

## Suzuki Cara

### Vreemde vogel

Autotest | Een "K-klasse"-auto is een extreem kleine auto die in Japan bepaalde belastingvoordelen behaalt. In Japan zijn dergelijke super kleine auto's razend populair. In Nederland zijn de Daewoo Matiz en Opel Agila de bekendste voorbeelden van K-klasse auto's. De vaste Autozine-lezer weet misschien dat de redactie destijds een K-klasse cabriolet heeft geïmporteerd: de Suzuki Cappuccino. Wat het merk met de cabrio heeft gedaan, deed het ook met de supersportwagen. De Suzuki Cara is een tweepersoons miniatuur raceauto met middenmotor en vleugeldeuren. Van de in totaal 533 geproduceerde Cara's heeft welgeteld één exemplaar Japan verlaten. Na een lange reis en enkele ingrijpende aanpassingen slaat dat exemplaar nu de vleugels uit in Nederland.

Japanse autofabrikanten hebben een enorm scala aan auto's waar kopers buiten Japan geen weet van hebben. Slechts een enkele keer duiken die auto's op in folders of op shows en zo vangt het Europese publiek er nog een glimp van op. In Japan is een wetgeving van kracht waardoor een auto alleen gekocht mag worden als de eigenaar over een gereserveerde parkeerplaats thuis en op het werk beschikt. Zonder deze parkeerplaatsen krijgt de Japanse autokoper geen vergunning om een auto te kopen.

Als de auto echter niet langer is dan 3 meter 30, niet breder dan 1 meter 40 en een motor heeft van niet meer dan 660 cc is het een "K-klasse" auto die mag worden gekocht zonder vergunning. Daarom wordt het Japanse straatbeeld gedomineerd door zulke supercompacte auto's (in Nederlandse ogen: absurd klein) en hebben de auto's buiten Japan nauwelijks bestaansrecht.

### Origami

De vleugeldeuren zijn het meest in het oog springende kenmerk van de Cara. Met een hoogte van 1 meter 15 behoort de Cara tot de 15 aller laagste auto's die ooit zijn geproduceerd. Als cabrio's voor het gemak niet worden meegerekend behoort de Cara zelfs tot de laagste vijf! Denk dus vooral niet dat de Cara een grote auto is. Met de vleugeldeuren open, verdubbelt deze dwerg ineens in hoogte!

Behalve leuk en opvallend zijn vleugeldeuren ook praktisch, want op een krappe parkeerplaats maken ze de auto niet breder bij het openen en kunnen de inzittenden op bijzonder krappe plekken uitstappen zonder andere auto's te beschadigen. In de deuren is een piepklein raampje te vinden dat met één slag van de raamslinger omlaag is en dan net genoeg ruimte biedt om een hand doorheen te steken.

De Cara kent een listige instap met gebruiksaanwijzing, waarna de inzittenden zich over een hoge drempel in diepe harde kuipstoeltjes laten zakken. Bestuurder en bijrijder bevinden zich dan in een interieur dat ogenblikkelijk aantoonde waarom de Cara nooit naar Europa is geëxporteerd. Deze auto was bovendien niet bedoeld voor de gemiddelde Japanner, maar voor de Japanse jeugd. Wie dacht dat een auto voor een Japanner krap is, heeft nog nooit ervaren hoe minimaal een auto voor een Japanner van 18 tot 20 jaar is! De ervaring is het best te vergelijken met wonen in een poppenhuis.

Alhoewel het interieur ongekend krap is, ontbreekt een gevoel van claustrofobie. Dat komt omdat de voorruit een breed panorama vormt en de zijruiten doorlopen tot in het dak. Om dit broeikasje koel te houden is airconditioning één van de weinige luxe voorzieningen aan boord. De unit van de airconditioning is echter ondergebracht in de beenruimte van de passagier. Is de bijrijder eenmaal met enige acrobatiek in de Cara geklommen, kan alleen het linkerbeen worden gestrekt. Het rechter

moet worden opgetrokken om de airconditioning te ontzien.

De bestuurder heeft nóg meer obstakels. Na behendig klimwerk zit ondergetekende met de kleine versnellingspook in de knieholte en de benen opgevouwen om het stuurwiel. Dit is overigens alleen mogelijk omdat direct na de import de rails van de stoel zijn aangepast. Zonder die aanpassing zou de Cara nog krapper zijn. Houdini zou dit een prachtige auto vinden! Omdat de Cara een echte Japanse auto is, zit het stuurwiel rechts. Kunstig opgevouwen als een Japans origami-pakketje en aan "de verkeerde kant" kan het avontuur beginnen.



