

DAIHATSU «TERIOS 1.5 SX»

Al contrario

In genere le Suv sono enormi e turbodiesel. La giapponese è piccola e ha un motore a benzina. Eppure ha tutti i numeri per ritrovare i vecchi estimatori. E anche quelli della Toyota

Un pochino è cresciuta anche lei, ma tutto sommato rimane la fuoristrada «tascabile» che avevamo apprezzato negli anni Novanta. La «Terios», a differenza di tante Suv che s'ingigantiscono di generazione in generazione, si ferma appena sopra i quattro metri e si ripropone come citycar ideale per il tempo libero, capace di affrontare percorsi fuoristradistici leggeri (neanche troppo leggeri, come vedremo), con un prezzo accessibile e un'abitabilità buona pure per una famiglia con bambini piccoli. Dimensioni a parte, un po' controcorrente rimane anche da un altro punto di vista, quello dei motori: di fronte all'avanzata del diesel (che tra Suv e fuoristrada ha una supremazia

schacciante), la Daihatsu propone due propulsori a benzina, «milletré» e «millecinque», entrambi di lega leggera, bialbero, con sedici valvole a fasatura variabile. Certo, pure la piccola Casa giapponese promette un turbodiesel, addirittura con tecnologia a due tempi, una rivoluzione per il modo delle auto, ma per ora punta sulla cara (in tutti i sensi) vecchia benzina.

UNA «RAV4» IN SCALA RIDOTTA

Il primo colpo d'occhio sulla nuova «Terios» è molto positivo. Linee semplici, ma accattivanti, con un muso simpatico sovrastato da un cofano bombato e alto, parafranghi pronunciati ma non troppo, linee di cintu-

- 1495 cm³
- 77 kW (105 CV)
- 4 cilindri a benzina
- Trazione integrale
- € 21.451

Le mancano le **ridotte**,

ma le piace l'«off-road»

**TUTTO BENE
IN «PALESTRA»**

La pista di fuoristrada di Vairano (PV) mette in evidenza le doti della «Terios»: buono spunto e sbalzi ridotti per affrontare le rampe con pendenza di 45°; differenziale centrale bloccabile per superare il twist nella «trincea» (sotto, a destra).



Velocità max **161,6** km/h • 0-100 km/h **12,4** s

• 70-120 km/h in V **24,2** s • Consumo medio **9,6** l/100 km

ra laterali elevate, che danno un'impressione di vettura massiccia. La somiglianza con la Toyota «Rav4» è appena accennata, ma in effetti la «Terios» sembra destinata a riempire il buco lasciato proprio dalla più importante cugina giapponese, che una volta aveva proprio queste dimensioni e ora ha fatto un salto di categoria. A bordo si ritrova questo «family feeling» tutto giapponese, fatto di buona qualità delle finiture, ma anche di plastiche nere e inserti a effetto metallo satinato, che danno un po' troppa austerità, o forse «seriosità», per una piccola fuoristrada come questa. Il posto di guida è ben fatto e ci si sente subito a proprio agio, grazie alla plancia ordinata dove tutti i comandi si trovano in modo intuitivo. La posizione del pilota è rialzata, con conseguenze buone e meno buone: si ha un'ottima visibilità tutt'attorno, cer-

tamente; ma anche abbassando il sedile al minimo e regolando il volante in su al massimo, la visuale sulla strumentazione è un po' sacrificata, specie per i più alti.

Lo spazio a bordo è abbondante e si sta comodi anche dietro, dove si possono allungare abbastanza le gambe e reclinare lo schienale fin quasi a metà bagagliaio. Il vano posteriore, invece, è piuttosto ridotto, ma occorre dire che, in caso di bisogno, il divano posteriore si può ribaltare in parte o completamente, per formare un piano di carico piatto e ben sfruttabile.

BENE FUORI, MA TEME L'ALCE...

