Daihatsu Copen 1.3 16V Sport

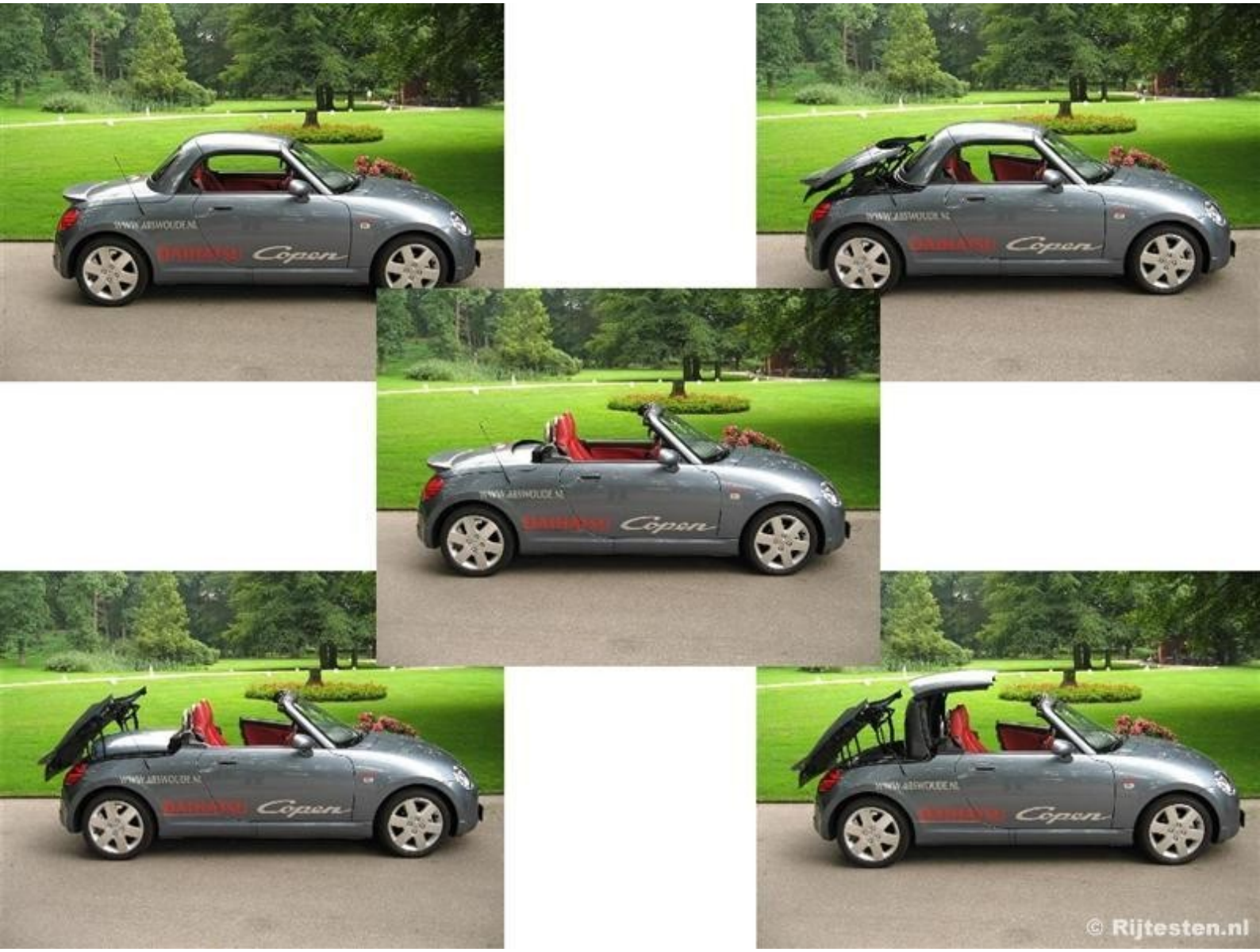
Anton Lefeber
25 september 2006

Intro

De Daihatsu Copen is in Nederland totnogtoe een grote onbekende. Het, naar Europese gewoontes, minuscule wagentje is een vrij unieke verschijning op de wegen. De rechtse plaatsing van het stuur, naast het gebrek aan gelijksoortige concurrenten, was aan te voeren als hoofdreden om de auto niet aan te schaffen. De bijzondere vormgeving van de auto zal niet iedereen kunnen bekoren, opvallen doen de inzittenden in alle gevallen.

