



Daihatsu Copen (2006 - 2010)

Kopen?

Autotest | In Japan was de Daihatsu Copen vanaf het eerste moment een succes, maar in Europa wilde het niet lukken. Dat lag niet aan de rijeigenschappen of het uiterlijk van de auto. Slechts een enkeling zag een stuur aan de rechterkant als exclusief. En slechts een enkeling vond een motor met een inhoud van slechts een halve liter aantrekkelijk. Daarom is de Copen voor het grote publiek aangepast: het stuur zit nu links en de motorinhoud is vergroot. Bovendien is het uiterlijk verfijnd zodat ook Europa nu massaal moet gaan kopen.

De vorige generatie Daihatsu Copen was rechts gestuurd omdat deze tweezitter speciaal voor de Japanse markt is gemaakt. De auto valt voor de Japanse wet onder de zogenaamde "k-klasse" en kan daarmee een aanzienlijk belastingvoordeel behalen. De auto was nooit bedoeld voor verkoop buiten Japan en dus was nooit voorzien in een ontwerp met een stuurwiel aan de linkerkant.

De vernieuwde Copen is wél bedoeld voor de Europese klant, maar voldoet qua omvang nog steeds aan de eisen van de k-klasse. Daarom is de Copen een halve meter korter dan bijvoorbeeld een Mazda MX5 en 15 cm smaller dan een Smart Roadster. Omdat de verhouding tussen de wielen, de hoogte en bijvoorbeeld de lengte van de motorkap precies klopt, ziet de Copen er absoluut niet gedrongen of zielig uit. Pas geparkeerd naast een gemiddelde auto wordt pijnlijk duidelijk dat de Copen een echt miniatuurtje is.



Coupé

Die harde realiteit komt terug in het interieur. Met gesloten dak is een rit met de Copen voor bestuurders langer dan 1 meter 80 een claustrofobische ervaring. Zij passen wel in de auto, maar zoeken continu naar de juiste zithouding en eindigen uiteindelijk met een vreemde bochel in nek en rug. Tijdens een korte proefrit valt dat niet direct op, maar op de lange duur is de Copen helaas niet besteed aan lange bestuurders. De Recaro sportstoelen van de testauto zitten ongeacht het postuur van de inzittenden als

gegoten.

Met gesloten dak biedt de Copen grofweg hetzelfde comfort als iedere andere Daihatsu. Omdat deze mini cabrio geen stoffen maar een metalen dak heeft, is de auto probleemloos het hele jaar door te gebruiken. De bagageruimte is met gesloten dak heel behoorlijk (210 liter) waarmee de Copen een redelijk praktische coupé voor dagelijks vervoer is. Ondanks de exclusiviteit kan de Copen zorgeloos worden geparkeerd, iets wat met duurdere auto's nog wel eens een probleem kan zijn.

Uitrusting

De uitrusting van het testexemplaar is riant met onder andere: centrale portiervergrendeling met afstandsbediening, elektrisch bedienbare zijruiten, elektrisch verstelbare buitenspiegels, stoelverwarming, windscherm, airconditioning, ABS en twee airbags. Het metalen dak betekent dat de achterraut niet van plastic maar van glas is, wat ook bij slecht weer goed zicht naar achteren garandeert. De koper moet zelf voorzien in een radio. In de portieren is ruimte voor flinke speakers, zodat de Copen ook muzikaal goed voor de dag kan komen.



De bergruimte in het interieur is matig, een luxeprobleem dat tekenend is voor bijna iedere coupé of cabriolet. De deurbakken zijn nihil. Tussen de voorstoelen is een klein vakje waar met enig passen en meten een zonnebril in past. Tegen de achterwand is een bagagenet bevestigd waar heel wat tussen kan worden geklemd. De echte bergruimte is de

dashboardkast (dit is geen kastje), die groot genoeg is om aardig te stouwen.

