



Daihatsu Copen (2004 - 2006)

Cooplust

Autotest | In 1999 toonde Daihatsu het prototype van de Copen tijdens een autoshow in Japan. Alleen al bij het zien van foto's van deze concept-auto werd de fabrikant overdonderd met verkoop-orders. De auto ging twee jaar later in productie, maar bleef voorbehouden aan de Japanse markt. Vanaf februari komt een handje vol exemplaren naar Europa en is in de Copen ook in Nederland te koop. Autozine wist de hand te leggen op één van de eerste exemplaren in Nederland.



K-open

Het eerste prototype van de "copen" heette "k-open", waarbij de "k" staat voor "k-klasse". Een "k-klasse"-auto is een bijzonder kleine auto, waarmee belangrijk belastingvoordeel kan worden behaald in Japan (zie hiervoor ook de tests van de Suzuki

Cappuccino en Suzuki Cara). Een auto die zo is aangepast aan de letter van de wet, kent bepaalde beperkingen die in Europa niet gelden. Juist daarom zag Daihatsu in eerste instantie weinig kansen voor de Copen in Europa. De exemplaren die toch naar Europa komen, zijn nauwelijks aangepast en dat betekent onder meer dat de Europese Copen onveranderd rechtsgestuurd is.

Ondergetekende rijdt privé een rechtsgestuurde (k-klasse) auto en weet daarom uit ervaring dat dit went. Het eerste half uur vraagt een dergelijke auto meer concentratie dan geblinddoekt rijden bij ijzel. Na enkele weken rijdt een rechtsgestuurde auto echter even eenvoudig als een linksgestuurde. Dit maakt een proefrit er helaas niet gemakkelijker op, maar voor aanschaf is dit echt geen onoverkomelijk bezwaar. Uiteraard blijft inhalen op een tweebaans weg of bestellen bij een drive-in restaurant lastig.

Omvang

Het belangrijkste kenmerk van een k-klasse auto is de geringe omvang. Sinds enkele jaren zijn de regels versoepeld en nu is een k-klasse auto maximaal 1.48 meter breed en 3.40 meter lang. Daarmee is de Copen in het Nederlandse verkeersbeeld uitzonderlijk klein, maar in Japan juist heel gangbaar.

Toch weet de fabrikant binnen deze afmetingen een prachtig stuk werk af te leveren. Daarbij kloppen alle verhoudingen, waardoor de Copen niet klein lijkt, maar alle andere auto's juist overdreven groot (om van SUV's, MPV's en andere kolossen maar te zwijgen). Kenmerkend voor een auto die voor de Japanse markt is ontworpen, is de enorme aandacht voor details. Dat is terug te vinden in de dorpels, breedstralers, grille, dubbele uitlaat en zelfs de ruitensproeiers. De ronde vormen en grote luchtinlaat geven de Copen daarbij een heel eigen gezicht.



Bij een dergelijke radicale vormgeving, hoort een dito interieur. Hier stelt Daihatsu helaas teleur. Het interieur is nogal gewoontjes en doet afbreuk aan het bijzondere gevoel dat hoort bij het rijden met een bijzondere auto als deze. Het kunststof dashboard geeft op diverse punten een "plastic" gevoel.

De ontwerpers hebben goed gekeken naar klassieke stijl-elementen van Europese roadsters, maar komen uiteindelijk met een wat rommelig aandoende mengvorm. De deuren met panelen in de kleur van de met leder beklede sportstoelen (vanaf "Type 1")

maken veel goed. Ook het prima in de hand liggende Momo-stuurwiel met airbag is geslaagd. Ondanks de geringe omvang van de auto, zit de 1 meter 88 lange testrijder nog heel redelijk.

Coupe cabriolet

De naam "Copen" staat voor "Compact Open". Het dak is van metaal, de achterraut van echt glas. Het comfort met gesloten "kap" is daarom gelijk aan dat van vergelijkbare auto's met vast dak. Van extra windgeruis, zoals bij een stoffen dak met plastic achterraut, is geen sprake. Alleen bij lichte vorst op een uitzonderlijk slecht wegdek is (met de radio uit en de oren bijna tegen de zijwand) een heel enkel kraakje waarneembaar van het werken van de dakdelen. In gesloten toestand is het dak keurig afgewerkt met een stoffen hemel. Ook de mechanische delen worden op nette wijze aan het oog onttrokken.



Nadat twee beugels bovenaan de hoeken van de voorruit zijn losgemaakt, is een druk op de knop voldoende om het dak te openen. Met een nadrukkelijk gekreun en gesteun opent het dak in ongeveer 20 seconden. Een dergelijk schouwspel vraagt om veel "tests" en demonstraties, zodat nu duidelijk is dat het mechaniek ondanks deze geluiden keer-op-keer betrouwbaar is.

