



Suzuki Cappuccino

Sterk bakkie

Autotest | De Suzuki Cappuccino is bekend bij autoliefhebbers, maar een zeldzaamheid op de openbare weg. Toen Autozine werd uitgenodigd door de Nederlandse Cappuccino-club was het liefde op het eerste gezicht. Kort na die kennismaking importeerde Autozine zelf een exemplaar. Inmiddels heeft die auto enkele tienduizenden mijlen afgelegd en is het tijd voor een verslag over het echte leven met deze bijzondere auto.

Het begon allemaal toen Suzuki Nederland midden jaren '90 voor de grap een Cappuccino op de AutoRAI tentoonstelde. De auto was puur bedoeld als rareiteit om te tonen wat voor bizarre autootjes Suzuki voor de thuismarkt produceert. Ondergetekende hoorde echter tot het selecte gezelschap dat meteen viel voor deze open sportwagen op zakformaat.

Wie daadwerkelijk een Cappuccino wilde hebben, liet weten bereid te zijn er iedere prijs voor te betalen en dus haalde importeur Nimag een handjevol auto's naar Nederland. Het exemplaar van Autozine is jaren na de Nederlandse marktintroductie zelf geïmporteerd en inclusief dergelijke doe-het-zelf imports bedraagt het aantal Cappuccino's in Nederland nu een kleine 30. Zilverkleurige exemplaren zijn het schaarsst, daarvan zijn er slechts zes in Nederland.



Koffiepraat

De Cappuccino is zo schaars omdat de auto nooit is bedoeld voor de Europese markt. In Japan genieten zogenaamde "K-klasse" auto's belastingvoordeel

dankzij de geringe omvang en bijzondere techniek. De gemiddelde Europese klant beoordeelt een auto per strekkende meter en toen de Cappuccino in 1994 bijna 50.000 gulden moest kosten, was het met de interesse snel gedaan. De gemiddelde koper koos liever een gangbare cabriolet en vroeg zich af of dit miniatuurtje van Suzuki überhaupt de openbare weg op mocht.

Daarbij is de Cappuccino altijd rechtsgestuurd en ook dat is bezwaarlijk voor Jan Modaal. Voor de liefhebber maakt het de auto alleen maar interessanter! Bovendien is een kleine auto als deze bijzonder, maar nooit aanstootgevend. Wie met een Cappuccino komt voorrijden heeft meteen aandacht en die is nooit negatief.

In de loop der tijd werd de Cappuccino aibaar, schattig, leuk en lief genoemd. Een gevatte kassière bij een tankstation merkte fijntjes op: "wat heeft u een kleintje meneer". Op de snelweg is de Cappuccino een regelrechte koppendraaier. Het is niet uitzonderlijk dat foto- en filmcamera's uit het autoraam worden gehangen om dit rare kleine autootje vast te leggen. Met de boomlange redacteur achter het stuurwiel is het plaatje bovendien nog gekker.

Spierballen

Licht iemand de Cappuccino uit, dan kan dit kleine racemonstertje z'n spierballen laten zien. Dit autootje heeft een heel ander karakter dan het uiterlijk doet vermoeden. De Suzuki Cappuccino is één van de meest agressieve, hitsige en opdringerige auto's die de redactie ooit in handen heeft gehad.



Bij het ontwerp had Suzuki zich tot doel gesteld om binnen de grenzen van de Japanse belastingwet een volbloed sportwagen te bouwen. Een regel van die wet schrijft voor dat een motor niet meer dan 660 cc mag meten en dus moest Suzuki het maximale uit een minimale motor halen. Het turbomotortje drijft de achterwielen aan en kent grofweg twee standen. In eerste instantie levert de 3-cilinder het geringe vermogen dat mag worden verwacht van een dergelijk motortje.

Maar zodra de turbo eenmaal meedoet is het zaak het sportstuurkje heel goed vast te houden en de blik te focussen op de horizon. De Cappuccino giert het uit van de toeren, want technisch gezien ligt er een gemodificeerde motorfietsmotor onder de kap. Volgens het boekje gaat de vederlichte uit aluminium gebouwde "Cappo" daarmee van 0 naar 100 km/u in 8 seconden, maar in de praktijk is de auto heel veel sneller. Een elektronische begrenzer maakt bij 140 km/u een einde aan de pret. De motor heeft dan nog

heel veel meer in petto, maar opnieuw stelt de Japanse wetgever de grens vast.



De prestatiedrang is mede te danken aan de speciale koppeling en versnellingsbak. De Cappuccino is voorzien van een zogenaamde "close ratio"-versnellingsbak, wat betekent dat de verzetten nauwelijks overlappen en dus perfect aansluiten. Na het schakelen is direct weer het volle vermogen beschikbaar en blijft de auto voluit accelereren. Dit in tegenstelling tot een gewone auto die na het schakelen in toeren terugvalt en opnieuw vermogen moet opbouwen.

