

AUTO THEEK

PRIJS F. 3,50

33



ALLES OVER DE
DAIHATSU
APPLAUSE

Populair-wetenschappelijk magazine voor automobilisten. Elke uitgave is volledig gewijd aan één automodel, in verschillende uitvoeringen.

Uitgave:

Wereld op Wielen
Productions BV
Postbus 97655
2509 GB Den Haag
Telefoon: 070-264001*
Telefax: 070-280877*
Telex: 31159 wow nl

Redactie:

Gabriel Spierts
Lucien van Voorschoten

Vormgeving:

Sacha van Geest BNO
Den Haag

Zetwerk:

Speedset BV
Rijswijk

Lithografie:

1911 bv
Diemen

Druk:

Vlasveld B.V.
Rotterdam

Niets uit deze uitgave mag zonder voorafgaande toestemming van de uitgever worden overgenomen of vermenigvuldigd.

De afgebeelde auto's en technische specificaties kunnen in detail afwijken van de voor Nederland geldende specificaties.

© Wereld op Wielen Productions

IN DIT NUMMER

Een ovatie waard?

Perfectie per computer
Japans oudste autofabrikant
Typen en modellen
Zestienklepper met allure
4x4: Four for fun
Rij-impressie: Business Class
Opvallend tot in detail

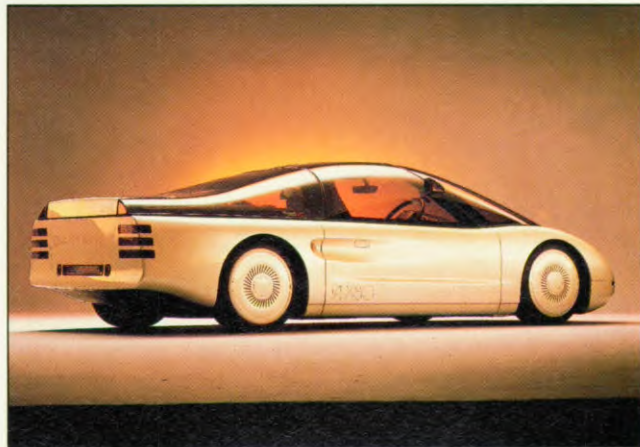


Nieuwe Daihatsu Applause

EEN OVATIE WAARD?

De Japanse auto – nu enige tientallen jaren verkrijgbaar in Nederland – maakte in relatief korte tijd een stormachtige ontwikkeling door. Aanvankelijk met veel standaard extra's startend als oprisser in de gezinswagenklasse, groeide de Japanse auto uit tot een trendsettende en vooral ook technisch vooruitstrevende auto, blakend van degelijkheid en betrouwbaarheid. Zo óók de modellen van Daihatsu. Het kwaliteitsniveau van dit merk is zelfs van dien aard, dat Daihatsu nu vol zelfvertrouwen en met dezelfde, succesvolle strategie, doorstoot naar de hogere middenklasse.

De nieuwe Daihatsu Applause is zo'n auto in die hogere middenklasse. Het gaat hier om een opmerkelijke nieuwkomer in het gamma van Japans oudste autoproducent, die in haar lange historie van meer dan tachtig jaar vooral een reputatie



(doorgaans vierdeurs) sedan! De techniek, zoals de schone, zestienkleps inspuitsmotor, de mogelijkheid tot een anti-blokkeer remsysteem (ABS) en permanente vierwielaandrijving, staan garant voor comfort en rijplezier. Een en ander is verpakt in een decente, jeugdige, sportief gelijnde en tevens aëroodynamische carrosserie, die qua afmetingen vergelijkbaar is met auto's als de Opel Kadett Sedan, Peugeot 309/405 en de Volvo 300/400-serie. Maar dan komt het bijzondere: voor de Daihatsu Applause-lijn (zelfs het goedkoopste model heeft al een zestienkleps inspuitsmotor met een vermogen van 105 paardekrachten) wordt in verhouding aanzienlijk minder in rekening gebracht! En mede daarom is de nieuwe Daihatsu niets minder dan een uniek alternatief in de doorgaans eenvormige en druk bezette middenklasse.

...Recentelijk prototype: de TA-X80 met een Cw-waarde van 0.25. Meer hierover op pagina 14 en 15...

opbouwde als producent van compacte auto's. Daihatsu bouwde die uitstekende naam vooral op door het gebruik van innovatieve en vooruitstrevende technieken. Als voorbeeld mag de recentelijk geheel vernieuwde Charade-serie gelden, met voor zijn klasse unieke hoogstandjes, die we bij andere merken alleen in veel grotere en duurdere wagens aantreffen. Voor Daihatsu heel normale zaken als permanente vierwielaandrijving met viscose-koppeling, zestienkleps cilinderkoppen, elektronische brandstof-inspuiting en turbo-compressoren zijn immers 'ingrediënten', die we eerder tegenkomen in sportieve, prijzige reislimousines dan in compacte gezinswagens.

Vijfdeurs sedan

Met de nieuwe, ruime Applause continueert Daihatsu deze trend en wordt voor een betaalbare prijs een bijzonder fraaie en complete wagen op de Europese markt gebracht.

Iets dat de strak gestyleerde, eigenzinnige sedan kenmerkt, is de aanwezigheid van een 'verborgen' vijfde deur. Een primeur, die de handige gebruiksmogelijkheden van een vijfdeurs wagen combineert met de traditionele, elegante lijnen van een



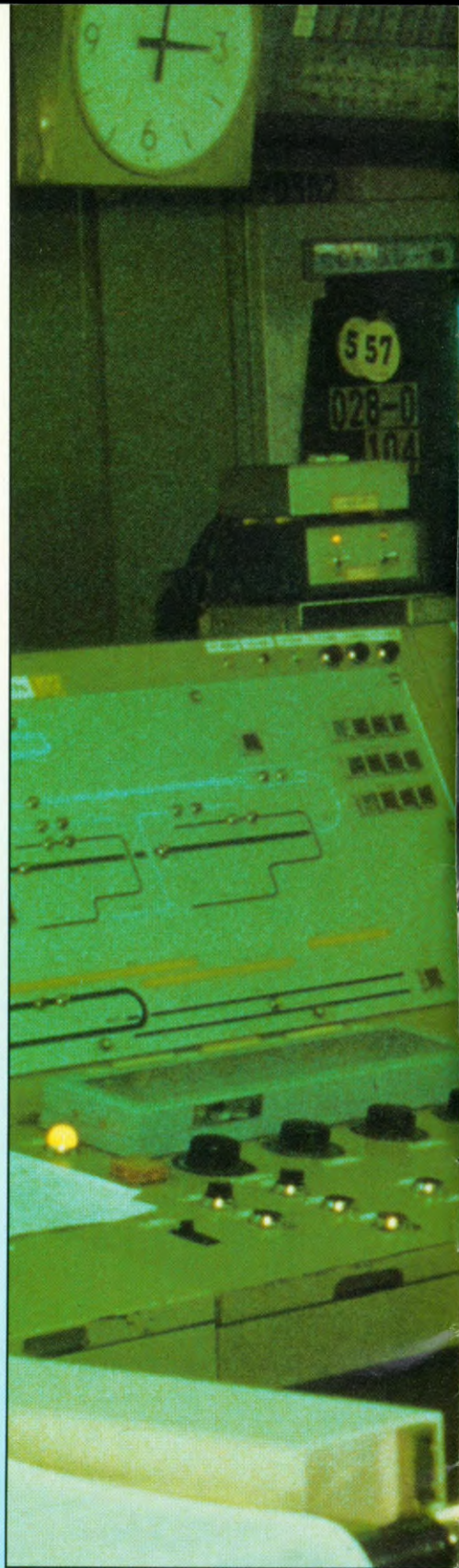
PERFECTIE PER COMPUTER...