Nu Daihatsu in heeft gezien dat er wel degelijk markt is gecreÃ«erd voor de compacte cabrioâ€™s, heeft men van hogerhand besloten om een volledig op de Europese wensen afgestemde uitvoering te gaan produceren. De verplaatsing van de stuurinrichting van rechts naar links is echter niet de enige aanpassing. Ook de

bijzondere viercilinder turbomotor moest het veld ruimen voor een flink krachtigere 1,3 liter motor, bekend van zowel het Daihatsu- als het Toyotagamma. Dit heeft echter niets ingeboet aan het eigenwijze karakter van de auto. Een apart design in combinatie met een sportief afgesteld onderstel moet het plezier in het autorijden naar boven brengen. Een rijtest met de Daihatsu Copen zal een oordeel vellen over de uitwerking van de bijzonderheden van dit model. Heeft de Copen werkelijk een â€˜unique selling pointâ€™ te bieden, of blijft het bij marketingpraat?



Het exterieur

Aan de buitenkant imponeert de Copen vanzelfsprekend niet met zijn grootte en afmetingen, maar juist met zijn compactheid en sportieve voorkomen. De auto heeft

onmiskenbaar een geheel eigen uitstraling, met een knipoog naar de eerste generatie van de Audi TT. Het front en de achterzijde lijken, gekeken naar de lichtunits, precies hetzelfde vormgegeven. Wellicht is er zelfs gebruik gemaakt van dezelfde mallen voor het fabriceren van de voor- en achterlichten, zo opvallend is de direct overeenkomst in vormgeving. Het eerste wat direct opvalt bij het bekijken van de auto in dichte vorm is de vrij vloeiende vorm van het dak. Ondanks dat de auto nog geen 3,4 meter lang is, is Daihatsu erin geslaagd om de auto een volwassen uitstraling te geven. Natuurlijk helpen de relatief forse (15 inch) en sportief ogende lichtmetalen velgen met zes spaken hier een handje mee.

Bijzonder aan de Copen is verder dat het design op zoveel plekken bijzonderheden vertoont, dat nauwelijks meer van details gesproken kan worden. De grille, de koplampen en achterlichten, de achterspoiler, de dubbele uitlaat, de plaatsing van de knipperlichten, de belijning over de motorkap en achterkant; het zijn allemaal in het oog springende onderdelen van de buitenkant. Dit natuurlijk samen met de â€˜looksâ€™ van een compacte cabrio als deze in het algemeen maakt de Copen tot een unieke verschijning. Met een lengte, breedte en een hoogte van achtereenvolgens 3,40, 1,48 en 1,25 meter is de Copen in letterlijk Ã¡lle dimensies de meest compacte cabrio van de volledige automarkt. Zoals al aangehaald heeft dit negatieve consequenties voor de ruimte in het interieur. Knap van de ontwerpafdeling is echter dat er tot op zekere hoogte toch een auto staat met een sportieve en volle uitstraling. Als guitig is de buitenzijde ook te omschrijven, met de overwegend ronde vormen in de carrosserie en de ronde lichtkappen komt het geheel vrolijk over. Het is echter niet puur design wat de klok slaat, de bult in de motorkap tot aan de voorruit is, naast opvallend, puur functioneel om ruimte te bieden aan de mechaniek eronder.

Bij een extreem compacte auto zoals de Copen blijft zoals altijd ook het imago een rol spelen. Mede vanwege de afmetingen, de ronde vormgeving en het elektrische cabriodak zal het model vooral bij vrouwen in de smaak vallen. Het cabriodak doet zoals gezegd vlot zijn werk, in 20 seconden is het dak open dan wel dicht te klappen. In open vorm komt de speelse, ronde vormgeving nog het meest tot zijn recht, de carrosserie lijkt dan wat langer te ogen. Ook het van rood lederen sportstoelen

voorziene interieur en de chromen beugels hierachter springen hierbij nadrukkelijk in het oog. De opvallende sportstoelen zijn, samen met het sportstuur en de winddeflector tussen de stoelen, onderdeel van het Sportpakket, waar de geteste uitvoering van was voorzien.

Het interieur

Het binnenste van de Copen straalt, gekeken naar het dashboard, vooral pure functionaliteit uit. Naast de ronde uitstekende ventilatieroosters is de â€˜boordplankâ€™ strak en doeltreffend vormgegeven. Klinisch en zelfs saai oogt het geheel hierdoor, ook vanwege de eentonige donkere kleur. Waar het dashboard wÃ©l op scoort is de afwerkingskwaliteit en het bedieningsgemak. De naden van de diverse

panelen lopen mooi gelijkmatig en kraakjes uit het dashboard zijn gedurende de testrit niet te bespeuren geweest. Het bedieningsgemak is door de functionele vormgeving goed voor elkaar, de ventilatie en de airco zijn zeer makkelijk te bedienen. Aan luxe is niet veel te beleven in de Copen, al is de standaard stoelverwarming een niet vaak geziene accessoire. Vooral heerlijk tijdens de koude herfst- en winterdagen, maar ook een koele ochtend kan ermee verzacht worden.