Het nadeel van deze techniek is dat de Cappuccino nauwelijks rustig is te rijden. Het toerental is altijd hoog en vooral in stadsverkeer is de "Cappo" ronduit nerveus. Het schakelen met de linkerhand vraagt veel gewenning en blijft de meeste aanpassing vragen nadat is gereden met een andere auto.



Driftkikker

De rechtse besturing went juist snel, maar blijft ook op de lange termijn onpraktisch. Passeren op provinciale wegen is vrijwel onmogelijk, een drive-in restaurant vraagt op z'n zachtst gezegd enige creativiteit van de bestuurder.

Slagbomen bij parkeergarages kunnen alleen worden bediend door uit te stappen, om te lopen, een kaartje te trekken en snel weer terug te rennen in de hoop dat de boom niet op het dak belandt. De brutale oplossing is simpelweg onder de slagboom door te rijden, want de Cappuccino is behalve klein ook heel laag.

De wegligging is al even verradelijk als het motorkarakter. De Cappuccino heeft geen stuurbevestiging en laat zich dus perfect aanvoelen. Maar wederom stelt de Japanse belastingdienst een limiet: de auto mag maximaal 1.40 meter breed zijn. Ondanks de bijna perfecte 50/50 verdeling van het

gewicht over de voor- en achterwielen, doet de beperkte breedte de wegligging geen goed.



Te snel een bocht insturen resulteert in onderstuur (weggliden over de voorwielen). Te scherp een bocht insturen zorgt voor overstuur (uitbreken van de achterkant). Wanneer de turbo precies in de bocht bijspringt, zet de achterzijde vrijwel zeker een stapje opzij en heeft de bestuurder de handen vol aan dit kleine aandoenlijke autootje.

Afhankelijk van de situatie is dat groot feest of ronduit zorgelijk. Met de Cappuccino in de regen rijden is eigenlijk niet te doen, een tikje te veel gas en de auto glijdt alle kanten op. Op een droge weg is de Cappuccino mede dankzij de achterwielaandrijving juist perfect te balanceren en is het sportwagengevoel compleet.

Open-Dicht

Afhankelijk van het weer laat de Cappuccino zich rijden als cabriolet, als coupé of als een tussenvorm van beide. Met geheel geopend dak is het comfort vergelijkbaar met dat van grote cabrio's. Een kleine auto betekent niet per definitie minder bescherming tegen rijwind.

In plaats van geheel open kan ook met rechtopstaande achterraut worden gereden. Dat lijkt het ultieme windscherm, maar levert in de praktijk vooral heel veel extra turbulentie en rijgeluiden op. Iets meer comfort wordt bereikt door het middelste dakdeel te plaatsen, waarmee de Cappuccino een "T-Bar" configuratie heeft. Tenslotte kunnen het linker en rechter dakdeel worden geplaatst waarmee de auto is getransformeerd tot coupé.



Met geheel gesloten dak is het comfort redelijk, maar ook dan is deze mini-coupé opdringerig. Zelfs wanneer kalm wordt gereden, blijft de Cappuccino alle aandacht opeisen en wordt de bestuurder er iedere seconde op gewezen met een bijzondere auto onderweg te zijn. Iedere rit geeft echter zo veel plezier dat die luxeproblemen graag op de koop toe worden genomen.

Conclusie

Menig 16-jarig jongetje droomt ervan later een Ferrari of Lamborghini te bezitten. Maar eenmaal volwassen blijkt zo'n exoot onhaalbaar of in het beste

geval onpraktisch. Een echte supersportwagen geeft veel zorgen. Aan het einde van iedere dag is het de vraag of de auto nog ongeschonden op de parkeerplaats staat. De aanschaf van een sportwagen is duur, het onderhoud wordt nog veel duurder als de jaren gaan tellen. Dan wordt een mooie droom uiteindelijk een nachtmerrie.

De kleine bescheiden Suzuki Cappuccino is net zo zeer een liefhebbersauto die wordt gekoesterd en bij voorkeur alleen de vertrouwde garage verlaat als het mooi weer is. Maar deze bijzondere Suzuki is even betrouwbaar als alle andere Suzuki's en kan in theorie dagelijks gebruikt worden. Het enige echte probleem is de aanschaf, want de auto is zeer schaars en als een enkele keer een occasion wordt aangeboden is de prijs exorbitant hoog.

Rijden met de Suzuki Cappuccino geeft minstens zo veel voldoening als rijden met grote dure sportwagens. Dit miniatuurtje is bijzonder snel en dankzij de vrijheid van cabriorijden is de beleving compleet. De Suzuki Cappuccino is letterlijk en figuurlijk een heel sterk bakkie. ■



Specificaties

Suzuki Cappuccino Twincam Turbo

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	333 x 140 x 119 cm
Wielbasis	206 cm
Gewicht	725 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	30 l
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	165/65R14

Motor en prestaties



Motorinhoud	658 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	64 pk @ 6500 tpm
Koppel	85 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8 sec.
Topsnelheid	140 km/u
Verbruik gemiddeld	6,8 l / 100 km
Verbruik stad	7,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 21.779,-
Prijs instapmodel	€ 21.779,-