Het comfort van de Copen met open dak is gemiddeld, wat een nette prestatie is voor een auto die zo veel kleiner is dan gemiddeld. Dankzij een prima verwarming en standaard gemonteerde stoelverwarming (vanaf "Type 1") kan ook volop worden genoten van het cabriorijden in de winter.



Rijeigenschappen

Een laatste kenmerk van een k-klasse auto is de motorinhoud, deze mag niet groter zijn dan 660 cc. Inmiddels hebben de Japanse fabrikanten hiermee veel ervaring opgedaan en de Copen is daarvan het jongste bewijs. De piepkleine viercilinder met dubbele bovenliggende nokkenas is een absoluut sublieme motor. De meeste k-klasse auto's zijn voorzien van een 3-cilinder krachtbron, maar dit 4-cilinder exemplaar loopt merkbaar rustiger. Mede dankzij de turbo die al bij lage toerentallen actief is, leent de Copen zich bij uitstek als toerauto.

Wanneer gevraagd presteert de 0.6 liter motor als een 1.2 en klinkt deze bij afremmen op de motor zelfs als een 2.0! De laatste k-klasse eis, een topsnelheid van maximaal 140 km/u, is voor deze Europese uitvoering komen te vervallen. De testauto haalt de beloofde topsnelheid van 170 km/u moeiteloos. Het verbruik blijft dat van een 0.6-liter motor, met een testverbruik van 1:16,5 (fabrieksopgave 1:15,6). Alhoewel de prestaties meer dan voldoende zijn, mist de Copen de agressie en daadkracht om van een sportwagen te mogen spreken.

Het weggedrag is juist wel sportief. Het is de bestuurder onduidelijk of de auto stuurbevestiging heeft; het mooiste compliment dat de fabrikant kan krijgen. Het gevoel met de voorwielen en het speciale sportonderstel (vanaf "Type 1") is fenomenaal, het weggedrag nog beter. De combinatie van de gewillige motor, de prima besturing en het communicatieve karakter maken de Copen tot een auto die uitzonderlijk veel rijplezier biedt.

Conclusie

Één nadeel en verder alleen voordelen. Dat ene nadeel is niet het rechtse stuur. Als bezitter van een rechtsgestuurde auto kan ondergetekende uit ervaring getuigen dat dit snel genoeg went en daarna alleen maar bijdraagt aan het plezier en de exclusiviteit. Het nadeel is een wat onhandige constructie van de veiligheidsgordel, waardoor de stoelen niet in de achterste stand kunnen in deze toch al krappe auto.

Het belangrijkste voordeel is het levendige weggedrag. De Daihatsu Copen is één van de leukste gooi-en-smijt auto's die de redactie ooit onder handen heeft gehad. Dankzij de elektrisch bedienbare hardtop komt daar het cabrioplezier bij. De combinatie van beide zorgt ervoor dat de Copen meer rijplezier biedt dan menig "full size" cabriolet, om met een druk op de knop de dagelijkse bruikbaarheid te bieden van een coupé.

De prijs van deze geweldig sturende coupé-cabriolet met lederen bekleding en rijke standaarduitrusting is realistisch. Daar komt bij dat deze cabriolet niet alleen in aanschaf betaalbaar is, maar dankzij de bescheiden motor en Japanse techniek ook betaalbaar blijft in het dagelijkse gebruik. Dus ... Copen! (Ivo Kroone) ■



Specificaties

Daihatsu Copen (2004 - 2006) Type 1

Maten en gewichten

| | |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 340 x 148 x 125 cm |
| Wielbasis | 223 cm |
| Gewicht | 830 kg |
| Aanhanger | n.b. |
| Aanhanger geremd | n.b. |
| Tankinhoud | 40 l |
| Bagageruimte | 14/210 l |
| Bandenmaat | |

Motor en prestaties



| | |
|--------------------------|-------------------|
| Motorinhoud | 659 cc |
| Cilinders / kleppen | 4/4 |
| Vermogen | 68 pk @ 6000 tpm |
| Koppel | 100 Nm @ 3200 tpm |
| Aandrijving | voorwielen |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 11,7 sec. |
| Topsnelheid | 170 km/u |
| Verbruik gemiddeld | 6,4 l / 100 km |
| Verbruik stad | 7 l / 100 km |
| Verbruik buitenweg | 5 l / 100 km |
| CO2 uitstoot | n.b. |

Prijs

| | |
|-------------------|------------|
| Prijs | € 24.195,- |
| Prijs instapmodel | € 22.695,- |