Dalle prove svolte sulla nostra pista di Vairano (PV), emergono i due volti della «Terios». Sul tracciato di fuoristrada, infatti, nonostante non sia una vera specialista (di

**SEMPRE PRONTA
A TUFFARSI**

Qui sopra, la «Terios» passa agevolmente nella buca con fondo fangoso del nostro tracciato. La vettura provata monta pneumatici «M+S» (Mud and Snow, cioè fango e neve), non specifici per l'off-road più duro.



**POCO ALLEGRO
MA BEN FATTO**

Il posto di guida è un po' austero, per via delle plastiche nere che dominano sulla plancia, ma le finiture sono buone. Il volante va solo su e giù e rimane un po' troppo basso, sui quadranti.



piace

Il display all'interno del tachimetro visualizza le informazioni del computer di bordo. La più curiosa? L'altimetro, che però va tarato.



quelle con telaio a traverse e longheroni e marce ridotte), la Daihatsu dimostra una rassicurante agilità nei passaggi come la «trincea», dove si sollevano due ruote contrapposte nel classico twist, ostacolo superato col bloccaggio del differenziale centrale, ma anche sulle pendenze laterali e sulla rampa a 45°. La massa contenuta (1320 kg) non impensierisce il «1.5» a benzina e i suoi 140 Newtonmetri di coppia sono sufficienti per trarsi d'impaccio.

Sull'asfalto, le cose cambiano un po'. La «Terios» è perfetta per le andature cittadine, ma sulla pista è a disagio. Il baricentro alto, le sospensioni fuoristradistiche e lo sterzo poco diretto e impreciso sono handicap che si fanno sentire. Nel test dell'alce, dove si deve sterzare bruscamente per evitare l'ostacolo e rientrare nella corsia di destra in fase di rilascio dell'acceleratore, la nuova «Terios» rischia di ripetere il pessimo risulta-



non piace

Di serie, la copertura della ruota di scorta è morbida, come una volta. Il copriruota rigido sarà venduto solo come optional after-market.

Accessori principali (in euro)

> Prezzo di listino	21.451
> Prezzo della vettura provata	21.451
> Abs	di serie
> Airbag guida, passeggero e laterali	di serie
> Airbag a tendina	680
> Alzacristalli elettrici anteriori e posteriori	di serie
> Appoggiatesta posteriori	di serie
> Autoradio con Cd	di serie
> Cambio automatico	600
> Cerchi di lega da 16 pollici	di serie
> Chiusura centralizzata con telecomando	di serie
> Climatizzatore manuale	di serie
> Computer di bordo	di serie
> Controllo elettronico della stabilità	940
> Copriruota posteriore rigido (1)	-
> Fari anteriori doppi	di serie
> Fendinebbia	di serie
> Mancorrenti sul tetto	di serie
> Navigatore satellitare	-
> Paraurti in tinta con carrozzeria	di serie
> Portaoggetti con chiave	di serie
> Retrovisori regolabili e riscaldabili elettr.	di serie
> Retrovisore interno elettrocromatico	-
> Sedile guidatore regolabile in altezza	di serie
> Sedile posteriore sdoppiato	di serie
> Vernice metallizzata	350
> Volante di pelle	di serie
> Volante regolabile in altezza	di serie

In rosso: presente su vettura provata.
Note: 1) disponibile after-market dai concessionari.

GAMMA: LE MANCA UN TURBODIESEL

ALLESTIMENTI	Prezzi in €	Cilindrata (cm³)	Potenza (kW/CV)	Consumo medio (l/100 km)	Benzina-Diesel
1.3 CX e SX	da 18.631	1298	63/86	7,9	B
1.5 CX, SX e 0/F	da 19.651	1495	77/105	7,9	B



La «Terios» è una perfetta **citycar** compatta e agile

**TRA LE STRETTOIE
DEI PITTORI**

La «Terios» si districa bene nelle stradine di Arcumeggia (VA), paesino affrescato dai più importanti pittori italiani degli ultimi cinquant'anni.





IL PORTELLONE PARLA GIAPPONESE
La ruota di scorta dietro comporta l'apertura laterale, che però è incernierata a destra, per il Giappone, dove si viaggia a sinistra.