## Pretmachine

De motor is dezelfde als die van de Suzuki Cappuccino. Dat betekent dat een 658 cc metende 3-cilinder pretmachine met turbo die garant staat voor zeer spannende prestaties. De krachtbron ligt echter niet in het vooronder, maar zoals bij een echte sportwagen in het midden van de auto. Een blik onder de motorklep bevestigt dat, want tussen de achterwielen is de motorruimte bijna leeg omdat alles zo veel mogelijk tegen de rugleuning van de stoelen is geplaatst.

Juist omdat de motor zo dicht op de stoelen staat, is

niet alleen het geluid maar ook iedere vibratie van de motor voelbaar. Wanneer de eenmaal warme motor toeren mag maken, doet de turbo mee en die laat goed van zich horen. Het is alsof een klein Japans schoothondje meezingt, -blaft, -blaast en briest terwijl de kleine coupé met enorme snelheden over de weg dendert.



Wie niet van de stoel is gevallen bij het zien van deze bizarre auto, doet dat wel bij het zien hoe deze mini raket wegsput bij het verkeerslicht en zich daarna vastbijt in iedere bocht. Als de bestuurder even met de ogen knippert, staat de begrensde top van 140 km/u op de snelheidsmeter. De close-ratio versnellingsbak laat zich met een korte metalen pook en een zekere dosis geweld door de versnellingen "rammen". Na iedere klap van de versnellingspook volgt een huil van de turbo en een duw in de rug als het koppelingspedaal wordt losgetalen.

De Suzuki Cara is een pure sportwagen dus gewichtsverhogende en pretversturende elementen als stuurbekrachtiging, ABS, airbags, tractiecontrole of zelfs maar een dashboardkastje zijn wijselijk weggelaten. Het resultaat is een licht gewicht dat dankzij de middenmotor bovendien perfect over de voor- en achteras is verdeeld. Dat is merkbaar in de bocht waar de auto een neutraal gedrag vertoont. De grens is ondanks de 13 cm smalle bandjes heel ver weg, zeg maar rustig angstig ver weg.

Helaas is de vering wat zacht voor een sportwagen, waardoor het gevoel van zekerheid op hoge snelheid te wensen over laat. Gedurende de rit krijgen de inzittenden bijna medelijden met de toeschouwers die

deze rariteit op wielen maar heel even mogen aanschouwen. Of zouden het juist de buitenstaanders zijn die bijna lachend toekijken hoe de inzittenden schouder-aan-schouder als haringen in een ton in deze katapult op pocket formaat zitten?



## Geschiedenis

Waarom de Suzuki Cara nooit buiten Japan te koop is geweest, is voor iedere Europeaan zelfs zonder een proefrit direct duidelijk. Maar de auto werd zelfs geen succes op de Japanse thuismarkt. Waarom? Het verhaal begint bij Mazda, die de auto onder de naam AZ1 vanaf oktober 1992 produceerde. Het merk wilde meer diversiteit in het modellengamma brengen en met deze extreme auto zou dat wel lukken. Helaas kostte de kleine AZ1 destijds het lieve sommetje van 1.498 miljoen Yen. Dat is duurder dan een meer gangbare (of moet dat zijn minder bizarre?) Suzuki Cappuccino, die overigens ook al zeer stevig aan de

prijs was.

De productie van de AZ1 werd verzorgd door Suzuki en vanaf januari 1993 bracht dat merk de auto ook onder eigen naam op de markt. Wie rustig rondkijkt in en om dit ene exemplaar dat Japan is ontglipt, ziet dat de auto een mengelmoes is van bestaande Mazda (voornamelijk MX5) en Suzuki onderdelen. De AZ1 en Cara werden helaas net in een tijd van economische teruggang geïntroduceerd en de beoogde gefortuneerde Japanse jeugd kon de auto simpelweg niet meer betalen. De productie stopte uiteindelijk na 3.867 AZ1's en 533 Cara's (sommige bronnen spreken van 537 exemplaren).

## Conclusie

De Suzuki Cara is waarschijnlijk één van de meest unieke sportwagens die ooit is gebouwd. Dankzij een samenwerking tussen Mazda en Suzuki hebben de fabrikanten een volwaardige tweezits sportwagen met middenmotor en vleugeldeuren gebouwd die in Japan binnen de "K-klasse" valt. Omdat er zo weinig exemplaren zijn geproduceerd, is de auto exclusiever dan menig peperduur Italiaans of Engels raspaard.

Daarbij maken de (altijd positieve) aandacht van de andere weggebruikers, de rijeigenschappen en de geringe omvang deze vreemde vogel tot een absoluut feestnummer. Voor wie het nog had gemist: er is slechts één exemplaar buiten Japan en die is niet te koop! ■



## Specificaties

### Suzuki Cara 660

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	330 x 140 x 115 cm
Wielbasis	224 cm
Gewicht	720 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	31 l
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	155/65R13

#### 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	187 km/u
Verbruik gemiddeld	INF l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

#### Prijs

Prijs	€ 0,-
-------	-------