HÃ©t heikele punt van de Copen is echter onaangepast gebleven, de ruimte voor personen langer dan circa 1,85 meter. Uw testrijder zat met circa 1,8 meter op het randje van wat aangenaam is voor een perfecte zitpositie achter het stuur. Ondanks de beperkte ruimte kunnen bestuurders tot circa 1,85 meter wÃ©l een heerlijk sportieve zitpositie achter het stuur instellen, mede te danken aan de heerlijk zittende en goed ondersteunende sportstoelen en het meervoudig verstelbare stuurwiel. Het zicht op het instrumentarium is altijd goed, het stuurwiel is laag uitgesneden en de meters zijn zeer duidelijk af te lezen. Het stuurwiel verdient een aparte vermelding, hiervoor heeft Daihatsu de specialist MOMO in huis gehaald. Een heerlijk sportief stuurtje met een dikke rand en duidelijk uitgelegde banen voor de duimen is het resultaat. De diameter van het stuurwiel is goed gekozen en het pakt hierdoor lekker vast.

Vanzelfsprekend is ook de bediening van de elektrohydraulische kap getest. Bij het sluiten van de kap zullen ook hier lange bestuurders problemen ondervinden. Ditmaal met de hoofdruimte, die schiet opnieuw voor personen vanaf circa 1,85 meter tekort. Nadat een korte â€˜piepâ€™ aanduidt dat de sluithandeling van het dak voltooid is, moet het dak aan de linker- en rechterkant vergrendeld worden met een hendel. Dit is een kinderlijk eenvoudige handeling en wordt daarom niet als last gezien. Voordat de kap geopend kan worden moeten de hendels ontgrendeld worden, waarna het schouwspel zich opnieuw mag vertonen voor een krappe 20 seconden. Met geopende kap is het niet ongewoon dat na het bekijken van de bagageruimte een schrikreactie volgt. De beschikbare ruimte bedraagt in deze toestand een schlemielige 14 liter, voldoende voor veertien literpakken melk, maar ook de twee jassen van de bestuurder en passagier zouden moeten passen. Met gesloten kap is dezelfde bagageruimte een stuk groter, de dan beschikbare 210 liter is een wereld van verschil.

Het rijden

De bijzonderheden houden nog niet op bij het exterieur van de Copen, ook het rijden is een belevenis op zich. Bij het instappen valt allereerst de lage zit op. De twijfels over de compactheid van de buitenzijde verdwijnen als sneeuw voor de zon als getracht wordt de stoel nog een standje naar achteren te zetten. De stoel blijkt echter al in de achterste stand te staan. Later blijkt de zitpositie achter het stuur toch goed in te stellen. Mede vanwege het in de diepte en hoogte verstelbare stuurwiel en de goed opgestelde pedalen blijkt het instellen van een sportieve en toch comfortabele zitpositie geen probleem te vormen. Na deze belangrijke zaken wordt de motor gestart: na een paar krachtige slagen van de startmotor komt de 1,3 liter motor tot leven. Een flinke brom wordt waargenomen, de dubbele uitlaat zal hiervoor verantwoordelijk zijn.

Opvallend na de eerste meters is hoe kinderlijk eenvoudig deze auto is te berijden. Niet de meest schokkende constatering, maar toch wordt van een dergelijk excentriek en bijzonder â€˜autootjeâ€™ verwacht dat de techniek wat minder makkelijk te bedienen is. De techniek is vanzelfsprekend nog steeds door de ingenieurs van Daihatsu ontwikkeld, zowel de motor als de versnellingsbak worden ook gemonteerd in de Sirion II. Welbekende techniek dus, zeker omdat de motor ook nog in de Yaris van moederbedrijf Toyota wordt geleverd.

Al snel blijkt dat de vergelijking met de genoemde autoâ€™s ophoudt bij de motor en versnellingsbak. De Copen stuurt niet alleen scherp, ook het onderstel is drastisch aangepast om de rijbeleving tot het uiterste te maximaliseren. Uitdagend en sportief, zo valt het rijgedrag van de Copen het beste te omschrijven. Niet alleen het extreem lage gewicht van 850 kg en de kleine afmetingen van de carrosserie zorgen voor een sportieve wegligging. De straffe, sportieve afstelling van de vering en dempers en de relatief brede banden hebben het meeste effect op de wegligging. Heerlijk direct is het stuurgedrag, met het goed vastpakkende Momo sportstuur valt de carrosserie zeer precies te plaatsen in de bochten. Het meest voldoet echter het bijbehorende gevoel. Als een kart lijkt de Copen zich over de weg te kunnen verplaatsen, de te bereiken bochtsnelheden zijn hoog, zo niet zeer hoog. De geringe bodemspeling van 10,5 cm in onbeladen toestand doet ook hier goed, de carrosserie helt ook in snel genomen korte bochten niet noemenswaardig over. Een nadeel van de straffe afstemming van het onderstel en de korte veerwegen is de bijbehorende stugge demping. Korte oneffenheden en gaten in de weg worden genadeloos doorgegeven aan het onderstel, de sportstoelen bieden hierbij nog enige extra demping.

