

Vozili smo:  
**DAIHATSU**  
**APPLAUSE 16 X**



# APLAVZ, PROSIM!

*Prvo ploskanje je z množico obkroženi daihatusu applause dobil med lanskim avtomobilskim salonom v Ženevi – še kot študijski prototip MS-X90. Nekaj mesecev pozneje so ga začeli izdelovati serijsko, te dni pa bodo segli po njem tudi prvi jugoslovanski kupci.*



Kaj je applause – limuzina, ali kombi-limuzina – ni povsem jasno. Karoserija s štirimi bočnimi vrati je povsem klasične limuzinske oblike: z rahlo povešenim in zelo oblim nosom, s skoraj ravno streho in s stopničastim zadkom.

Ampak na zadku so – namesto običajnega prtljažnega pokrova – stopničasta vrata. Podprta so z dvema teleskopoma in izrezana povsem do odbijača (a med zadnjimi lučmi) ter se odpirajo z zadnjo šipo vred. Pod njimi sta ozka snemljiva polica in velik prtljažnik, ki se da povečati (naslonjalo zadnje klopi je po polovici zgibljivo). Dovolj prostorna je tudi potniška notranost tega vozila z dvema solidno oblikovanima prednjima sedežema in s klopjo, ki je izraziteje namenjena dvema kot trem potnikom.

Sesti v ta avtomobil pomeni sesti v lično, natančno obdelano, a precej plastično okolje s štirimi zglavniki na naslonjalih ter s štirimi avtomatskima varnostnimi pasovi. Prednja sta na zgornjih oprijemališčih nastavljiva, na spodnjih pa – žal – ločena od sedežev. Volanskemu obroču je mogoče prilagajati višino, zunanji ogledali sta od znotraj premični, poglavitna stikala so v ročicah na obeh straneh volanskega droga, preostala, vključno s tistimi za zračenje in gretje, pa

so redoljubno razvrstili na stopničasto obrobo pod spodnjim robom prednje šipe. Prestavna ročica ni najbolj natančna, je pa lahkotna; pedalom so pritaknili še temeljito oporo za levo voznikovo nogo, armaturna plošča pa obsega merilnik hitrosti z dvema kilometrskima števcema, merilnika goriva in temperature hladilne tekočine ter merilnik vrtljajev za rdečim poljem nad številko 6500. Vrata so opremili z osrednjo ključavnico in s kontrolo lučjo, zračni ventilator je štiristopenjski, ročici za vrata na zadku in za poklopec goriva sta na tleh, ob voznikovem sedežu, zadnja šipa je ogrevana, nima pa brisalnika, v avtu je dovolj večjih in manjih predalov, digitalna ura pa je namenjena predvsem desnemu sovozniku.

K serijski opremi sodijo še radijska napeljava z zvočnikoma, ena sama luč na stropu in zadnja meglenka, le na prospektu pa ostajajo (za jugoslovanski trg) volanski servoojačevalnik ter električno uravnnavani ogledali in šipe.

Motor je praktično enak kot v terenski ferozi iste znamke. S petstopenjskim menjalnikom in celotnim prestavnim razmerjem je uglasen na limuzinsko-uporabne zmogljivosti, ostaja pa precej hrupen, predvsem v višjih





## Tehnični podatki

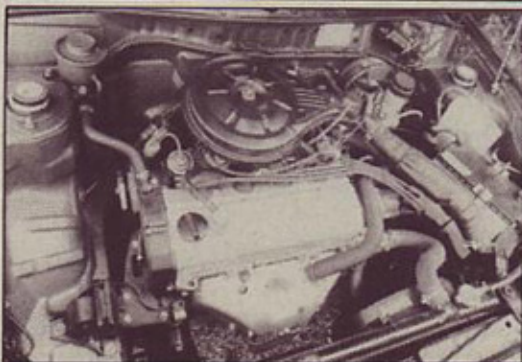
**Motor:** štirivaljni – štiristaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 76,0x87,0 mm – gibna prostornina 1589 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 67 kW (91 KM) pri 6000/min – največji navor 130 Nm pri 3500/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – 4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

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 5 Jx13 – gume 175/70 HR 13

**Voz in obse:** kombi-limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonošna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, stabilizator – dvokrožne zavore, servo, spredaj kalutne (hlajene), zadaj bobnaste – mehanska ročna zavora za zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo (preskusni avto: servo, 3,7 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 – koltotek spredaj 1,425 m, zadaj 1,415 m – rajdni krog 9,4 m – teža praznega vozila 940 kg – dovoljena skupna teža 1420 kg – priključnik (norma) 336/536 litrov – posoda 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



vrtljajih, ki jim je zlahka kos.

Štiriventilska tehnika in lahkotnost tega agregata sodita med moderne, ne pa tudi med vrhunske tehniške dosežke. Končne zmogljivosti vozila so – po približni oceni – vsaj takšne, kot jih obljublja tovarna.

To pomeni, da je moč z aplausom dovolj živahno pospeševati in tudi dovolj hitro voziti. Manj prepričljivo pri tem je podvozje: navkljub štirim posamičnim in natančno vodenim obesam se skuša vozilo izviti voznikovim ukazom, predvsem zato, ker ima pretirano velike vzmeti. Dviganje notranjega zadnjega kolesa in nagibanje koroserije na ovinkih pa ni tolikanj nevarno, kot je zoporno nenadno in dokaj nena-povedano spodnašanje zadka – tik po tem, ko ste že skoraj prepričani, da boste ovineki spejlali po klasični metodi, veljavni za prednji pogon; torej zgolj z dodajanjem volana.

*Daihatsu applause je – po vsem tem – povprečna (kombi-)limuzina nižjega srednjega razreda. Prijetna na oko, razmeroma prostorna, z dovolj zmogljivim motorjem in z rahlo dvomljivo lego na cesti. Kolikšen aplavz v resnici zasluži, bomo zvedeli med temeljitim testom, ko bo čas za to.*

Martin Česenj

## SM – 900 NEW STEREO AVTORADIOKASETOFON



Maloprodajna cena  
z davkom 2.539,30 din  
Izjemno ugodno!

### Osnovne značilnosti:

- PLL elektronsko uravnavanje sprejema
- možnost spomina 18 postaj v avtostore (pomnilnik) (6/FM1 + 6/FM2 + 6/AM)
- izključitev tona
- avtomatsko in ročno iskanje postaj
- preklop za vrsto magnetnega traku
- nastavev tona – bas/visoki toni, avtomatsko vračanje traku, električni pogon antene
- vhod CD (za laserski gramofon)
- izhod za predojačevalec
- akumulator za ohranjanje pomnilnika
- izhodna moč 2x30 W max.
- dimenzije: 178 (L) x 50 (A) x 159 (P) mm



avtotehna  
zastopstva, trgovina, izvoz-uvoz,  
servis in proizvodnja, ljubljana p.o.  
titova 36, ljubljana  
telefon 061/317-044