



Daihatsu Cuore (2003 - 2007)

Duurtest

Duurtest | De nieuwe Daihatsu Cuore werd door Daihatsu vol trots gepresenteerd als "de nieuwe referentie in de compacte klasse". Daihatsu baseert die bewering op de royale binnenruimte, de geslaagde vormgeving en de complete uitrusting. Veel belangrijker is echter de lage kilometerprijs. Niet alleen is Daihatsu's kleinste voordelig in aanschaf, de auto zou ook tot de zuinigste van Nederland behoren. Of de nieuwkomer dat allemaal kan waarmaken kan alleen worden uitgevonden in een duurtest. Autozine ging een jaar lang op stap met de Cuore.

De duurtestauto lijkt wel kameleon-kleurig. In de volle zon voor het pand van Daihatsu-Nederland is de auto zilvergrijs. Onder andere omstandigheden lijkt de lak juist groen of beige. De sleutels worden met enig ceremonieel overhandigd, waarna de duurtest kan aanvangen. Een jaar lang zal de Cuore dé redactie-auto zijn die wordt gebruikt voor afspraken, persconferenties en allerhande dagelijkse ritten.



0 KM

Tijdens een eerste test met de Cuore, nog voordat de auto bij de dealer stond, viel de driecilinder motor al op door een bijzonder levendig karakter. Zeker met de automaat van de testauto, staat onze Cuore letterlijk

te trappelen van ongeduld om aan de test te beginnen.

Voor de duurtest valt de keuze op een "Tokyo"-uitvoering. Deze variant is voorzien van stuurbekrachtiging, een verstelbaar stuurwiel, klokje en twee bekerhouders. Extra luxe als elektrisch bedienbare zijruiten, een boordcomputer en een toerenteller zijn alleen voorbehouden aan het topmodel, de "Nagano" (zie de voorgaande test). Juist deze Tokyo biedt de perfecte prijs/prestatie verhouding en daar zal het de komende periode toch allemaal om gaan. In plaats van een toerenteller heeft de Tokyo geen loze ruimte, maar een extra grote snelheidsmeter. Dat staat leuk en heeft als bijkomend voordeel dat de snelheid gemakkelijk en uiterst precies is af te lezen.

Het dashboard is hoofdzakelijk zwart, maar de vormgeving is helemaal van deze tijd. De stoelen zouden, ook op de lange termijn, veel comfort bieden. Bovendien biedt de Cuore zelfs aan de langste bestuurder veel ruimte. Omdat de hoofdsteunen voorin eveneens kunnen worden afgestemd op lange bestuurders, biedt de Cuore daarmee (samen met de twee airbags) een belangrijke bijdrage aan de

veiligheid. Ook achterin biedt de Cuore voldoende ruimte voor volwassenen en dat is uniek in deze kleinste klasse. Mede daarom is juist de Cuore gekozen als duurtestauto.

1.000 KM

Zoals eerder aangegeven is de duurtestauto voorzien van een automatische versnellingsbak. Terwijl menig fabrikant een 5 of zelfs 6-traps automaat met mogelijkheid tot sequentieel schakelen levert, kiest Daihatsu voor een zeer conventionele 4-traps automaat zonder enige poespas. Ook de opvallend grote hendel is een beetje uit de tijd.

Het rij- en schakelgedrag maakt het gelukkig allemaal goed. Het enige punt van kritiek is de wel zeer nadrukkelijke kruipneiging. Alleen met de voet vastberaden op het rempedaal staat de auto met iets onrustig lopende motor bijna ongeduldig stil. Wanneer de bestuurder de druk iets vermindert, gaat de Cuore er direct en met groot enthousiasme vandoor. Dan valt op dat de automaat nauwelijks merkbaar van gang weet te wisselen. Het elektronische brein denkt goed met de bestuurder mee. In de stad of in de file is de automaat nooit zoekerig (herhaald van 1 naar 2 en weer terug). Wanneer het gaspedaal ineens diep wordt ingedrukt, schakelt de automaat direct terug voor extra sprintvermogen.