De ontwikkeling en produktie van auto's is door het gebruik van computers in een stroomversnelling gekomen. Een verregaand gecomputeriseerde en gerobotiseerde werkwijze maakt het mogelijk snel en effectief in te springen op nieuwe trends en technieken. Automobielen worden steeds frequenter in details aangepast of geheel vernieuwd. De Japanse auto-industrie ligt daarin zelfs voorop...

Ook bij Daihatsu wordt er permanent aan vernieuwingen en verbeteringen gewerkt. Voor de verantwoordelijken bij Daihatsu een heel normale zaak, want de verworven positie op de markt van compacte gezinswagens wil men behouden en liefst versterken. Om dit doel te bereiken, worden designers en technici voortdurend gemotiveerd om hun ideeën met behulp van de inmiddels onmisbare computer om te zetten in prototypen. Die, ook al worden ze niet allemaal realiteit, toch genoeg nuttige oplossingen en vernieuwingen aandragen.

Denk-tank

Dat de Daihatsu-technici tot heel wat in staat zijn, bewijzen niet alleen de huidige Applause-modellen, maar ook de op-



...Ontwerpers en
technici maken bij
Daihatsu graag gebruik
van de computer, als
'denk-tank'...

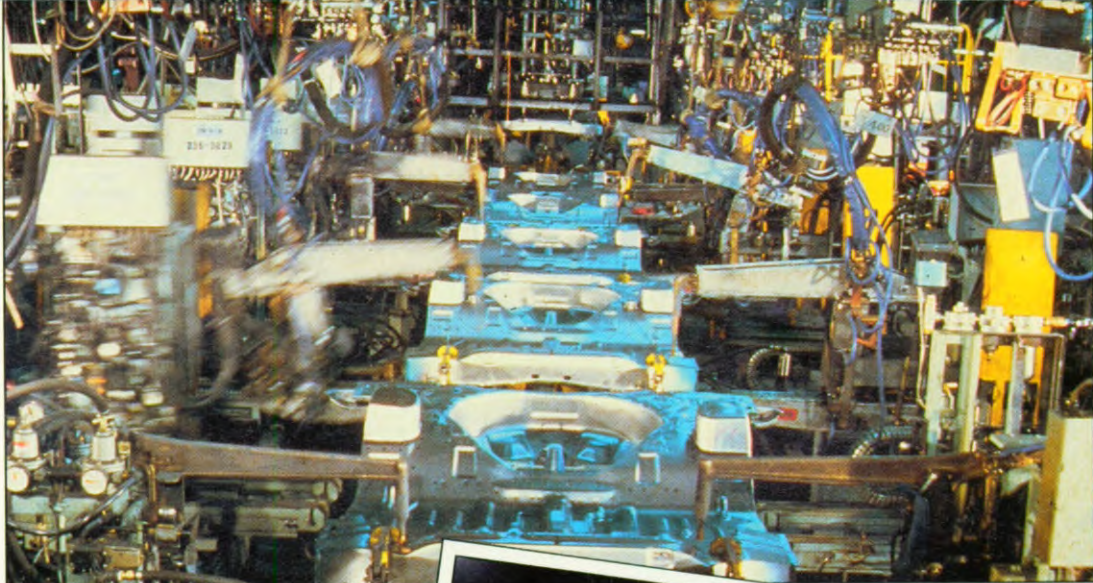


...Samen met een hoog gekwalificeerd team staat de computer garant voor een optimaal produkt. Een produkt dat niet alleen zorgvuldig gebouwd is, maar zich in loodzware praktijktests ook voortdurend moet bewijzen...



merkelijke toekomstmodellen. Zoals de avontuurlijke 'Trek'- vrijetijds auto op de Tokyo Motorshow in 1985 en de recentelijke sportwagenstudie TA-X 80. Aan de basis van ieder bestaand en toekomstig model staat de droom van een ontwerper, wiens schetsen door de computer snel en duidelijk in beeld worden gebracht. Om zo mogelijk meteen al veranderingen aan te brengen in bijvoorbeeld de uiterlijk vorm. Maar niet alleen de ontwerper maakt handig gebruik van de onfeilbare computer-'denk tank'. Ook de technicus, die bezig is aan de ontwikkeling van een nokkenas of onderstel, kan sterkte, omvang en materiaal van zijn specifiek onderdeel al vóóraf theoretisch testen. Nog voordat er ook maar één prototype op de weg is, zijn er op het beeldscherm al diverse botsproe-





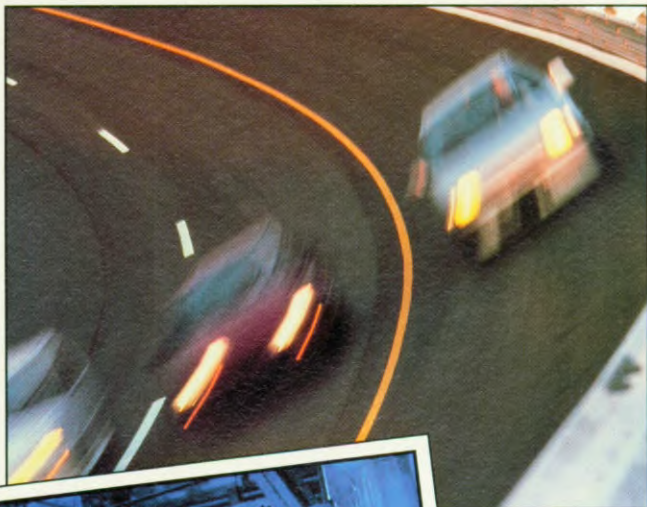
ven en materiaaltests gesimuleerd. Duidelijke kleurvarianten maken zichtbaar, waar druk en trilling het grootst en verstevigingen het noodzakelijkst zijn. Ingeslopen detailfoutjes kunnen dan al in een beginstadium gecorrigeerd worden.

Harde tests

Electronische micro-analyse en ingewikkelde chemische analyses openen bij Daihatsu bovendien de mogelijkheid, het gebruik van nieuwe materialen zoals bijvoorbeeld keramische onderdelen te overwegen. Belangrijk, want wie tijdig toekomstige materialen en methodes in het ontwikkelingswerk betreft, zal als de tijd er rijp voor is, klaar zijn om meteen een kwaliteitsprodukt af te leveren. In dat opzicht weten de Daihatsu-mensen wel degelijk, waar ze mee bezig zijn.