Spaziosa per **quattro**, ma con un piccolo bagagliaio

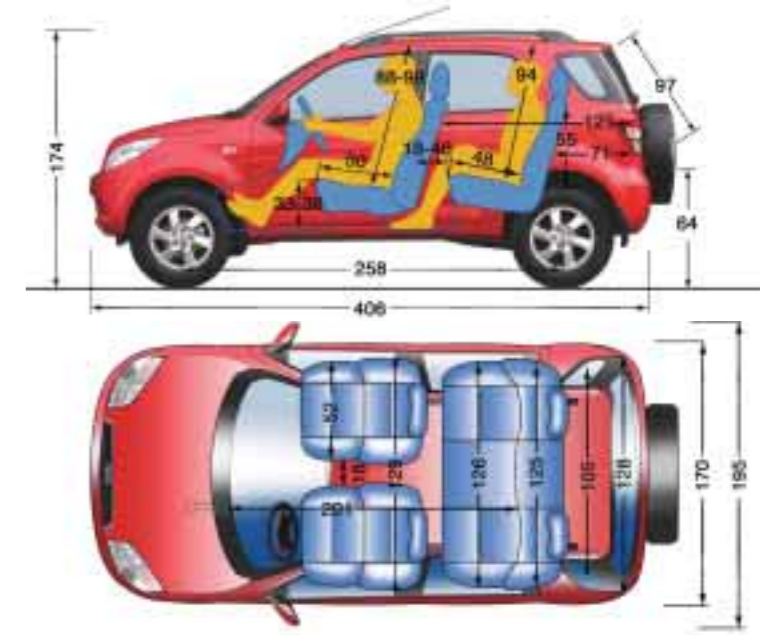


to della progenitrice. Come la «Terios» provata qualche anno fa (vedi «Quattroruote» di aprile 2000), infatti, sull'inversione del rollo la vettura va in crisi e si alzano due ruote. Va detto, però, che allora questa reazione era stata repentina e pericolosa, mentre questa volta è stata molto annunciata dalla vettura e facilmente gestibile. Inoltre, la nuova «Terios» ha finalmente il controllo elettronico della stabilità tra gli optional (940 euro ben spesi), anche se l'esemplare della prova ne è sprovvisto. Superata con qualche difficoltà l'«alce», la giapponese dà buona prova di sé sul cambio di corsia sul bagnato e nelle frenate, dove si dimostra molto costante ed efficiente. Ma non possiamo lasciare la pista senza un commento sulla prova di consumi. La «Terios 1.5» è moderata nel «bere» in città e sulle statali, ma quando si spinge sull'acceleratore le percorrenze calano parecchio: a 130 km/h si scende a 7,9 chilometri con un litro di benzina. Un dato da ricordare all'ingresso dell'autostrada. ●●●●

ABITABILITÀ • Misure in centimetri



Lo spazio a bordo, per una Suv di quattro metri, è abbondante e si viaggia comodi anche dietro: i passeggeri possono allungare le gambe e reclinare lo schienale. Il bagagliaio è appena sufficiente se si viaggia in quattro, ma diventa un bel vano a fondo piatto se si ribalta il divano posteriore.



TEST ALCE • Si alza, ma meno che in passato



Se la vecchia «Terios» aveva avuto seri problemi con la prova dell'«alce» (doppia brusca sterzata per evitare un ostacolo, in fase di rilascio dell'acceleratore), il nuovo modello si dimostra meno reattivo e più facilmente controllabile. La prova è stata superata a 58,7 km/h. Le ruote, però, si alzano ancora, come si vede bene nella foto sopra.

CAMBIO CORSIA • Attenzione sul bagnato



Sulla prima manovra di cambio di corsia sul bagnato, la «Terios» si comporta bene; nell'inversione del rollo, però, si verifica una perdita di aderenza del retrotreno e ne consegue un ampio sovrasterzo: è necessaria una buona reattività per non perdere il controllo della vettura, con una decisa azione di controsterzo. Sarebbe utile il controllo elettronico della stabilità.