De vakken die zijn afgesloten met een klepje, zijn voorzien van een slot zodat de Copen probleemloos met geopend dak kan worden geparkeerd. Zelfs de hendel om de motorkap te openen zit achter slot en grendel, hier is goed over nagedacht!



Cabriolet

Met een druk op de knop verandert de "miniatuur Audi TT", zoals een voorbijganger de auto noemde, in een cabriolet. Dat proces verloopt bijna helemaal automatisch; de bestuurder moet alleen twee beugels bij de bovenste hoeken van de voorruit losmaken. Daarna vouwt het dak zich onder begeleiding van kreunend en steunend pneumatiek behendig in de bagageruimte. Die biedt daarna nog slechts ruimte aan een paar strak opgevouwen jassen.

Voor lange bestuurders lijkt het probleem van de hoofdruimte opgelost, maar zij vangen nu zo veel wind dat de pret nog steeds wordt gedrukt. Wie korter is zit juist prima uit en wind en kan maximaal genieten van deze mini cabriolet. Dat begint met de vrijheid die cabriorijden biedt: de inzittenden gluren niet langer vanuit een patrijspoortje naar de omgeving, maar ze zitten er nu middenin en beleven het landschap.

De besturing is lekker zwaar en het is volstrekt onduidelijk of de Copen stuurbekrachtiging heeft, precies zoals het hoort. De wegligging is, ondanks de smalle bandjes, uitstekend. Wanneer de grens bewust

wordt opgezocht, glijdt de Copen over de voorwielen weg. Dat kondigt zich zo ver vantevoren aan dat niemand zich hierdoor zal laten verrassen.



De motorgeluiden die met gesloten dak op de lange duur vervelend worden, zijn met geopend dak volstrekt onhoorbaar. Zoals bij iedere cabriolet is de auto voor het gevoel beter controleerbaar met geopend dak. Het is heerlijk toeren met de Copen, wat dankzij de grotere motor nog prettiger is dan met de vorige generatie.

De motorinhoud is namelijk verdubbeld. Dat komt niet alleen de prestaties ten goede, maar vooral de manier waarop die prestaties worden neergezet. Met een laag toerental kan op een al even lage snelheid volop worden genoten van het open rijden.

Wanneer het sneller mag, presteert de auto prima. De voorwielaangedreven Copen is zeker geen volbloed sportwagen, maar het vermogen is ruim voldoende om voor de nodige sensatie te zorgen. Het korte schakelpookje en de goed gekozen versnellingsbakverhoudingen doen daar nog eens een schepje bovenop. De Daihatsu Copen bewijst dat de ultieme cabrio-ervaring niets te maken heeft met de omvang of de prijs van de auto.

Conclusie

Kopen die vernieuwde Daihatsu Copen? Wanneer de bestuurder langer is dan 1 meter 80 is het antwoord

helaas "nee". Wie kleiner is heeft geluk, want de Daihatsu Copen is feest op wielen. Dankzij het elektrisch bedienbare metalen dak is de Copen een heerlijke coupé. De geringe omvang maakt de Copen tot een gooi-en-smijt autootje dat zich prima thuisvoelt in de stad, exclusief en praktisch is, maar toch zorgeloos kan worden geparkeerd.

Als cabriolet laat de Copen de inzittenden optimaal genieten van de vrijheid die cabrio-rijden biedt. De Daihatsu Copen is geen bestaande auto waar later het dak vanaf is gehaald. Dit is een pure cabriolet die vanaf de eerste schets is bedoeld als pleziermachine en dat is te merken. ■



Specificaties

Daihatsu Copen (2006 - 2010) 1.3 16v DWVT GT

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	340 x 148 x 125 cm
Wielbasis	223 cm
Gewicht	850 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	40 l
Bagageruimte	210/14 l
Bandenmaat	165/50R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	1298 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	87 pk @ 6000 tpm
Koppel	120 Nm @ 4400 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	6 l / 100 km
Verbruik stad	7,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	140 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 25.880,-
Prijs instapmodel	€ 23.130,-