Ondanks het onmisbare en immense testen rekenwerk van de computer, is het toch noodzakelijk het nieuw ontwikkelde model in de alledaagse praktijk aan de tand te voelen. Harde duurtests onder de meest extreme omstandigheden moeten met vlag en wimpel doorstaan worden,





1



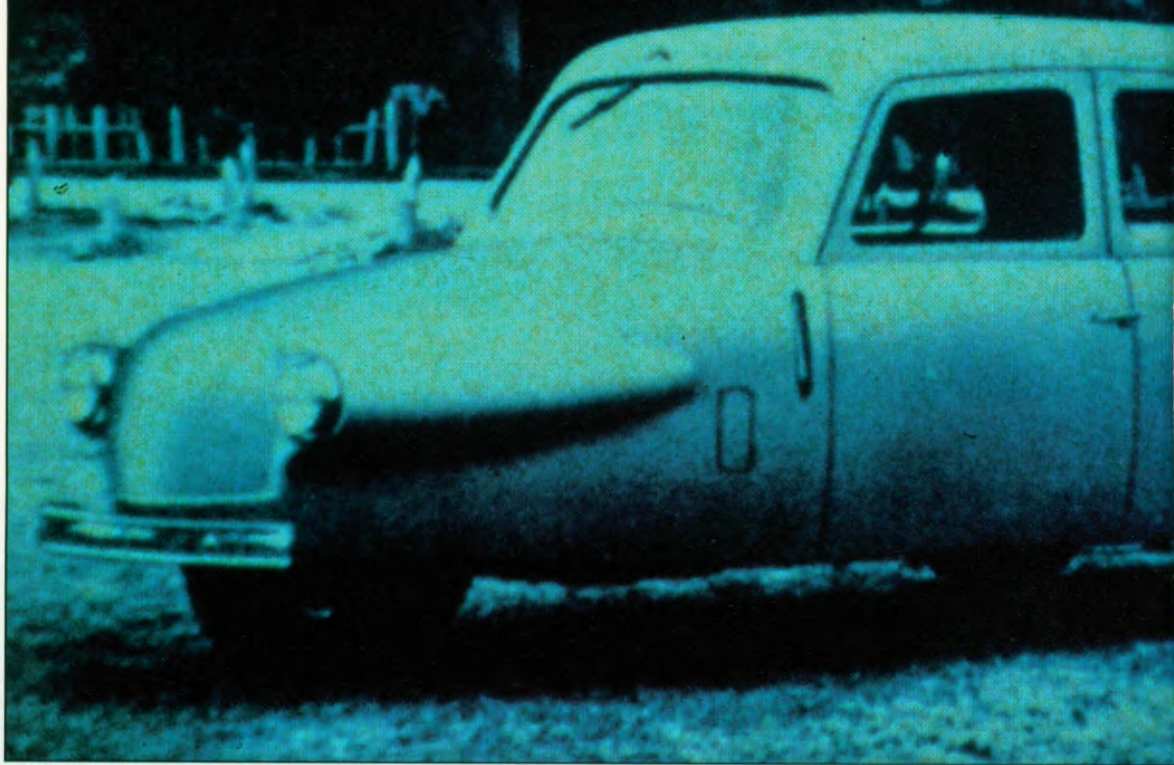
alvorens de produktie van een nieuwe Daihatsu van start gaat. Kwaliteit is daarbij het sleutelwoord.

Permanente controle

Om optimale kwaliteit te garanderen, wordt het ingewikkelde produktieproces continu gecontroleerd. Bij Daihatsu gaat men van het standpunt uit: hoe hoger de technologische standaard, des te belangrijker de noodzaak van strenge controle's. Bovendien vragen de zeer uiteenlopende eisen aan de auto (veiligheid, milieu...) om een flexibel produktieproces, dat meteen aan te passen is aan de steeds veranderende behoeften. Ook hier speelt de computer een niet onaanzienlijke rol. Van de voorraden aan grondstoffen en onderdelen, via de bijna geheel gerobotiseerde produktielijnen tot aan de minutieus opgezette controle-systemen doet de computer zijn werk. Samen met een hoog gekwalificeerd team van managers en controleurs staat de computer in voor een optimaal produkt, dat zijn kwaliteit door de stijgende verkoopcijfers ook in de Verenigde Staten nog eens extra benadrukt.

1. ...Vóórdat de eerste Applause aan de cliënt is afgeleverd, hebben tientallen exemplaren reeds honderdduizenden test kilometers afgelegd...

DAIHATSU, JAPANS OUDSTE AUTOFABRIKANT

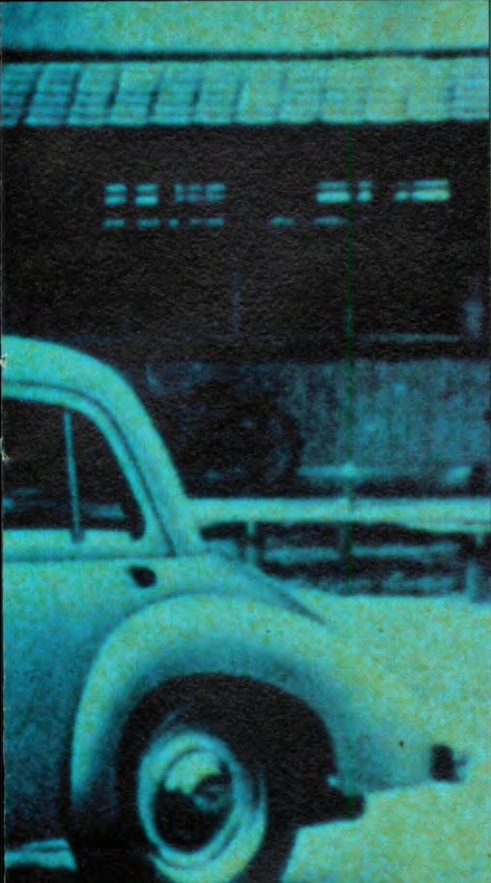


1 Het succes van Daihatsu komt niet uit de lucht vallen. Daar zit net als bij andere merken historie achter. Het begon allemaal 82 jaar geleden. In 1907 werd in het Japanse Osaka, ook wel DAI genoemd, een machinefabriek met de naam HATSUdoki Seizo Co Ltd. opgericht...

Als één van de eerste fabrikanten specialiseerde het bedrijf zich op de productie van motoren, om zo een aanzienlijk steentje bij te dragen aan de ontwikkeling van Japan. Diverse soorten machines werden in de loop der jaren ontwikkeld. Zoals scheeps-, industrie- en vliegtuigmotoren. Bovendien startte men toentertijd reeds de productie van diesels. Ook nu nog één van de pijlers binnen het Daihatsu-concern.

