autootje. En de achterzijde van de Materia is zo opvallend dat de testrit bijna een kop-staart botsing veroorzaakte bij medeweggebruikers die vergaten op het overige verkeer te letten.

Ruimtewonder

De grootste schok komt echter bij het instappen. Al voordat de Materia op de markt kwam, verspreidde de Daihatsu-importeur persberichten waarin werd gesteld dat de Materia het grootste ruimtewonder zou zijn sinds de Space Shuttle. Nu de auto daadwerkelijk bij de dealer staat, blijkt daarvan geen woord gelogen te zijn. De binnenuimte is veel groter dan de buitenmaten doen vermoeden.



Zelfs de allergrootste volwassenen zitten riant voorin de Materia. De hoofdruimte is overweldigend, de ruimte tot de voorruit is enorm. Nadat de hoge bestuurdersstoel volgens de regels van het spel is ingesteld (met de polsen de bovenkant van het stuur raken terwijl de schouderbladen tegen de rugleuning van de stoel gedrukt blijven), is de binnenspiegel alleen te verstellen door compleet uit de stoel te komen. De testrijder die zich normaalgesproken moet opvouwen om in kleine autootjes te komen, voelt zich dit keer als een klein kind in een grotmensenauto!

De ruimte voorin gaat niet ten koste van de achterbank of de bagageruimte. De achterbank staat op rails (vanaf de "Funk"-uitvoering) en kan over 16 cm worden verschoven om meer beenruimte of juist meer bagageruimte over te houden.

Met maximale bagageruimte is de "minimale" beenruimte nog steeds heel behoorlijk. Met de achterbank in de achterste stand is de beenruimte achterin de Materia bijna van limousine niveau. Volwassenen zitten riant achterin dit Japannertje. Bovendien is de kofferruimte ook nu nog serieus bruikbaar voor meer dan de dagelijkse boodschapjes en het roddelblad.



Glitter en glamour

In dit ruimtelijke interieur zijn de nodige zonnebrilhouders, 12 volt stopcontacten, bakjes en vakjes niet vergeten. Zelfs in de voorportieren zijn bekerhouders te vinden! Ondanks alle functionaliteit en slimmigheid, is het interieur van de Materia net zo dwaas en tegendraads als het exterieur.

Het dashboard is getekend met grote wilde lijnen, die door het donkere goedkoop aandoende plastic helaas nauwelijks tot hun recht komen. De snelheidsmeter en toerenteller zijn midden onder de voorruit geplaatst. Bij het om-en-om kijken naar het verkeer voor de auto en de klokken in de auto vraagt dat minder inspanning van de ogen.

Het audiosysteem staat centraal in het dashboard. Bij de eerste prototypes van de Materia deden wilde verhalen de ronde over standaard koppeling met Internet en geïntegreerde spelcomputers. Dit productiemodel komt echter niet verder dan een hippe afwerking met zwarte lak en glitters. Optioneel kunnen de voorste luidsprekers worden voorzien van lichtgevende ringen die knipperen op de maat van de muziek.

Behalve met gewone CD's, weet de speler ook raad met CD-ROM's met daarop MP3-bestanden. Over koppeling met een iPod of andere MP3-speler zwijgt Daihatsu in alle talen. Hopelijk biedt de accessoires-markt uitkomst, want de geluidskwaliteit van deze radio is matig en juist dit automobiel verdient meer.

Rijden

De Materia dankt de ongekeende binnenruimte aan de relatief kleine wielen. Die vragen logischerwijs kleine wielkasten en dus blijft veel interieurruimte over. Maar kleine wielen hebben invloed op het rijgedrag en dat is merkbaar. De rijkwaliteiten van de Materia zijn daarom sterk afhankelijk van het gebruik.



In de stad voelt de Materia zich helemaal thuis. Dankzij de hoekige vormen is de auto gemakkelijk te overzien. De motorkap is zelfs zichtbaar vanaf de bestuurdersstoel. Als een echt stadsautootje laat de Materia zich in ieder gaatje prikken en kan op de vierkante centimeter worden geparkeerd.

Tegelijkertijd is de Materia zacht geveerd, waardoor de auto comfortabel is op slecht wegdek en in nieuwbouwwijkjes vol verkeersdrempels. Wel is het oppassen bij hoge stoepranden, want de stoere decoratiestrips ("side skirts") onder de portieren verkleinen de bodemvrijheid aanzienlijk.



Motor

Voor deze gelegenheid is gereden met de 1.3 liter viercilinder benzinemotor en die presteert redelijk. In de stad komt de 91 pk / 120 Nm sterke basismotor prima mee. De remmen,

standaard met ABS, zijn ongeacht de snelheid scherp en sterk. De versnellingspook heeft juist veel speling en schakelt gevoelloos, wat de nodige gewenning vraagt.

Ook de besturing is bepaald niet de scherpste. De Materia stuurt indirect en zeer licht, wat in de stad erg aangenaam en ontspannend is. Op hoge snelheid geeft dat juist een onzeker gevoel. Dan helt de Materia in snel genomen bochten vervaarlijk over. Bij een plotselinge uitwijkmanoeuvre kan de Materia gemakkelijk uit balans raken, waarna corrigeren lastig is. Het optionele ESP (elektronisch stabiliteitsprogramma) is daarom geen overbodige luxe.

Op de snelweg voelt de Materia 1.3 zich minder thuis. Hier moet de motor hard werken om mee te komen. Meer gas geven heeft vooral tot gevolg dat de motor nog meer lawaai maakt, maar de prestaties worden nauwelijks beter. Voor korte afstanden (+/- 50 km of minder) is dit geen enkel bezwaar, maar op de lange afstanden is de Materia 1.3 vermoeiend. De sterkere 1.5 liter (103 pk / 132 Nm) motor is dan de beste keuze.

verrassend slim. Onder het hippe exterieur gaat een extreem ruime auto schuil die meer ruimte biedt dan menig middenklasser. Kinderen zullen apetrots zijn als papa of mama ze komt ophalen met deze stoere auto. En of Daihatsu medelijden moet hebben met de schoonmoeders en oudjes die tot voor kort een (Gran) Move reden is maar de vraag: stiekem willen ze zich allemaal jong voelen met een hippe auto als de Materia! ■



Conclusie

Bravo Daihatsu! Na jaren van onopvallende doosjes op wielen is de Materia een revolutionaire ruimteauto waarin Daihatsu zich een ware meester toont in het bouwen van compacte auto's. Technisch is de Materia niet bijzonder, maar het deugt allemaal en de prijs/prestatie verhouding is alleszins redelijk. De Materia 1.3 is vooral bedoeld als stadsauto, de variant met 1.5 liter motor is beter geschikt voor lange afstanden.

Het ontwerp is gewaagd, opvallend en tegelijkertijd



Technische fiche Daihatsu Materia 1.3 Top

Afmetingen

Lengte	380 cm
Breedte	169 cm
Hoogte	164 cm
Wielbasis	254 cm
Gewicht	1000 kg
Sleepvermogen	550 kg
Sleepvermogen geremd	1000 kg
Tankinhoud	40 l
Kofferinhoud	290/550 l



Motor en prestaties

Cilinderinhoud	1298 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	91 pk @ 6000 tpm
Koppel	120 Nm @ 4400 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,5 sec.
Topsnelheid	169 km/u
Verbruik gemiddeld	6,6 l / 100 km
Verbruik stad	8,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	156 gr. / km



Prijs

Prijs	16.490 €
Basisprijs	14.990 €