

Toertocht Cappuccino-club

Op de koffie bij ...

Evenement | Wat? Nog nooit van de Suzuki Cappuccino gehoord? Wie op 24 september 2000 in Meppel was, weet wel beter. Daar kwam de voltallige Suzuki Cappuccino-club bij elkaar en daarmee bijna de helft van alle in Nederland aanwezige Cappuccino's. Alle tien.

De luchtvervuiling en de fileproblemen in Japan zijn zo ernstig dat een nieuw type auto werd geïntroduceerd: de zogenaamde K-klasse. Auto's die maximaal 3,3 meter lang, 1.4 meter breed zijn en een motor van niet meer dan 660 cc inhoud hebben, worden als K-klasse erkend. Zulke auto's zijn vrijgesteld van diverse Japanse belastingen en mogen in de stad parkeren zonder vergunning. Suzuki bracht in 1991 een heuse K-klasse sportwagen op de markt onder de naam Cappuccino.



Twee jaar later toonde Suzuki Nederland het autootje als curiositeit op de AutoRAI. Het merk had geen plannen de Cappuccino in Nederland te gaan verkopen, maar importeur Nimag werd na de AutoRAI bestormd met brieven van potentiële kopers. Na maanden van zeuren, jammeren, bellen en schrijven werden uiteindelijk 25 exemplaren uit Engeland geïmporteerd en legden de briefschrijvers zonder blikken of blozen bijna fl. 50.000,- op tafel voor een autootje dat een Alto op een overmaatse bestelbus

doet lijken. De overige Cappuccino's vonden de weg naar de showroom en kwamen daar lange tijd niet meer vandaan.

Ondanks een voor die tijd royaal uitrustingsniveau met airconditioning, elektrisch bedienbare zijruiten en een unieke kapconstructie, kreeg de koper wel erg weinig metaal per gulden. De Mazda MX5 zag er op dat moment een stuk volwassener uit, kostte hetzelfde en won de gunst van de koper. Uiteindelijk werden alle exemplaren verkocht en staat het aantal Cappuccino's in Nederland na particuliere im- en export op 32 stuks. Een aantal van die Cappuccino-rijders vormen een club die onder andere ieder half jaar een toertocht organiseert. Dit jaar stond de omgeving van Meppel op het programma.

Expreszo

Op de verzamelplaats druppelen de auto's in de loop van de ochtend binnen. In een rij van prachtig glimmende rode Cappuccino's staan twee zilvergrijze exemplaren. Die worden door de clubleden alom bewonderd, want met vier stuks in heel Nederland is deze variant zo mogelijk nog exclusiever.

Autozine werd uitgenodigd voor de toertocht en had de eer zelfs één van de Cappuccino's te besturen. Om de gemoedsrust bij het rijden van zo'n unieke auto toch maar vooral niet te bedaren krijgt Autozine ook nog eens één van de grijze auto's toegewezen. Voorzichtig, heel voorzichtig neemt uw redacteur plaats achter het stuur.

Eén van de redenen waarom de Cappuccino eerder wel naar Engeland werd gehaald, is dat het stuurwiel rechts zit. Omdat de Cappuccino alleen voor de Japanse markt bestemd was, zijn nooit exemplaren met het stuur aan de linkerkant geproduceerd. De Nederlandse importeur maakte van de nood een deugd en maakte het tot haar reclameslogan met de term: "dat stuur van de Cappuccino zit Expres zo". Zitten aan "de verkeerde kant" van de auto is ondanks die bemoedigende woorden niet gemakkelijker, maar de ervaring is nog voor de aanvang van de rit uniek.

maakte van de nood een deugd en maakte
het tot haar reclameslogan
met de term: "dat stuur van de Cappuccino
zit Expres zo""

"De Nederlandse importeur



Het kleine korte versnellingspookje van de close-ratio bak valt als vanzelf in de linkerhand. Gelukkig is het schakelpatroon niet gespiegeld; de eerste versnelling zit nog steeds links boven, de achteruit rechts onder. Het rijden met de rechts gestuurde Cappuccino is minder moeilijk dan het lijkt. Althans, zolang er geen andere auto's op de weg zijn. Want bij het passeren van een niets vermoedende Opel Astra schoot ondergetekende zo in de lach dat de veiligheid even in het gedrang kwam.