Degelijke driebielers

Door een stijgende vraag waagde men zich vanaf 1919 ook aan de productie van automobielen, hetgeen resulteerde in een tweetal experimentele, lichte vrachtauto's, die het in de harde tests uitstekend deden. Eén en ander leidde er in 1928 toe, dat Daihatsu overging op het maken van complete auto's. Maar dan wel van een bijzonder en specifiek soort. Daihatsu spitste zijn productie namelijk toe op het bedrijfsleven en ontwierp aan de lopende



2



3



1. ...In 1919 startte Daihatsu reeds de produktie van driewielers...

2. ...Japans oudste autofabrikant is inmiddels uitgegroeid tot een wereldconcern met diverse fabrieken...

3. ...Hoofdkantoor...

4. ...In de zestiger jaren werd reeds de basis voor de huidige Daihatsu-modellen-reeks gelegd...



4

band driewielers met laadbak die, voorzien van schier onverwoestbare, kleine en zuinige motoren, bij menig Japanse middenstander welkom waren. In deze periode, die tot circa 1960 duurde, werd de basis gelegd voor Daihatsu's huidige naam en faam. Enerzijds vergaarde men in een lange periode enorm veel technische kennis op het gebied van kleine motoren, anderzijds was een jarenlange produktie voor het bedrijfsleven een teken van hoog kwaliteitsniveau. Want wanneer men zich hierin tientallen jaren staande kan houden, dan moeten de auto- en motorprodukten wel goed zijn.

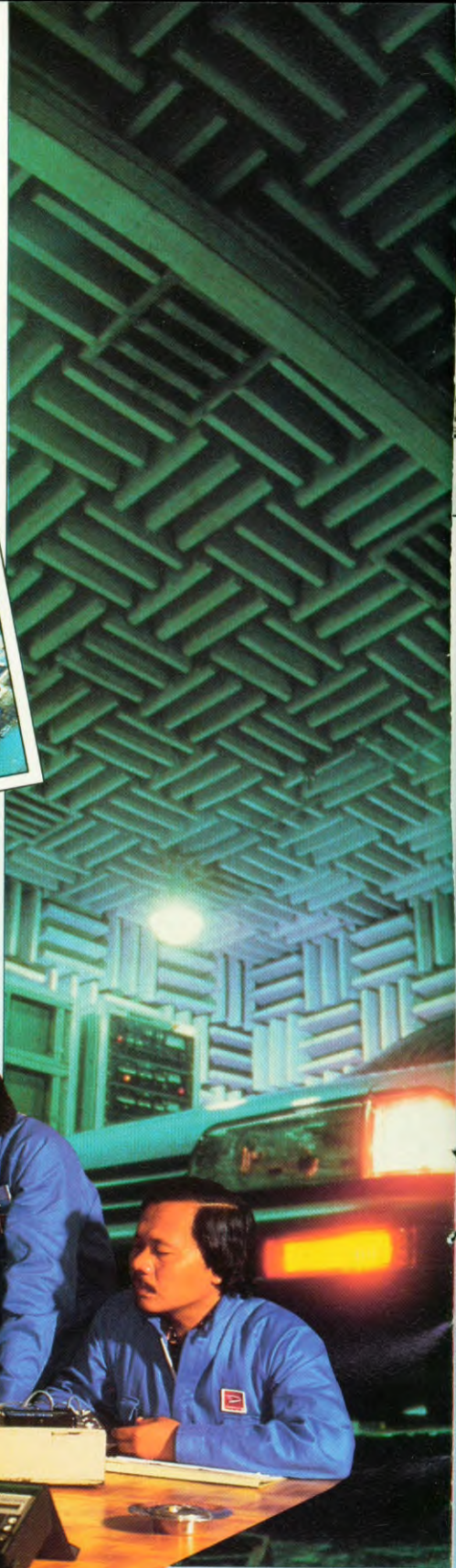
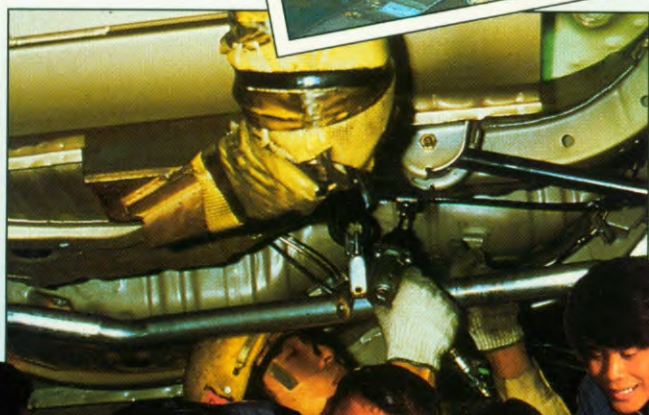
Na de Tweede Wereldoorlog kwam de ontwikkeling in een stroomversnelling. Nieuwe en verbeterde produktiemethodes maakten het mogelijk de typische Daihatsu-driewielers ook voor export aan te bieden. Het waren vooral de dieselmotoren, de compacte mini-vrachtauto 'Midget' en de populaire 'BEE', die Daihatsu buiten Japan bekend maakten.

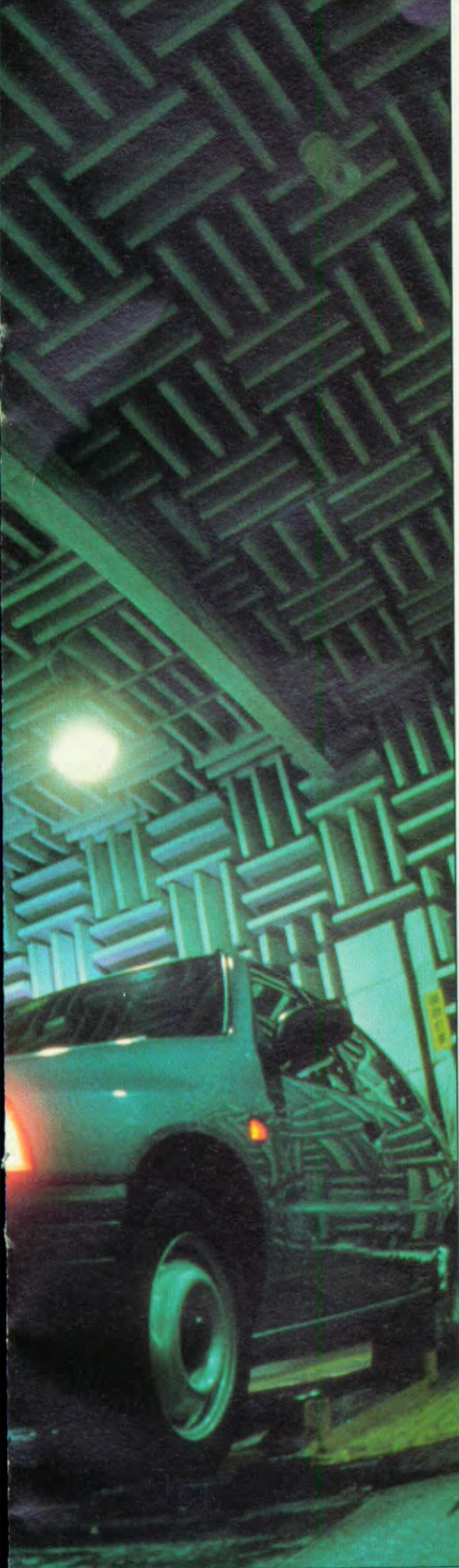
Door de stijgende exportcijfers deed tevens de merknaam Daihatsu (een samenvoegsel van de plaatsnaam DAI en fabrieksnaam Hatsudoki, of te wel 'motorfietsfabriek') officieel haar intrede. Vanaf

1951 kennen we ook pas het bekende merkteken met de sierlijk gestyleerde 'D'.