Caratteristiche tecniche fornite dal costruttore

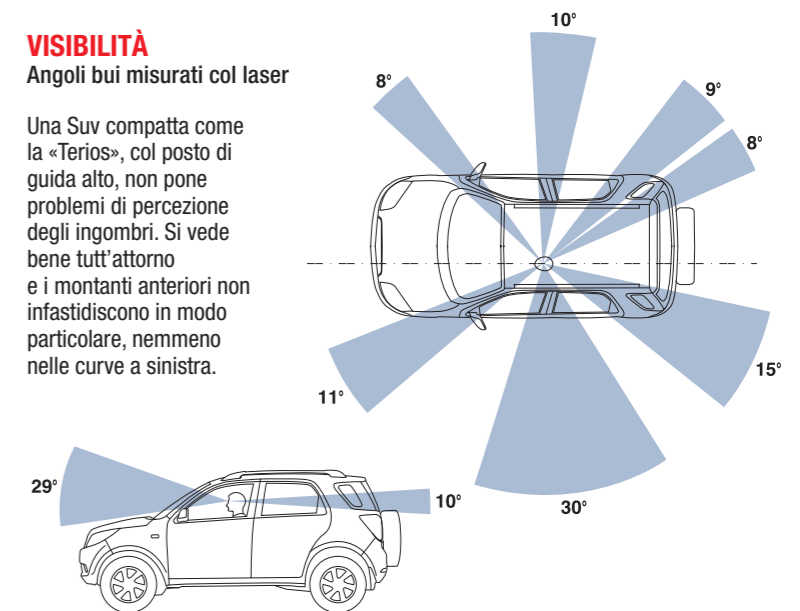
Daihatsu «Terios 1.5 SX»

• **Motore:** anteriore longitudinale, a benzina - 4 cilindri in linea - Cilindrata 1495 cm³ - Potenza max 77 kW (105 CV) a 6000 giri/min - Coppia max 140 Nm a 4400 giri/min - 4 valvole per cilindro - 2 assi a camme in testa, punterie idrauliche (cinghia dentata) - Iniezione elettronica multipoint. • **Tassa di possesso:** € 198,66. • **Trasmissione:** trazione integrale permanente - Differenziale centrale bloccabile manualmente con comando elettrico sulla plancia - Cambio a 5 rapporti. • **Pneumatici:** 215/65 R16 (vettura provata con Dunlop «Grandtrek ST20»). • **Corpo vettura:** station wagon, 5 porte, 5 posti - Avantreno a ruote indipendenti, schema MacPherson - Retrotreno con ponte semirigido, 5 link, molle e ammortizzatori idraulici telescopici - Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a tamburo, con Abs ed Ebd - Scatola guida a cremagliera, servocomando idraulico - Capacità serbatoio carburante 50 litri. • **Dimensioni e massa:** passo 2,580 m - Lunghezza 4,055 m - Larghezza 1,695 m - Altezza 1,740 m - Carreggiata anteriore 1,450 - Carreggiata posteriore 1,460 m - Massa a vuoto in ordine di marcia 1170 kg - Rimorchiabile 1200 kg - Capacità bagagliaio 380 litri - Angolo di attacco 38° - Angolo di dosso 24° - Angolo di uscita 37° - Altezza minima da terra 200 mm. • **Prodotta a:** Osaka (Giappone).

VISIBILITÀ

Angoli bui misurati col laser

Una Suv compatta come la «Terios», col posto di guida alto, non pone problemi di percezione degli ingombri. Si vede bene tutt'attorno e i montanti anteriori non infastidiscono in modo particolare, nemmeno nelle curve a sinistra.



