



**Test: DAIHATSU
APPLAUSE 16 X**

NEKJE VMES

Nič hudega: čeprav je Eurosport ugasnil, je moč prikupen filmček, v katerem igra reklamno glavno vlogo daihatsu applause (jasno: vsi mu ploskajo, celo parček, pogreznjen v seno, si vzame nekaj dragocenih sekundic za to), še vedno mogoče gledati na večini preostalih satelitskih televizijskih kanalov. Pa saj je ta avtomobil že skoraj leto dni tudi na naših cestah!

Njegovo ime je še vedno rahlo nenavadno: applause. Namiguje na vidno in slišno priznanje, ki naj bi ga ta avtomobil zbudil, potem ko smo ga pred dvema letoma gledali še kot študijski prototip in ko je lani dozorel v serijski izdelek. Ploskanje naj bi bilo v zvezi predvsem z dvojnostjo karoserije tega vozila, ki je na hiter pogled limuzina, a ima vseeno (peta) vrata na zadku. Njihove robove so komaj opazno vtisnili v konec strehe, v oba strešna opornika in – vzdolžno – v zadnja blatnika,



Kokpit: srednji razred, made in Japan

pa se dvakrat teleskopsko podprta vrata odpirajo izmed zadnjih luči in z zadnjo šipo vred. Pod njimi je snemljiva polica in pod njo limuzinsko-kombijeovski prtljažnik. Njegove osnovne mere znašajo 1,340×1,040×0,470 metra in se lahko zaradi po polovici deljivega zadnjega naslonjala – povečajo do (normno iz-

merjenih) 536 litrov celotne prtljažne protornine.

Daihatsu applause pa vseeno noče biti kombi, ampak predvsem limuzina s štirimi do petimi sedeži ter z nevsiljivo zunanjo podobo v celoti. Applause sodi v nižji srednji razred in je – po mehaniki – zvest, čeprav rahlo večji vzporednik že od prej zna-

nega modela charade iz iste hiše. Značilno Daihatsujev je obel nos z rahlo vgreznjenima žarometoma, med njima je nizka in razmeroma široka maska, nad njo pa skoraj v ravnino sploščen motorni pokrov. Kabinska zasteklitev z oporniki in streho vred štrli bolj nad karoserijsko glavino, kot je v zdajšnjih oblikovalskih

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 76,0x87,6 mm – gibna prostornina 1589 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 67 kW (91 KM) pri 6000/min – največji navor 130 Nm pri 3500/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – 4 ventili za vsak valj – glava in blok iz lahke kovine – podatčni registrski uplinjač – vodna hlajenje – akumulator 12 V, 40 Ah – alternator 700 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I, 3,090; II, 1,750; III, 1,250; IV, 0,916; V, 0,750; vzvratna 3,142; diferencial 4,266 – ploščiča 51x13 – gume 175/70 HR 13 (bridgestone)

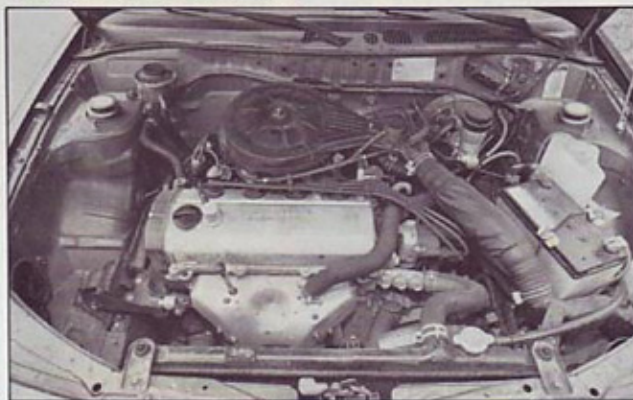
Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, stabilizator – dvokrožne zavoje, servo, spredaj kalutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, servo, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,260 m – širina 1,660 m – višina 1,375 m – medosna razdalja 2,470 m – kolotek spredaj 1,425 m, zadaj 1,415 m – rajdni krog 9,4 m – teža praznega vozila 925 kg – dovoljena skupna teža 1420 kg – prtljažnik (normno) 336/536 litrov – posada za gorivo 50 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 175 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 10,8 s – poraba goriva (ECE): 5,3/7,2/8,5 litra bencina super na 100 km

časih navada, ampak ta, recimo ji »klasična«, se obrestuje s prostornostjo v notranjščini, kjer je – predvsem na prednjih sedežih, dolžinsko gledano pa tudi na zadnji klopi – čisto prijetno sedeti. Zraven sodijo še štirje zglavniki in štirje avtomatski pasovi (prednja sta na zgornji točkah tudi nastavljiva, žal pa imata ob podu le nerodna pečlja namesto varnejših in pripravnejših se-