Vierwielaers

In het begin van de jaren zestig zette Daihatsu de produktie van driefwielaers stil, om zich te concentreren op het maken van auto's met vier wielen. De basis voor de huidige Cuore-, Charade-, Charmant-, Hi-jet-, Feroza- en Rockyreeks werd dus in feite toen al gelegd. Ondanks een zware binnenlandse en buitenlandse concurrentiestrijd wist Daihatsu zich te handhaven, door zich toe te leggen op (hoe kan het ook anders, het



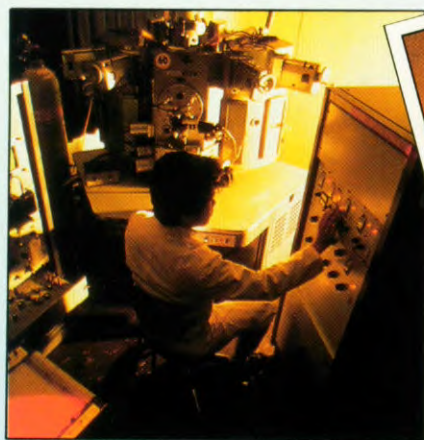
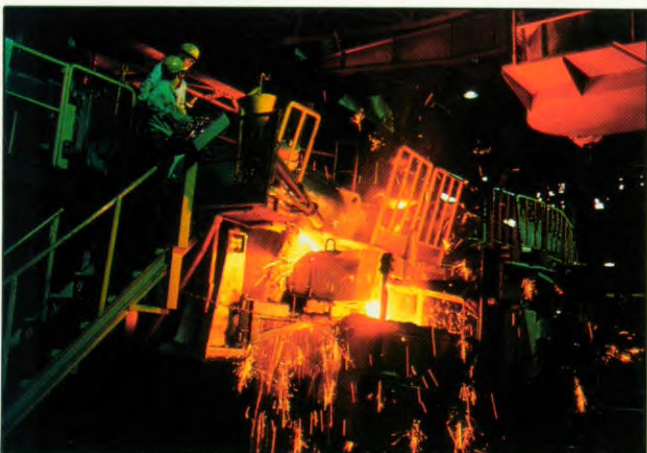
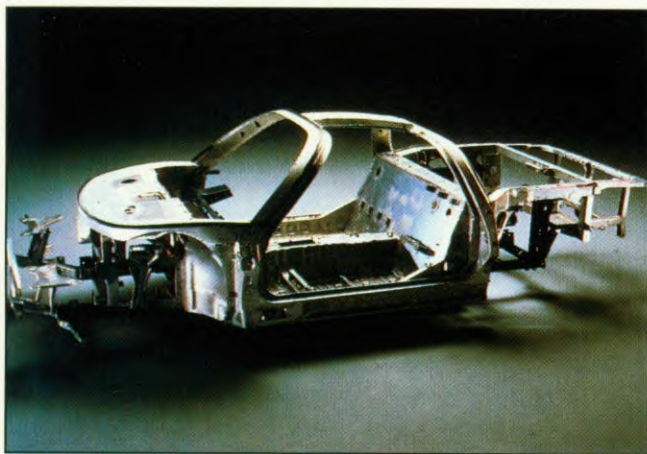


Daihatsu-verleden geeft het immers al aan), compacte auto's met sterke en zuinige twee- en driecilinder motoren. De Daihatsu's Cuore en Hi-jet bestelbus zijn daar duidelijke voorbeelden van. Paradepaardje werd de Charade, met zijn bijzondere éénliter driecilinder, die in 1977 prompt uitgeroepen werd tot 'Japanse Car of the Year'.

Hit-Charade

Dat de compacte Charade in onze streken al meer dan tien jaar een absolute verkoophit is, heeft Daihatsu te danken aan de vooruitstrevende techniek die deze wendbare gezinswagen mee op weg krijgt. Dat geldt zeker voor de recentelijk nog geheel vernieuwde versie, die in de topmodellen Charade 1300 en GTi over alle mogelijke nieuwe technieken beschikt. Termen als vierkleps cilinderkop, turbo, tussenkoeler en elektronische injectie zeggen in dit verband méér dan genoeg. Bovendien werd de succesvolle Charade-serie heel recentelijk aangevuld met een permanent vierwielaangedreven uitvoering.

Dat bij zo'n technisch hoogstaande outfit sportsuccessen niet uitblijven, is eigenlijk logisch. De opmerkelijke klasse-overwinning in de Rally van Monte Carlo in 1988 en een goede klassering in de móórdende 1988 Safari Rally (waar de Charade GTi het moest opnemen tegen



auto's met motoren van 1,6 tot 2,0 liter!) geven aan, dat de Daihatsu-techniek op zéér hoog niveau staat.

TA-X 80: de toekomst

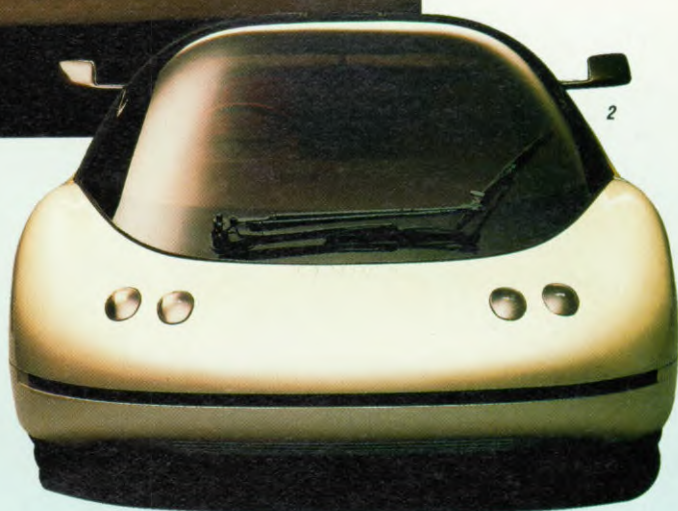
Ook al is Daihatsu heel blij met de talrijke rally-successen, de blik blijft natuurlijk onverminderd gericht op de toekomst. Ieder jaar weer verrassen de Daihatsu-technici de autowereld met nieuwe, op-

vallende prototypes. Als brug naar de toekomst kunnen we de bij het tachtigjarige bestaan getoonde 'TA-X 80 Midship Coupé' beschouwen, die met een immens pakket 'high-tech' laat zien wat men de komende jaren aan technologie in huis heeft. En dat is heel wat!

