



## Daihatsu Cuore (2003 - 2007)

### Een goed begin

Autotest | Daihatsu is trots op de geheel nieuwe Cuore. De fabrikant is zelfs zo overtuigd van de kwaliteit van het nieuwe product, dat het zelf spreekt van "de nieuwe standaard in de compacte klasse". Dat wil het merk waarmaken door met de nieuwe Cuore de ruimste, zuinigste en veiligste kleine auto aan te bieden tegen een vriendelijke prijs. Vanaf nu begint de prijslijst van Daihatsu bij &euro; 7.899,-. Is de Cuore een goed begin of het halve werk?

### Hello happy

Een prettige kennismaking is de garantie voor een goed begin. Daarom groet de Cuore de berijder met de vrolijke tekst "hello happy" in het display onder de snelheidsmeter en toerenteller. Misschien is dit niet direct de meest welbespraakte auto, het is wel een leuk gebaar.

Uit automatisme zet ondergetekende de stoel van een kleine auto als deze in de achterste stand. Dat levert zoveel ruimte op dat het koppelpedaal ineens onbereikbaar ver weg is. Hello Cuore, dat is ruim! Dit mag een kleine Japanner zijn, de auto is duidelijk berekend op forse Europeanen. Met het oog op de veiligheid zijn de hoofdsteunen zo ver verstelbaar dat zelfs de langste inzittenden er baat bij hebben.

Wie plaats neemt op de achterbank, is opnieuw blij verrast. Met de voorstoelen in een meer dan comfortabele positie, is de ruimte op de achterbank nog steeds behoorlijk. Een rit achterin de Cuore is niet langer een kwestie van inschikken en hopen op een korte reis. Ook voor bagage is nog steeds voldoende

ruimte beschikbaar, zij het binnen de grenzen van een compacte auto. Daihatsu maakt de eerste bewering waar: in deze klasse is de Cuore met kop en schouders de ruimste!

Als het gaat om vormgeving van het interieur levert Daihatsu keurig werk. De vormgeving is niet bijzonder, maar is ergonomisch geslaagd. Alleen de lange dunne versnellingspook ontsiert het geheel een beetje. Bij andere kleintjes (waar onder de vorige generatie Cuore) wordt nog wel eens gewoekerd met ruimte, met als gevolg knoppen op de meest wonderlijke plaatsen. Het interieur van de nieuwe Cuore is logisch, overzichtelijk en zelfs ruim van opzet.

### Kyoto

De nieuwe Cuore is leverbaar in vier uitrustingsniveau's. Voor de benaming van de uitrustingen wint Daihatsu hierbij de originaliteitsprijs. De eenvoudigste en daarmee meest milieuvriendelijke uitvoering heet logischerwijs "Kyoto" (alhoewel de gemiddelde Amerikaan dat vast niet snapt). Deze basisuitvoering is voorzien van twee airbags, van

binnenuit te ontgrendelen tankdop en achterklep, getint glas en een ruitenwischer op de achterraut.

Het tweede uitrustingsniveau heet "Osaka" en biedt een aantal extra's op het gebied van het uiterlijk. Vanaf de "Tokyo" uitvoering is de Cuore voorzien van een uitstekend werkende snelheidsafhankelijke stuurbevestiging, een klokje en bekerhouders.



De hier geteste auto is het meest luxe "Nagano"-model met behalve alle voorzieningen van de andere uitvoeringen ook: centrale portiervergrendeling (echter zonder afstandsbediening), elektrisch bedienbare zijruiten vóór, een toerenteller, in hoogte verstelbare gordels voorin en diverse welgemikte chroom-accenten in het interieur. Deze versie is ook voorzien van het eerder genoemde LCD-display dat behalve een begroeting, de km-stand en stand van de twee dagtellers weergeeft.

Deze "zuinigste auto van Nederland" mist helaas een verbruiksmeter. Als extra kan de Cuore worden voorzien van airconditioning. Deze voorziening wist het interieur van de zwarte testauto ook op een warme en zonnige dag effectief koel te houden.

De beste kleine auto betekent voor Daihatsu ook de zuinigste kleine auto. Daarom kent de Cuore, evenals de vorige generatie, een drie-cilinder motor. Dit is bijna een garantie voor een laag brandstofverbruik en Daihatsu belooft een gemiddeld verbruik van 1 op 21. De 989 cc driecilinder laat een duidelijke en onmiskenbare roffel horen, maar het gemiddelde geluidsniveau is duidelijk lager dan dat in de vorige

Cuore.