5.000 KM

De driecilinder loopt koud iets minder mooi rond, maar is opvallend snel warm. Dan is alleen bij fors accelereren de typische driecilinder roffel hoorbaar. Daihatsu presenteert de Cuore als de zuinigste kleine auto van dit moment. Het karakter is echter uitdagend en daarom vraagt het enige zelfbeheersing om ook daadwerkelijk zuinig te rijden. Op de snelweg wordt de 140 km/u moeiteloos gehaald en in de stad leent de Cuore zich graag voor een stoplichtsprint.

Daarbij blijft de handelbaarheid van een compacte auto als deze haast onovertroffen en gaat de duurtestauto keer-op-keer watervlug maar bepaald niet zuinig door het drukke stadsverkeer. Gevolg is dat tot nu toe een beschamend maximum verbruik van 1 op 13.9 is gehaald. Het gunstigste verbruik bedraagt 1

op 16.5, wat precies overeen komt met het door de fabriek opgegeven verbruik voor de Cuore-automaat. Ondanks het hogere verbruik heeft de Cuore-automaat helaas geen grotere brandstoftank, daarom moet na een kleine 400 KM rijden al worden getankt.

10.000 KM

Ook met volle belading presteert de kleine Cuore voorbeeldig. Zoals eerder aangegeven is de Cuore mede gekozen vanwege de enorme binnenruimte. Dat is mede te danken aan de ongebruikelijk kleine wielen. Die wielen hebben onder bepaalde omstandigheden veel werk om de Cuore in het rechte spoor te houden. Vooral bij regen en gladheid, treedt gemakkelijk wielspin op en vraagt de Cuore om een aangepaste rijstijl. Bij droog weer is het weggedrag juist prima. De iets hogere zit dan gemiddeld en het iets zachtere onderstel dan gemiddeld, kunnen wel voor een iets heviger reactie op plotselinge stuurbewegingen zorgen. In alle gevallen geldt dat de Cuore over de voorwielen wegglijdt wanneer de limiet is overschreden.



12.500 km

Inmiddels heeft de Cuore een eigen plek op de redactie verworven. De duurtestauto weet zich steeds vaker te bewijzen en is vooral in de stad uitermate praktisch. Een duurdere auto biedt meer comfort en een flinke MPV biedt meer ruimte, maar in de praktijk blijft menig testauto in de garage staan en valt de keuze steeds opnieuw op de Cuore voor een afspraak

in de stad.

De eerste twaalf-en-een-half duizend kilometer staan op de teller en de Cuore heeft zich voorbeeldig gedragen. Er hebben zich de afgelopen maanden geen storingen voorgedaan en onder alle weersomstandigheden presteerde de auto voorbeeldig (de auto staat 's nachts in de garage, dus een echt koude start is onze Cuore bespaard gebleven). Ook als automaat is de Cuore een vlotte en zuinige auto waarmee het prettig sturen is. De eerste test was getiteld "een goed begin" en met de huidige stand van zaken is die titel nog steeds op zijn plaats.

15.000 KM

Dit is de saaiste duurtest allertijden! En dat is een goede zaak. De Cuore heeft zich absoluut voorbeeldig gedragen. Geen rammeltje, geen piepje, geen kraakje, geen slag van de startmotor te veel, geen druppel benzine te veel, geen bezoekje aan de garage te veel.

Conclusie

In de dagelijkse praktijk maakt de Cuore veel van de beloften van de fabrikant waar. Uit een eerste test bleek al dat de Cuore bovengemiddeld veel binnenruimte biedt. Ook om te zien dat de auto goed oogt is geen vervolgtest nodig. De duurtest heeft tot nu toe bewezen dat de Cuore inderdaad betrouwbaar, praktisch en opvallend comfortabel is. Het verbruik met de automaat is redelijk, de bijdrage aan het rijcomfort groot. Met deze probleemloze duurtest toont deze "Tokyo" zich in alle opzichten een rasechte Japanner! (Hans Kroone). ■



Specificaties

Daihatsu Cuore (2003 - 2007) Tokyo

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	4,6 l / 100 km
Verbruik stad	5,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	140 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 8.198,-
Prijs instapmodel	€ 6.999,-