Wat bij de 'TA-X 80' onmiddellijk in het oog springt, is het futuristische uiterlijk met een extreem lage Cw-waarde van

1. ...Toekomststudie TA-X80: een enorm pakket 'high-tech' laat zien wat Daihatsu aan technologie in huis heeft...

2. ...Met éénliter, zes cilindermotor goed voor een topsnelheid van 250 kilometer per uur...

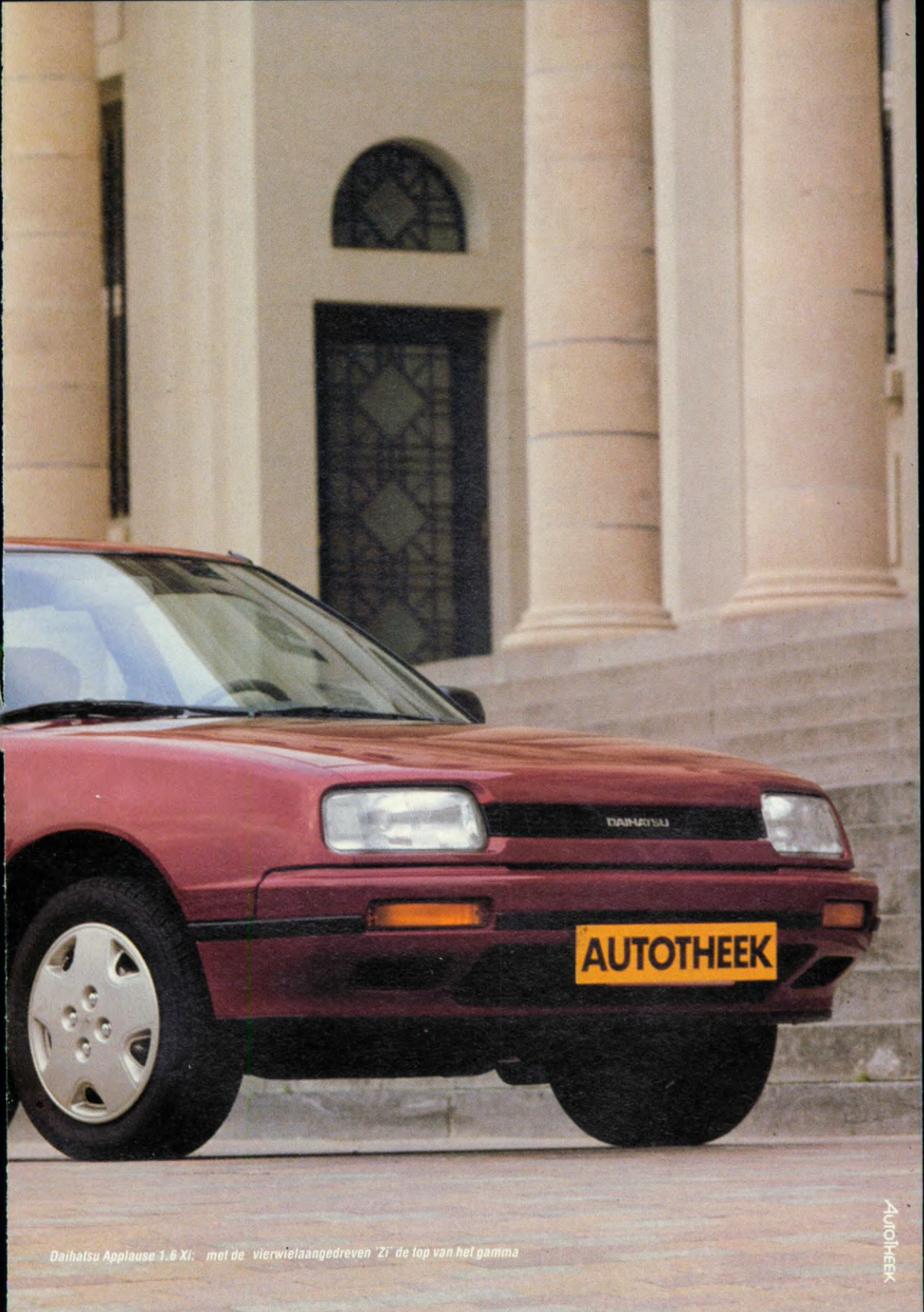


0.25. 'Onderhuids' bovendien een absoluut unicum, want als krachtbron dient een zes cilinder met een inhoud van slechts... 996 cm³! Voorzien van vier kleppen per cilinder en twee turbo's is deze revolutionaire machine goed voor een vermogen van honderddertig paardenkrachten. De uit kunststof delen en een aluminium buizenframe opgetrokken carrosserie is naar verhouding zó licht, dat het prototype een adembenemende top van 250 kilometer per uur haalt. Voor veilig rijden onder deze omstandigheden zorgt permanente vierwielaandrijving, die de trekkracht naar behoefte over de

vier wielen verdeelt. Ook de vering past zich automatisch aan snelheid en rij-omstandigheden aan.

Bijzonder is verder het telecommunicatie-systeem, dat onder meer het contact tussen bestuurder en dealer onderhoudt, om bij eventuele technische problemen de wagen naar de werkplaats te loodsen. Kortom, de Daihatsu TA-X 80 is een bijzonder produkt van Japans oudste autofabrikant, die ook in de toekomst trouw zal blijven aan haar specialiteit: de compacte auto.





Daihatsu Applause 1.6 Xi: met de vierwielaangedreven 'Xi' de top van het gamma

TYPEN EN MODELLEN



De Daihatsu Applause geeft het startschot voor een nieuwe generatie sedans, waarin traditionele, elegante lijnen gekoppeld worden aan de veelzijdige pluspunten van een vijfdeurs hatchback. Met een door de lage tildrempel makkelijk bereikbare kofferruimte en de in delen neerklapbare (en in de duurdere typen zelfs verstelbare) achterbank biedt de Applause in verhouding tot de concurrentie extra ruimte en talloze vervoersmogelijkheden...

Naast een aantrekkelijk vormgegeven carrosserie tellen in de klasse van de Applause vooral ook prestaties en comfort. Vandaar dat Daihatsu elk type voorziet van een krachtige, zestienkleps inspuitsmotor met 1,6 liter inhoud. Alle in Nederland leverbare versies beschikken daardoor over een vermogen van niet minder dan 105 pk, of te wel 77 kW. Het spreekt voor zich dat zo'n geavanceerde krachtbron een heel vlotte rijstijl toelaat. Daarbij zorgt het soepele motorkarakter voor een belangrijke bijdrage aan het hoge comfortniveau van de nieuwe Daihatsu.

1.6 i: de basis

Aan de basis van het Applause-gamma staat de '1.6 i', Uiteraard vinden we ook in dit meest betaalbare type alle zinvolle



en functionele basis-accessoires. Daardoor is de '1.6 i' een buitengewoon plezierige reis- annex familiewagen. Interieur en kofferruimte zijn netjes bekleed en verlicht. Het instrumentenpaneel geeft alle benodigde informatie op een overzichtelijke wijze weer en kenmerkt zich bovendien door prettig geplaatste bedieningsknoppen en hendels. Het dashboard beschikt, behalve over een snelheidsmeter, óók over een dag- en toerenteller.