Met een kleine motor als deze moet de fabrikant een keuze maken tussen prestaties of souplesse. Daihatsu probeert het maximale uit de motor te halen door gebruik te maken van DWT techniek van Toyota. Het effect hiervan is merkbaar, zij het dat het systeem bij veel snelheidswisselingen soms een zekere bedenktijd nodig heeft. Dan geeft de motor een fractie van een seconde niet thuis, om even later weer vermogen te leveren. Bovendien zijn regelmatig bijgeluiden van de overbrenging hoorbaar, die verraden dat het hier om een eenvoudige auto gaat.



## Stad en snelweg

De versnellingsbakverhoudingen zijn zo gekozen dat

de vijfde versnelling relatief hoge snelheden bij lage toeren (lees: laag verbruik) kunnen vasthouden op de buitenweg. Voor tussensprints of inhaalacties is het daarom noodzakelijk terug te schakelen naar de vierde versnelling. Ook dan mogen geen wonderen worden verwacht en vraagt bijvoorbeeld de sprint van 100 naar 120 km/u enig geduld. Eenmaal bereikt, worden ook hoge snelheden gemakkelijk vastgehouden.

In de stad is de Cuore duidelijk beter thuis dan op de snelweg. Hier zijn de prestaties prima en blinkt de auto uit op wendbaarheid en een zeer kleine draaicirkel. Het onderstel is afgestemd op comfort, zodat stadse obstakels als drempels en slecht wegdek geen probleem vormen.

De keerzijde hiervan is dat de limiet van de wegligging iets eerder bereikt is dan bij vergelijkbare auto's. Wanneer de grens wordt overschreden, glijdt de Cuore over de voorwielen weg. Dit is gemakkelijk voorspelbaar en dus ook te voorkomen. Het maakt de auto echter minder tot gooi-en-smijt auto. Het weggedrag is in de meeste gevallen rustiger -en daarmee duidelijk meer volwassen- dan dat van de vorige Cuore.

## See you good by

Wat met een vriendelijke groet begint, eindigt ook beleefd. Wanneer de sleutel uit het contact worden genomen, verschijnt de tekst "see you good by" ("by", geen "bye") in het display. Opnieuw niet de meest taalgevoelige opmerking, maar wel een leuke geste.

Het is dan ook niet meer dan beleefd deze ijverige auto nog eens goed te bekijken. Daihatsu heeft namelijk veel werk gemaakt van de vormgeving. Zo is een aantal ontwerpen voorgelegd aan een panel van Europese consumenten, die naar verluid unaniem voor hetzelfde ontwerp kozen.

Geheel in lijn met de laatste trend wordt het verschil tussen Japanse en Europese auto's ook hier steeds kleiner. De Cuore toont een zeker karakter, maar verraadt tegelijkertijd de invloed van de ontwerpcomputer en de windtunnel. De koets is gemakkelijk te overzien en laat zich -soms letterlijk- tot

op de centimeter precies parkeren. De nieuwe vormgeving maakt het plaatje compleet en geeft de Cuore een ontegenzeggelijke aantrekkingskracht.



## Conclusie

Met de nieuwe Cuore heeft Daihatsu een goed begin en een heel mooi stuk werk afgeleverd. De auto doet wat de fabrikant belooft en verzet de bakens in het meest compacte segment. De ruimte is voor- en achterin riant, de vormgeving is bijdetijds en zowel de brandstof- als de aanschafkosten bescheiden.

De auto voelt zich vooral thuis in de stad, maar schuwt de snelweg zeker niet. Waarschijnlijk bedoelde de boordcomputer bij het afscheid helemaal niet te zeggen "good bye", maar "good buy"! (Ivo Kroone)

Met dank aan: Kunstenaars Initiatief KW37 ■



## Specificaties

### Daihatsu Cuore (2003 - 2007) Nagano

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	341 x 148 x 150 cm
Wielbasis	235 cm
Gewicht	720 kg
Aanhanger	250 kg
Aanhanger geremd	600 kg
Tankinhoud	36 l
Bagageruimte	157/826 l
Bandenmaat	

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	989 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	58 pk @ 6000 tpm
Koppel	91 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12,8 sec.
Topsnelheid	145 km/u
Verbruik gemiddeld	4,8 l / 100 km
Verbruik stad	6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

#### Prijs

Prijs	€ 9.198,-
Prijs instapmodel	€ 6.999,-