De Cappuccino is zo klein en zo laag dat de Astra een kolos van een andere planeet lijkt. De dakrand van de Cappuccino eindigt waar de ramen van de Astra beginnen. Met andere woorden: de Cappuccino rijdt nog onder de buitenspiegel van de gemiddelde personenauto door.



Later zouden clubleden sterke verhalen vertellen over parkeergarages waar de Cappuccino onder de slagboom door kan en geparkeerde vrachtwagens waar een Cappuccino zo onderdoor rijdt. In verband met veiligheid heeft een aantal bestuurders de kunst van de kindwinkelwagentjes uit de supermarkt afgekeken en een fel gekleurde vlag op de antenne gemonteerd in de hoop beter op te vallen tussen het overige verkeer.

Brommer

Een buitenstaander zal bij het zien van dit minuscule autootje niet veel verwachten van het motorvermogen. Bij het horen van cijfers als 657 cc, 3 cilinders en een maximum koppel van 85 Nm zal zelfs menig brommerrijder zich spontaan een hele bink voelen.

Geniet ervan zolang het nog kan. Want met de 64 paarden die het motortje dankzij een turbo en intercooler genereert, staat de kleine Cappuccino garant voor verbazingwekkende prestaties. De 100 km/u staat binnen 8 seconden op de teller, tussensprints doen niet onder voor die van een Toyota MR2 of Mercedes SLK. De Cappuccino moet goed op toeren worden gehouden en beloont de bestuurder daarvoor met een heerlijk motorgeluid (waarmee de brommerassociatie nu definitief tot het verleden behoort).

De clubleden kennen hun auto door-en-door en zetten

er goed de vaart in. Begrijpelijk, want de auto lijkt de bestuurder continu uit te dagen. Het onderstel is stevig geveerd en zeer communicatief zonder ooit vermoeiend te worden. Ook de besturing is precies zoals het moet: zwaar genoeg om altijd te weten wat de voorwielen doen, licht genoeg om niet vermoeiend te zijn. De Cappuccino heeft, zoals dat hoort bij een echte sportwagen, achterwielaandrijving zodat de waaghalzen de auto dwars kunnen zetten in de bochten. De remmen (schijven rondom, voor geventileerd) kunnen het werk goed aan, alleen geeft het rempedaal weinig feedback.

Hoe klein de Cappuccino ook is, aan het plezier komt nog geen einde. Want behalve de rijeigenschappen van een echte sportwagen heeft de auto ook een dakconstructie waar menig sportwagen mee gezien wil worden. In gesloten toestand kunnen twee dakpanelen worden uitgenomen waarna alleen een smalle balk midden boven de auto, tussen de voor en achterraut overblijft. Een "T-bar" heet dat in marketingtermen.

De T-bar kan worden weggenomen en dan kan ook de achterraut (glas, met verwarming) naar beneden kan worden geschoven. Op dat moment is de Cappuccino getransformeerd van een coupé tot een cabriolet.

Conclusie

Gelukvolgens zijn het, alle 32 bezitters van een Suzuki Cappuccino in Nederland. Zij hebben een auto die exclusiever is dan een Ferrari, minstens zo bijzonder om mee te rijden en onder het publiek meer waardering oogst. De Cappuccino wordt tijdens de toertocht door omstanders spontaan toegezwaaid of vertederend toegelachen. En met de dreigende oliecrisis zullen de Cappuccino-rijders blijven lachen, want ondanks de volwassen prestaties heeft de auto een zeer bescheiden benzineverbruik.

Kan het nog mooier? Ja. Want om ook zo'n geluksvogel te worden is het niet nodig de Staatsloterij te winnen. Een heel enkele keer wordt een gebruikte Cappuccino aangeboden, waarbij de prijzen tussen de fl. 30.000,- en fl. 35.000,- liggen. Als de Autozine-redactie er niet eerder bij is natuurlijk ...
(Ivo Kroone) ■