De prettig zittende stoelen zijn deels met fraai kunstleer en deels met stof bekleed. Natuurlijk beschikken ze over hoofd-



steunen. Verder wordt de Applause 1.6 i af fabriek voorzien van een lichtzoemer en een lampje dat waarschuwt voor niet goed gesloten portieren alsmede defecte remlichten. Voor voldoende veiligheid is eveneens gezorgd. Belangrijk daarbij, en zeker niet alledaags in de middenklasse, zijn de schijfremmen rondom (vóór geventileerd). De voorruit is bovendien van gelaagd glas. Halogeen koplampen zorgen bij nacht en ontij voor voldoende zicht. Een goed ventilatie- en verwarmingssysteem, ruitewissers met intervalstand en achterrautverwarming garanderen ook van binnenuit een optimaal zicht. Standaard is het basismodel bovendien reeds uitgerust met achteruitrij-, alarm- mist-achterlichten, stootstrips, een voetsteun voor de bestuurder en zijruitontwaseming!

1.6 Li: net even meer

Op basis van de eerder beschreven Applause 1.6 i ontwikkelde Daihatsu ook de 'Li'. Natuurlijk beschikt dit type over

alle zaken die we ook in de basis-uitvoering tegenkomen, maar dan nog eens aangevuld met zaken als getint en zonwerend glas, volledig stoffen stoelbekleding, een van binnenuit te ontgrendelen vijfde deur en een digitaal klokje. Bovendien is het optie-aanbod voor de Li-uitvoering uitgebreider.

1.6 Xi

De Daihatsu Applause 1.6 Xi vormt samen met de verderop ter sprake komende '1.6 Zi' de top van het gamma. Zo beschikt de '1.6 Xi' naast het standaardpakket over talrijke extra's, waaronder twee elektrisch van binnenuit verstelbare buitenspiegels, velours tapijt, een verlicht dashboardkastje en een van binnenuit te ontgrendelen brandstofklepje, een in hoogte verstelbaar stuurwiel, luxe arm-



steunen in de portieren en in hoogte verstelbare veiligheidsgordels. En wat te denken van de in delen neerklapbare achterbank, die met hoofdsteunen en zelfs een eveneens in delen verstelbare rugleuning uitgerust is?

De Applause 1.6 Xi is onder meer te herkennen aan zijn fraaie wieloppoppen, de in de kleur van de carrosserie gespoten bumpers en de chroomlijst langs de dakgoten.

Xi + 4x4 = 1.6 Zi

Paradepaard van het gamma is de 'Applause 1.6 Full Time 4WD', kortweg '1.6 Zi' geheten. In feite gaat het hier om een Applause 1.6 Xi, maar dan met permanente vierwielaandrijving en viscosekoppeling. Dit maakt de auto een 'all-rounder' van formaat, die nieuwe impulsen zal geven aan de klasse waarin de Applause-lijn zich beweegt. Zijn veelzijdigheid dankt de Applause 1.6 Zi niet alleen aan de grote, vijfde deur, maar tevens aan het uiterst hoge comfortniveau, de soepele zestienklepper en de uitgekiende, permanente vierwielaandrijving.

Toch wijkt de Zi in detail af van de voorwielaangedreven modellen. Zo is de '1.6 Zi', in tegenstelling tot de Applause 1.6 Xi, helaas (nog) niet met een anti-



blokkeer remsysteem (ABS) leverbaar. De top-uitrusting omvat dezelfde accessoires als de Applause 1.6 Xi, maar dan nog eens aangevuld met een elektrisch te bedienen antenne achterop, een regelbare interval op de ruitewissers en elektrisch te bedienen zijruiten. Om maar wat te noemen...

Opties

Voor individuele automobilisten is er dan nog een waslijst aan extra's leverbaar, die tegen meerprijs op nagenoeg alle Applause-modellen leverbaar zijn. Vaak zijn het immers de details, die het gemak in de auto kunnen verhogen. Wie graag nog wat wil toevoegen aan de veiligheid in de Applause, kan op het type '1.6 Xi' een anti-blokkeer remsysteem (ABS) bestellen. In het ABS-pakket zitten dan ook zogenaamde 'frequency-control' schokdempers die, al naar gelang lengte en duur



van de schok, hun demping aanpassen. Een extra bijdrage aan comfort en koersvastheid.

Extra comfortabel wordt de Applause nog eens met bijvoorbeeld stuurbekrachtiging, terwijl een te bestellen 'electric power' pakket in zaken als centrale deurvergrendeling, elektrisch te bedienen zijruiten en een elektrisch te bedienen antenne voorziet (standaard op Zi).

Kortom, er zijn dus méér dan voldoende mogelijkheden waarmee de Daihatsu Applause een persoonlijk en exclusief tintje kan worden gegeven.

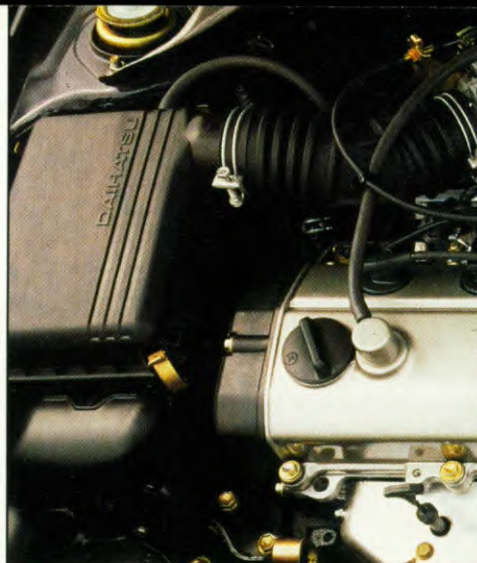
Uitrusting en accessoires

Type:	i	Li	Xi	Zi
Neerklapbare achterbank	●	●	●	●
In delen neerklapbaar	—	—	●	●
Achterbankleuning verstelbaar	—	—	●	●
Buitenspiegel rechts	○	○	●	●
Elektrisch bediend	—	—	●	●
Dagteller	●	●	●	●
Verlichte aansteker	●	●	●	●
Gelaagde voorruit	●	●	●	●
Getint glas rondom	—	●	●	●
Digitaal klokje	—	●	●	●
Verlichte kofferruimte	●	●	●	●
Halogeen koplampen	●	●	●	●
Toerenteller	●	●	●	●
Vijfversnellingsbak	●	●	●	●
Automaat met lock-up	—	○	○	—
Lichtwaarschuwingszoemer	—	●	●	●
Centrale deurvergrendeling	—	○	○	●
Verlicht dashboardkastje	—	—	●	●
Van binnenuit te openen benzineklepje	—	—	●	●
Van binnenuit te openen vijfde deur	—	●	●	●
Anti-blokkeer remsysteem	—	—	○	—
Radiobedrading aanwezig	●	●	●	●
Antenne met luidsprekers	—	—	●	●
Lampje voor remlichtwerking	●	●	●	●
Lampje voor niet goed gesloten portieren:	●	●	●	●

● = standaard ○ = optie — = niet leverbaar

ZESTIENKLEPPER MÈT ALLURE

Alle Applause-typen, van '1.6 i' tot en met de vierwielaangedreven '1.6 Zi', worden af fabriek voorzien van een gloednieuwe en modern geconstrueerde, zestienkleps inspuitmotor. Deze soepele, viercilinder krachtbron is heel bewust gekozen vanwege zijn lage verbruikscijfers, schone uitlaatgassen, hoge prestaties en de van Daihatsu zo bekende betrouwbaarheid...