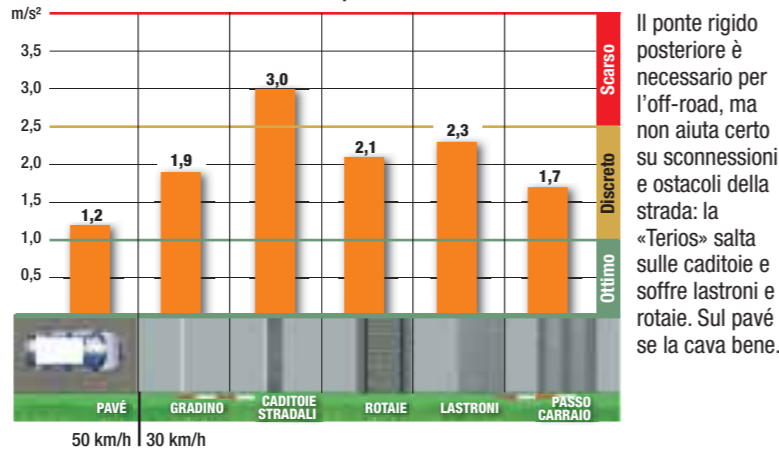
PRESTAZIONI

Rilevate sulla nostra pista di Vairano (PV)



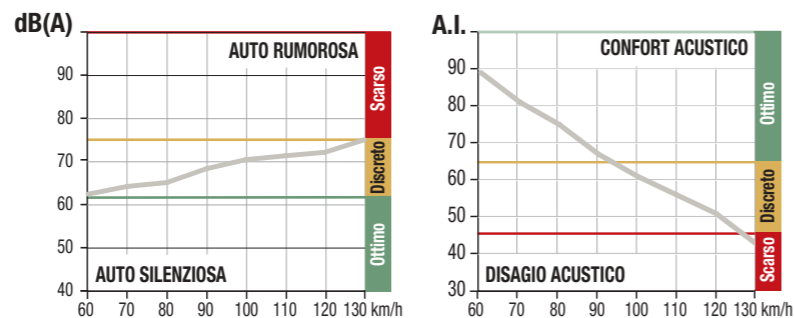
VELOCITÀ E REGIMI		Terios
Massima (km/h)		161,637
Regime a vel. max (giri/min)		5500 in V
Regime a 130 km/h (giri/min)		4400 in V
CONSUMI - Percorrenze in V		
Velocità in km/h		km/litro
90		14,3
100		12,7
130		7,9
140		6,6
Resistenza a 100 km/h (kW/CV)		21,4/29,1
Rendimento a 100 km/h (%)		28,5
MEDIE D'USO - Percorrenze (autonomia)		
Tipo di percorso		km/litro (km)
Città		10,8 (538)
Statale		12,5 (625)
Autostrada		8,1 (403)
ACCELERAZIONE		
Velocità in km/h		Tempo in secondi
0-60		5,0
0-100		12,4
0-130		24,0
0-140		31,0
400 m da fermo		18,3
Velocità d'uscita (km/h)		118,3
1 km da fermo		34,5
Velocità d'uscita (km/h)		144,0
RIPRESA in V - A min/max carico		
Velocità in km/h		Tempo in secondi
70-100		12,7/14,8
70-120		24,2/27,9
70-130		30,4/-
1 km da 70 km/h		33,9
Velocità d'uscita (km/h)		133,3
30-60 in III (prontezza motore)		5,5
FRENATA - Spazio d'arresto (decelerazione)		
Velocità in km/h		metri (g)
100 (a min carico a freddo)		41,6 (0,94)
100 (a max carico a freddo)		38,6 (1,02)
100 (a max carico a caldo)		38,6 (1,02)
130 (a min carico a freddo)		69,7 (0,95)
100 (su asfalto asciutto + pavé)		45,8 (0,86)
100 (su asfalto bagnato + ghiaccio)		114,3(0,34)
RUMOROSITÀ - Indice Articolazione/dB(A)		
Velocità in km/h		AI/dB(A)
90		67/68,4
130		43/75,1
50 (su pavé)		-72,5
50 (su asfalto)		-58,8
Massima in accelerazione		-79,5
PROVE DINAMICHE		
Tenuta di strada e stabilità		
Accelerazione laterale (g)		0,88
Test dell'alce (velocità km/h)		58,7
DATI GENERALI RILEVATI		
Diametro sterzata tra muri (m)		10,6
Giri volante		3,7
Sforzo volante/frizione (kg)		2,8/7,7
Scarto tachimetro a 130 km/h (%)		4,0
Angolo visuale orizzontale su 360°		269°
Prova di parcheggio (m)		4,9
Capacità bagagliaio (litri)		412
Massa della vettura in prova (kg)		1320
Ripartizione ant.-post. (%)		53-47

