



Daihatsu applause je limuzina s stopničastim zadkom

Od leta 1980, ko se je Daihatsu prvič pojavil na evropskem trgu z modelom charade, se je tudi pri tej japonski tovarni marsikaj spremenilo. Daihatsu je bil doslej namreč bolj ali manj usmerjen na konstrukcijo in izdelavo majhnih avtomobilov. Zdaj so skonstruirali daihatsu applause, avto srednjega razreda, na katerega so konstruktorji te sorazmerno majhne japonske tovarne lahko ponosni.

Daihatsu je prvič javnosti svojo novost predstavil že marca na avtomobilski razstavi v Ženevi, vendar še pod imenom celotnega projekta MS-X90. Zakaj so storili tako, ni bilo čisto jasno. Eden od razlogov je gotovo tudi nemoteno preizkušanje na cestah, vendar pa je po drugi strani tudi jasno, da v zadnjih mesecih tik pred pričetkom serijske izdelave kaj veliko niso več mogli storiti. A nekaj so vendarle pridobili – Daihatsu bo

Aplavz za Daihatsu

Japonski Daihatsu bo v začetku jeseni pričel prodajati novi model srednjega razreda z imenom applause

imel priložnost kar dvakrat pripraviti svetovno premiero. Premiera prototipa je bila v Ženevi, premiera serijskega avtomobila pa v Frankfurtu.

STOPNIČASTA LIMUZINA S PETIMI VRATI

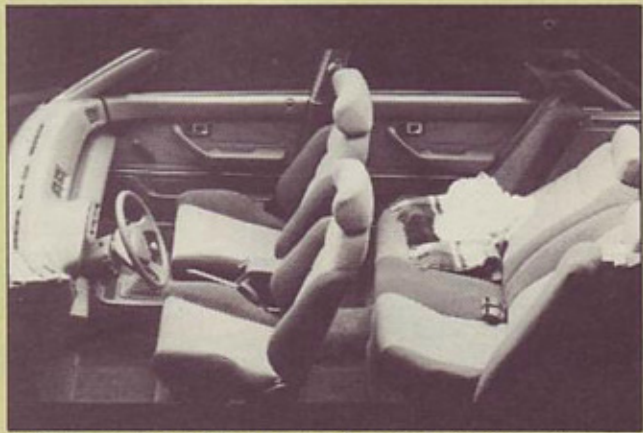
Daihatsu applause je zares zanimiv avto, kljub temu da prihaja v tisti tržni segment, kjer so tekmeči najštevilnejši. S svojimi 4,26 m dolžine je za 11 cm daljši od renaulta 19 ter 6 cm krajši od BMW 316. Zasnova karoserije pa

je nekakšna mešanica obeh omenjenih – daihatsu applause je po obliki karoserije namreč limuzina s stopničastim zadkom, a vendarle ima v zadku vrata, ki omogočajo se ugodnosti petih vrat. Oblikovno so se Daihatsujevi konstruktorji naslonili na sedanjo modno smer zaobljenih karoserij, v poplavi najrazličnejših modelov pa jim je vseeno uspelo izdelati avto, ki ga ne bo mogoče kar tako enostavno zamenjati za kak drug model. Tudi aerodinamični količnik je dokaj soliden, CX – 0,34. Notranjost z armaturno ploščo je sicer tipično japonska, a so tudi tukaj uspeli oblikovno pripraviti nekaj sprememb pri upravljalnih gumbih,

predvsem to velja za različico z bolj luksuzno opremo. Tudi »evropeizacija«
sedežev je omembe vredna – dovolj veliki in udobni so tudi za evropske voznike, celo tudi za tiste z večjimi telesnimi merami. Pri sedežih še posebej ugaja zadnja klopa. Ta je predeljena, naslonjalo pa je nastavljivo v najrazličnejše položaje, od posem pod pravim kotom pa skorajda do 180 stopinj, tako da lahko tudi potniki na zadnjih sedežih uživajo v zleknjenem položaju – če seveda s seboj niso vzeli preveč prtljage. Jasno pa je, da je mogoče sedeže tudi prevrniti naprej in si s tem pridobiti večji prtljažnik.



Sodobna in pregledna armaturna plošča



Prikaz možnosti prilagajanja sedežev v novem daihatsu applause.

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiriktaktni – vrstni – nameščen spredaj, povprek vrtnina in gib 76,0 x 87,6 mm – gibna prostornina 1.589 kubikov – največja moč 67 kW (91 KM) pri 6.000/min (različica z uplinjačem) ali 77 kW (105 KM) pri 6.000/min (različica z vbrizgavanjem) – največji navor 130 Nm pri 3.500/min ali 134 Nm pri 4.800/min – padočni uplinjač ali elektronsko vbrizgavanje goriva.

