



Daihatsu Copen Vakantieliefde

Autotest | Het begon allemaal op de Tokyo Motorshow van 2013. Daar zag ik haar staan. En ik wist meteen dat ze de ware voor mij was. Elegant, uitdagend, sportief en bovendien heel bescheiden. Lang leek deze Japanse schone onbereikbaar. Maar nu gaat de droom in vervulling: een week lang waren we onafscheidelijk, de Daihatsu Copen en ik.

Liefde is vaak onverklaarbaar. Wat voor de ene onweerstaanbaar is, is voor een ander volstrekt onaantrekkelijk. Tijdens een evenement als de Tokyo Motorshow vallen de meeste bezoekers voor de wulpse lijnen en het extravagante karakter van de Italiaanse schone. Maar voor mij is dat wat ordinaar. Wat heb je aan superkrachten als je ze nergens kan of mag gebruiken?

Nee, dan de Daihatsu Copen. Haar lijnenspel is minstens zo origineel en juist dankzij de bescheidenheid straalt Copen klasse uit. Bovendien heeft Copen een superkracht die (iets) bruikbaar is: het plaatwerk kan binnen luttele minuten en zonder gereedschap worden vervangen ("Dress-formation"). Vandaag elegant zilver, morgen levendig rood en overmorgen knalgeel.



Copen is er als chique "Robe" en de meer speelse "X-Play". Die laatste is voorzien van vele kunststof stootranden en donkere panelen die haar een stoer karakter moeten geven. In feite reduceert het Copen tot een speelgoedautootje. Ik viel dan ook voor de "Robe": elegant, bescheiden en op-en-top Japans.

Coupé-cabriolet

Ongeacht de uitvoering is het dak altijd zwart. Want, Copen is een coupé-cabriolet met een semi-automatische dakconstructie. De vergrendeling

bij de voorruit moet met de hand worden bediend, daarna is een druk op de knop voldoende om Copen te bewegen zich topless aan de wereld te tonen. Als dat geen zoete verleiding is!

Tijdens de wittebroodsweken is voornamelijk met geopend dak gereden, want als coupé biedt Copen erg weinig hoofdruimte. De gemiddelde European zit met kromme rug en/of gebochelde nek achter het stuur en kijkt dan nog steeds voornamelijk tegen de bovenrand van de voorruit aan (een Suzuki Cappuccino biedt meer hoofdruimte).



Copen is dan ook alleen bedoeld voor de Japanse markt, want daar komt ze dankzij de bescheiden buitenmaten en de al even bescheiden motor in aanmerking voor belastingvoordeel ("Kei-car").

Met geopend dak is het comfort beter. Dan kan volop worden genoten van de auto én het landschap. In het weekend trekken de Japanners er graag op uit. Doordeweeks wordt in de grote stad het geld verdiend en in het weekend wordt daarvan op de buitenwegen genoten met supercars, motorfietsen, klassiekers en was dies meer zij.



Prestaties

Copen voelt zich prima thuis in dit gezelschap. Onder de motorkap is weliswaar slechts een 658 cc driebcilinder motortje te vinden, maar dankzij een dubbele uitlaat met twee sport-dempertjes (het gaat hier om onderdelen met de omvang van een borrelglasje) klinkt Copen ronduit spannend.



De prestaties zijn echter alles behalve spannend. Dankzij een turbo en tussencooler is Copen goed voor 64 pk / 92 Nm, maar de (optionele) CVT versnellingsbak gooit roet in het eten. De continue variabele transmissie reageert domweg te traag op

commando's van de bestuurder en verstoort het feest met een zeurderig geluid tijdens het "schakelen".

Copen leent zich daarom bij voorkeur voor kalm toeren. Dan is de CVT juist heel aangenaam, omdat het toerental zoveel mogelijk rond de 1.500 tpm wordt gehouden. Zo kan heerlijk "op koppel" worden gereden en voelt Copen sterk en verfijnd. In alle rust kunnen de twee inzittenden dan van de omgeving genieten. Als bijgaand voordeel daalt het verbruik dan dramatisch. 1 op 20 is met gemak haalbaar.



Weggedrag

Terwijl Europeanen al het mogelijke doen om af te slanken, zit een ranke bouw de Japanners in de genen. Copen weegt slechts 870 kg en dat is een gewicht waar de gemiddelde Europese coupé-cabriolet alleen maar van kan dromen. De gemiddelde Europese cabrio-kap weegt bij wijze van spreken al meer! Ondanks het geringe gewicht is Copen zeer stevig ("D-Frame"), torderen doet ze niet.

De besturing is direct en Copen reageert gretig op

ieder commando. Bij grote auto's is een fractie van een seconde nodig voordat het volledige gewicht zich in beweging zet, maar Copen is dartel en speels. Ze verleidt, deelt plaagstootjes uit en laat zich uiteindelijk helemaal gaan.



Conclusie

Tijdens een vakantie lijkt de wereld mooier. De dagelijkse beslommeringen zijn ver weg en alles lijkt te kunnen. Een reisje naar het verre oosten voor een affaire met een Japanse schone is dan ook geen probleem. En de relatie verliep stormachtig. De Daihatsu Copen verleidt niet alleen met het uiterlijk, maar maakt dat ook waar met een speels en uitdagend karakter.

Maar, na een week rijden blijkt dat Copen ook haar tekortkomingen heeft. Zo is de hoofdruimte met gesloten dak uiterst beperkt, worden de prestaties negatief beïnvloed door de continu variabele transmissie en blijkt het creatieve concept met verwisselbare body-panels voor rammels te zorgen.

Bovendien wordt het merk Daihatsu sinds 2013 niet meer geïmporteerd in Europa. Het is dus bij een vakantieliefde gebeven, maar de mooie herinneringen zullen altijd blijven (Ivo Kroone). ■



Specificaties

Daihatsu Copen Robe CVT

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	340 x 148 x 128 cm
Wielbasis	223 cm
Gewicht	870 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	30 l
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	165/50R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	658 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	64 pk @ 6400 tpm
Koppel	92 Nm @ 3200 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	n.b.
Topsnelheid	140 km/u
Verbruik gemiddeld	3,9 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	92 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 0,-
-------	-------