De rijeigenschappen zijn met zowel open als gesloten kap getest. Met open kap en de zijruiten omlaag is het tot circa 80 km/u nog prettig rijden, met de zijruiten omhoog tot circa 120 km/u. Boven deze snelheden krijgen in beide situaties de turbulente luchtstromingen in het interieur de overhand. De stijfheid van de carrosserie is met open kap voldoende om het torderen te beperken tot een minimum. Dit kan echter niet verhinderen dat er bij het rijden over slecht wegdek enkele sidderingen door de carrosserie kunnen gaan. Met gesloten kap komt dit verschijnsel niet voor. Het

geluidscomfort is met gesloten kap zodanig dat het tot 120 km/u comfortabel rijden is. Bij hogere snelheden krijgen zowel het windgeruis als het motorgeluid de overhand in de geluidsproductie.

Het kartgevoel tijdens het rijden met de Copen wordt mede opgewekt door de felle en soepele krachtbron. De 1,3 liter viercilinder benzinemotor met 16 kleppen en variabele kleptiming heeft voor de toepassing in de Copen een aangepast motormanagement gekregen. Hierdoor reageert de motor wat feller en is tevens het uitlaatgeluid wat sportiever. Met een maximaal vermogen van 87 pk en een maximaal koppel van 120 Nm heeft de motor voldoende in huis om de 850 kg wegende carrosserie zeer vlot voort te bewegen. De bekende sprint naar de 100 km/u kan volgens de fabrikant zelfs in 9 seconden rond afgeraffeld worden. Tijdens het rijden over binnenwegen overheerst echter het vertrouwen dat er altijd vermogen voorhanden is voor een vlotte tussenacceleratie. Ook de prettig korte schakelwegen van de vlot te schakelen versnellingsbak geven de bestuurder een goed gevoel. Misschakelen is door het duidelijk gespatieerde schakelpatroon haast onmogelijk. De versnellingspook heeft een prettige weerstand, het koppelingspedaal is een stuk lichter te bedienen. Tenslotte is het niet onbelangrijk de ruim bemeten reminstallatie te noemen, met een prettige pedaaldruk zijn de remmen goed en precies te doseren.

Slot

Het rijden met de Copen is een unieke ervaring. Er zijn geen concurrenten voor de Copen in deze klasse van compacte cabrioâ€™s die eenzelfde gevoel en vertrouwen aan de bestuurder (en passagier) kunnen geven. Vooral ook plezier voor de bestuurder en passagier horen hierbij, als een kart zo strak laat de Copen zich berijden. Naast de wegligging is ook het motorgedrag en de besturing sportief te noemen, het vormt als het ware Ã©Ã©n geheel. Ook het design van het exterieur is een geval apart. Ronde vormen overheersen, waarbij de voor- en achterkant verdacht veel overeenkomsten vertonen.

Met deze punten onderscheidt de Daihatsu Copen zich positief ten opzichte van de

concurrentie. Met cabrioâ€™s als de Opel Tigra Twintop, Mitsubishi Colt CZC, Nissan Micra C+C en de Peugeot 206CC moet de Copen prijstechnisch gezien concurreren. Zowel qua afmetingen, prestaties en des te meer de rijeigenschappen wijkt de Copen dermate af dat een goed vergelijk onmogelijk is. De geteste Sport-uitvoering staat in de prijslijst voor â‚¬ 25.245,-. Echter, instappen kan vanaf â‚¬ 22.995,-.
Het puur op sportiviteit afgestelde onderstel zal niet iedereen kunnen waarderen, net als de beperkte interieur- en bagageruimte. Personen tot circa 1,85 meter kunnen een prettige zitpositie instellen. Deze punten kunnen de bijzondere vormgeving en uitermate sportieve rijkwaliteiten van de Copen echter niet verhullen. De Daihatsu Copen is een welkome en unieke aanvulling op het al bestaande aanbod aan compacte cabrioâ€™s.

Plus

+ Uitgesproken sportieve wegligging en goede prestaties
+ Zeer directe en gevoelige besturing
+ Zeer exclusieve uitstraling

Min

- TÃ© stugge demping
- Niet geschikt voor personen langer dan circa 1,85 mete
- Verwaarloosbare bagageruimte bij open dak