Prenos moči in obese: pogon na prednji kolesi – petstopenjski menjalnik – gume 155 SR 13 ali 175/70 R 13 ali 185/60 R 14 – spredaj posamične obese, macpherson, s stabilizatorjem – zadaj posamične obese, macpherson, s po dvema dodatnima vodiloma, stabilizator – ojačevalnik zavorne moči – po želji ABS (teves) – po želji servoojačevalnik volana

Mere in teže: dolžina 4.250 mm – širina 1.660 mm – višina 1.375 mm – medosna razdalja 2.470 mm – kolotek spredaj 1.425 mm – kolotek zadaj 1.415 mm – razdalja med najnižjo točko avtomobila in tlemi 150 mm – rajdni krog 9,4 m – teža praznega vozila 925 oz 930 kg – dovoljena skupna teža vozila 1.420 kg – prtljajnik 336 l (ISO) – posoda za gorivo 50 l

Zmogljivosti: najvišja hitrost 175 oz 185 km/h – pospešek od 0 do 100 km/h 10,8 oz 9,8 sek. – poraba goriva (ECE) 5,3/7,2/8,5 litra na 100 km.



16 VENTILOV IN DOBRA GOSPODARNOST

Pri Daihatsuju so že z modelom feroza poskrbeli za presenečenje med tehnično bolj navdušenimi ljubitelji avtomobilov, saj so kot pogonski stroj prvič predstavili 1.600 kubični motor s 16 ventili. Nekoliko predelan motor iz feroze bo poganjal tudi applause, v dveh različicah seveda. Običajna, kjer bo za pripravo zmesi zraka in goriva skrbel uplinjač, je namenjena ekološko manj osveščenim trgov. Elektronsko vbrizgavanje ter podpora ostalih funkcij delovanja motorja skupaj s katalizatorjem v izpušnem sistemu pa je namenjena za vse tiste trge, kjer je zakonsko določeno ali pa kako drugače spodbujano temeljito čiščenje strupenih snovi iz izpuha. Motor z uplinjačem daje 67 kW (91 KM) moči, različica z elektrono pa 77 kW (105 KM). Zanimivo je, da v glavi Daihatsujevega motorja za pogon vseh 16 ventilov (torej štirih na valj) skrbi le ena sama odmična gred. Sicer pa je tudi blok motorja (kot tudi glava) iz lahke aluminijeve litine. Torej gre zares sodobno konstrukcijo motorja, ki se med drugim izkazuje tudi s sorazmerno gospodarno porabo.

Daihatsu tako kot tudi vsi ostali japonski izdelovalci pri konstruiranju uporabljajo sodobne pripo-

močke in metode. Računalniška podpora konstrukcije ter prenos v produkcijo (CAD/CAM) sta igrala tudi pri applausu pomembno vlogo. Toda doslej še nobeno računalniško simuliranje praktičnih preizkusov ni zamenjalo testiranja obnašanja celotnega avtomobila v praksi – na slabih in zahtevnih cestah, v težavnih klimatskih razmerah. Pomen, ki ga pripisuje takšnim vsestranskim ter obsežnim testom, je mogoče nato opaziti tudi na obnašanju avtomobila med vožnjo, pa naj gre tu za vožnjo po ravni cesti ali ovinkih, gladkih asfaltnih površinah ali luknjastem makadamu. Marsikateri japonski izdelek še pred ne tako davnim časom v praksi ni zadovoljil, tega pa vsaj po prvih malo bolj obširnih vtisih med vožnjo ne bi mogli trditi za daihatsu applause. Sodobna konstrukcija, torej posamično obešana kolesa na macphersonovih obesah, ki jim zadaj dajejo dodatno oporo še dvojna vodila, spredaj in zadaj pa so opremljena tudi s stabilizatorjem, zagotavljajo zanesljivo lego v ovinkih, nevtravno obnašanje do visokih hitrosti in izredno mirno lego pri vožnji naravnost. Tudi udobje je zadovoljivo, čeprav je vzmetenje prej trdo kot mehko.

Jugoslovanski uvoznik Daihatsuja je mariborska Jeklotehna. V Mariboru so že naročili prvo pošiljko applausov, ki bodo v Jugoslavijo prispeli konec leta. Oprema modela za Jugoslavijo bo razmeroma bogata, s plastično zaščito spodnjega dela karoserije, posebej športno oblikovanimi sedeži, bogatejšo opremo armaturne plošče, širšimi gumami in drugačnimi kolesnimi obroči kot so ti pri osnovnem modelu. Vse pa se bo vrtele okoli cene pri nas. Ta sicer, ko to poročamo, še ni bila znana, toda daihatsu applause je na nekaterih trgih (ZRN, Belgija, Avstrija), kjer ga bodo pričeli prodajati v začetku jeseni, tudi s ceno zbudil veliko pozornosti. Ponuja namreč veliko avtomobila za sorazmerno malo denarja. Če bo to tudi pri nas, bo applause gotovo deležen – aplavzov.

Tekst: TOMAŽ POREKAR
Foto: T. P. in Daihatsu