Motor: iz terenca v (kombi)-limuzino



dežnih oprijemališč). Sedeži (vštevši zadnjo klop) so odeti v čvrsto in za počutje ugodno blago, natanko iste kakovosti in barv, kot so obloge na notranji strani štirih vrat. Preostala notranja oprema je značilno japonska: z veliko sivkaste plastike, z dolgimi vrstami stikal in pretikal, z nekaj vojaško-zelene barve na posamičnih, manj opaznih mestih, ter z dovolj vsega, kar voznik potrebuje. Prestavno ročico so odeli v plastično meh (njeni gubi niso ravno vzorno natančni), pedali so preveč razmaknjeni, ampak opora za levo nogo je izdatna in čvrsta. Pred voznikovimi očmi so vsi najnujnejši merilniki (tudi tisti za motorne vrtljaje), pred sovoznikovimi pa je digitalna ura. Testni avtomobil se je ponašal tudi z elektrificiranimi šipami, ogleдали in osrednjo ključavnico, pa še z rdečo-belo osvetlitvijo vrat in s kontrolnimi lučmi za vsaka od njih. K serijski opremi sodijo notranje sprožilne za pokrov posode z gorivom, ogrevana zadnja šipa, meglenka na zadku in nastavljivi volanski obroč. Ta bi imel s tremi prečkami vse možnosti za pravišni namestitev rok, če bi prečke tudi razumno razporedili. Pa jih niso in tako voznik nikoli natanko ne ve, kako naj bi volan pravzaprav držal.

Mehanika, pravim, je kot pri charadu: to pomeni štiri posa-

mične obese, štiri vzmetne noge, ob njih pa prečna ter zadaj še vzdolžna vodila in stabilizatorja. Zasnova podvozja je zdrava, napaki pa sta vseeno vsaj dve: prva je glasnost, ki se s ceste širi v notranjost avta in moti pogovor med tistimi, ki se vozijo v njem; druga je slaba uravnoteženost vzmetenja in blaženja pa tudi vzdolžne stabilnosti s težiščem vozila.

Posledice so močno nagibanje karoserije na ostrih ovinkih, skoraj hkratno dviganje zadnjega notranjega kolesa in zopno spodnašanje zadka, vsej zdravi pameti v zvezi s prednjim pogonom navkljub. Saj vse skupaj ni tragično, je pa le prav, če voznik ve, da mora znati obvladovati oboje: najprej dodajanje in tik za tem še odzemanje volana. Seveda, če noče z applausom – brez aplavza – pristati ob cesti.

Pa saj bi bilo krivično od avtomobila, kakršen hoče biti ta daihatsu, zahtevati ferrarijevske lego na cesti. V njegovem nosu je enak motor kot v ferozi in feroza je – lepo prosim – Daihatsujev terenec. Motor, v celem iz lahke kovine in s šestnajstimi ventili ob eni odmični gredi, je očitno obema kos – seveda v zmernih merah in v tem primeru z menjalnikom, ki je prilagojen limuzinski uporabnosti. Četrta in peta prestava sta vljudno podaljšani, da

Prtljažnik: karoserijska kombinacija. Ploskate?



je pri motorju moč varčevati s sicer radodarnimi vrtljaji, ki sežejo tudi čez številko 7000, če je to zares potrebno. Je pa največkrat odveč. Z registrskim uplinjačem in s 67 kW oziroma 91 KM motor – navkljub natančni krmiljenosti – ne sodi med dirkaške agregate, je pa povsem uporaben pripomoček za solidno in v povprečju dovolj hitro vožnjo.

Polnih sedem tisoč vrtljajev smo izkoriščali med našimi meritvami in pospeševali takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 5,2 s, do 80 km na uro v 7,8 s, do 100 km na uro v 10,6 s, do 120 km na uro v 15,4 s in do 140 km na uro v 22,5 s. Največjo hitrost 173 kilometrov na uro je testni applause dosegel v peti prestavi in pri 5400 vrtljajih v minuti, kar je za celih 1100 vrtljajev pod točko, kjer se na merilniku začenja prepovedano rdeče polje. In takšen izračun v menjalniku prispeva tudi k varčnejši motorni žeji: testno povprečje je znašalo 9,1 litra bencina super na 100 prevoženih kilometrov, čeprav je bilo vmes tudi nekaj dolgotrajnih prijanjanj po avtomobilskih cestah.

Tako je bolj ali manj jasno: po avtomobilsko-razredni pripadnosti, po zunanjem videzu in notranjem udobju, po karoserijski zasnovi in po zmogljivostih je daihatsu applause nekje vmes. Upošteva je japonske in nejaponske tekmece. In ker ta »vmes« ne pomeni nič zelo slabega, je za ploskanje ob njem še vedno dovolj možnosti.

Martin Česenj

Foto: Srdan Živulović