CONFORT SOSPENSIONI • Su percorso sconnesso



Il ponte rigido posteriore è necessario per l'off-road, ma non aiuta certo su sconnessioni e ostacoli della strada: la «Terios» salta sulle caditoie e soffre lastroni e rotaie. Sul pavé se la cava bene.

CONFORT ACUSTICO • Rilevazioni a velocità costante



Il motore a benzina gira in alto, come dimostra la potenza massima a quota 6000 giri/minuto, quindi non sorprende una certa rumorosità agli alti regimi. La «Terios» è una vettura silenziosa e gradevole quando si viaggia in città e sulle statali, ma diventa quasi molesta alle velocità autostradali, dove è difficile chiacchierare a bordo o anche ascoltare l'autoradio.

RESISTENZA FRENI

Dieci frenate da 100 km/h a pieno carico

1	38,6
2	37,8
3	36,6
4	39,1
5	38,1
6	39,1
7	39,7
8	39,3
9	37,9
10	38,6

Identico risultato a freddo e a caldo, dopo dieci frenate a massimo carico: la «Terios» non soffre di fading, grazie a un impianto efficiente.



Pregi

- Agilità nell'off-road
- Freni molto efficienti
- Ottima visibilità

Difetti

- Rischia con l'«alce»
- Consumi elevati
- Confort su ostacoli



Il voto di QUATTORRUOTE

71/100

PAGELLA ★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Discreto ★★★★★ Buono ★★★★★ Ottimo ☆ Vale ½ stella

	Terios	
POSTO GUIDA	★★★★☆	Posizione di guida abbastanza rialzata, pure col sedile tutto giù, con un volante che rimane un po' troppo basso anche quando lo si tira su al massimo: per i guidatori più alti è difficile vedere bene la strumentazione.
PLANCIA E COMANDI	★★★★★	Design gradevole e abbastanza originale, con le bocchette di aerazione centrali che ricordano le lamelle dei motori motociclistici. La disposizione di pulsanti e manopole rende intuitivo l'utilizzo di tutti i comandi principali.
STRUMENTAZIONE	★★★★☆	Tre quadranti principali incastonati in profondità dietro al volante, ben protetti dai riflessi. Il tasto «Mode» a sinistra del cruscotto fa scorrere le informazioni del computer di viaggio, compresa l'altitudine sul livello del mare.
CLIMATIZZAZIONE	★★★★★	Anche la versione più lussuosa, la «SX», ha un impianto manuale e non automatico: funziona bene ed è molto facile da manovrare grazie alle tre pratiche manopole al centro della console. Bocchette ben dimensionate.
VISIBILITÀ	★★★★☆	Posto di guida alto e lunghezza poco superiore ai quattro metri fanno della «Terios» una delle vetture più facilmente controllabili pure in manovra. La ruota di scorta sul portellone è sotto il livello del lunotto e non disturba.
FINITURA	★★★★★	Far parte del gruppo Toyota significa buona qualità anche nelle finiture, sebbene i materiali utilizzati non siano entusiasmanti (plastiche dure) e i colori scuri rendono l'abitacolo un po' austero, per un'auto così simpatica.
ACCESSORI	★★★	Quel che serve è già di serie e nella lista accessori c'è poco da pescare: niente tetto apribile o comandi radio al volante, mentre di navigatore non si parla. Manca persino il copriuota posteriore, che è venduto after-market.
DOTAZIONI SICUREZZA	★★★★☆	Gli airbag anteriori e laterali, come l'Abs, sono di serie, ma quelli a tendina, per la testa, sono un optional da 680 euro, così come il controllo elettronico della stabilità prevede un esborso extra di 940 euro. Noi lo consigliamo.
ABITABILITÀ	★★★★★	In cinque si sta abbastanza bene, in quattro ovviamente meglio. La «Terios» ha spazio sufficiente per le gambe dei passeggeri dietro, che volendo possono anche reclinare lo schienale; la base del divano, invece, è fissa.
BAGAGLIAIO	★★★	Dietro al portellone ad apertura laterale si trova uno spazio adatto per qualche valigia, ma per trasportare oggetti più ingombranti si deve ribaltare la panca posteriore, anche in modo asimmetrico per salvare uno o due posti.
CONFORT	★★★	Non si può pretendere troppo da una fuoristrada rigida come la «Terios» e infatti le caditoie stradali e i lastroni della pista di Vairano la mettono un po' in difficoltà. In autostrada, poi, il motore alza la voce oltre i 4000 giri.
MOTORE	★★★★☆	In attesa dell'annunciato (rivoluzionario) turbodiesel a due tempi, il motore «1.5» a benzina, bialbero con 16 valvole a fasatura variabile, è il più adatto alla vettura. Da segnalare soltanto qualche irregolarità nell'erogazione.
ACCELERAZIONE	★★★★☆	Uno «zero-cento» da 12,4 secondi è più che sufficiente per il tipo di vettura e conferma la buona impressione di agilità ricavata nella guida di tutti i giorni. Chi cerca un'auto per bruciare i semafori, si rivolga altrove.
RIPRESA	★★★	Ventiquattro secondi per riprendere da 70 a 120 km/h senza scalare: il «1.5» a benzina fa quel che può, ma non ha la coppia (e la spinta) di un turbodiesel. La «Terios», comunque, coi suoi 1320 kg è abbastanza leggera.
CAMBIO	★★★★★	Ha cinque marce ben rapportate e una prima corta, per supplire in qualche modo alla mancanza delle «ridotte» e riuscire ad affrontare l'off-road senza troppe difficoltà. Gli innesti sono precisi, ma leggermente contrastati.
STERZO	★★★★☆	Lo sterzo è abbastanza lento e poco diretto, ma questo può essere visto come un pregio, perché reazioni troppo rapide potrebbero creare qualche problema nelle manovre d'emergenza (vedi box sul test dell'alce a pag. 179).
FRENI	★★★★★	Gli spazi di arresto sono sempre ottimi nelle dieci ripetizioni a pieno carico del test di affaticamento. Con due ruote sul marmo effetto-ghiaccio, si deve correggere rapidamente sullo sterzo per non finire in testacoda.
SU STRADA	★★★	Il test dell'alce rimane la bestia nera della «Terios», che solleva due ruote in modo abbastanza preoccupante. Rispetto al precedente modello, però, il rollio è più prevedibile e facile da controllare. Bene sul bagnato.
IN FUORI STRADA	★★★★☆	La «Terios» è compatta e ha sbalzi contenuti davanti e dietro, che assicurano angoli di attacco e uscita piuttosto buoni. L'altezza minima da terra di 20 centimetri è discreta, ma l'assenza delle ridotte non è da vera off-road.
CONSUMO	★★★	Il dato peggiore è quello del consumo autostradale, dove la «Terios» percorre poco più di 8 km con un litro di benzina. A ben vedere, però, siamo nella media - scarsa - delle auto di questa categoria a benzina.
PREZZO	★★★	Siamo nella fascia delle vetture da 20 mila euro, dove si trovano anche Fiat «Sedici» e Suzuki «SX4». Per una Suv compatta, non c'è male. La trazione integrale della Daihatsu, con tre differenziali, è più sofisticata.
GARANZIA	★★★	La copertura è quella solita prevista dalla Casa giapponese: si è garantiti fino a un massimo di 100.000 chilometri nei primi tre anni della vettura, ovvero un anno in più di quanto previsto dalla normativa europea.