Op het gebied van motorenbouw is Daihatsu al sinds jaar en dag een technisch buitenbeentje. Terwijl andere fabrikanten zich de laatste tien jaar steeds meer stortten op de verfijning van viercilinders tussen de 1,5- en 2,0 liter, stak Daihatsu veel tijd en geld in de ontwikkeling en perfectionering van compactere motoren. Als basis koos men daarbij voor een viertaktmotor met drie cilinders. Voorzien van high-tech attributen zoals een vierkleps cilinderkop, elektronische inspuiting, turbo-compressor en 'intercooler' (tussenkoeler) haalde Daihatsu uit maar één (!) liter inhoud liefst 101 paardekrachten (74 kW), in de Charade GTi goed voor snelheden van tweehonderd kilometer per uur. Kortom: een knap staaltje motortechniek. Van die enorme dosis ervaring werd dankbaar gebruik gemaakt tijdens de constructie en ontwikkeling van de viercilinder, 1,6 liter Applause-motor.

Uitgekiende constructie

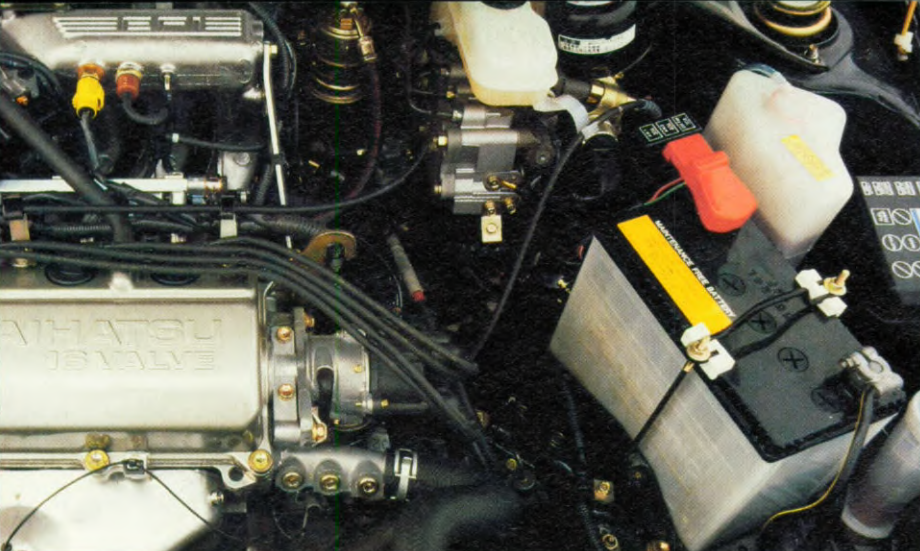
Dat de nieuwe krachtbron van Daihatsu net even anders is dan anderen, ligt in de lijn der verwachtingen. Opvallend aan de nieuwe viercilinder is de enkelvoudige, bovenliggende nokkenas. Waar vergelijkbare zestienkleps motoren vaak voor een dubbele nokkenas kiezen, beperkt Daihatsu zich vanwege het gewicht en de compactheid tot één exemplaar. In elk geval staat de constructie in het teken van gewichtsbesparing. Het complete motorblok is bijvoorbeeld van aluminium, terwijl krukas en nokkenas van binnen hol zijn. Toch zorgen de Daihatsu-motortechnici, door een uitgekiende constructievorm, voor een optimale stijfheid van

het blok. Dit gegeven, gekoppeld aan een geruisarme distributieriem en diverse geluiddempende maatregelen aan de inlaatzijde, maakt van de nieuwe Daihatsuzestienklepper een vibratie- en geluidarme motor, die past bij het hoge comfortniveau van de Applause.

Schoon en snel

De 1.589 cm³ multiklepper verrast door zijn hoge prestatieniveau (105 pk/77 kW), dat hij bovendien over een breed toerental paraat heeft. Zelfs wanneer veel van de motor gevraagd wordt, blijft het verbruik van de elektronisch ingespoten zestienklepper uitermate bescheiden. De standaard gemonteerde, geregelde drieweg-katalysator zorgt er bovendien voor, dat de Daihatsu Applause voldoet aan de strengste milieu-eisen (US '83) die er momenteel gesteld worden. Het spreekt vanzelf dat er, als gevolg van de standaard gemonteerde katalysator, loodvrije brandstof getankt dient te worden.

De prestaties zijn al even aanzienlijk. De acceleratie vanuit stilstand naar '100' wordt in slechts 9,8 seconden afgelegd. En ook de topsnelheid van 185 kilometer per uur maakt de Applause tot een unieke auto in zijn klasse. Een en ander is overigens mede te danken aan de cross-flow cilinderkop, het dubbele aantal in- en uitlaatkleppen, de centrale plaatsing van de bougies, de halfbolvormige verbrandingskamers en de elektronisch geregelde, multi-point inspuiting, die door een minitieuze onderlinge afstelling voor een optimale verbranding zorgen. En dat betekent kracht en souplesse onder alle rijomstandigheden!



Technische gegevens

Soort motor	4-cilinder in lijn
Plaatsing	dwars voorin
Cilinderinhoud in cm ³	1.589
Kleppen per cilinder	4
Boring × slag	76 × 87,6
Compressieverhouding	9,5:1
Vermogen pk/kW bij tpm	105/77 bij 6.000
Brandstofsysteem	multi-point injectie
Soort brandstof	normaal loodvrij
Katalysator	geregeld, 3-weg (standaard)
Nokkenas	1, bovenliggend
Aantal versnellingen	5 (aut: 3 met lock up)
Aandrijving	voorwielen (Zi: 4x4)
Wielen	5J × 13
Remsysteem	diagonaal gescheiden
Type vóór	schijven, geventileerd
Type achter	schijven (Zi: trommels)
Stuurinrichting	tandheugel met variabele overbrenging
Lengte carrosserie in cm	426
Breedte carrosserie in cm	166
Hoogte carrosserie in cm	138 (Zi: 140)
Spoorbreedte voor/achter in cm	143 (Zi: 142) / 142
Wielbasis in cm	247
Kofferruimte in liters	336
Tankinhoud in liters	50 (Zi: 48)
Draaicirkel in meters	9,8
Cw-waarde	0.33
Rij klaar gewicht in kg	963/1.038
Max. trekgewicht geremd	1.000 kg.
Werking handrem	achterwielen
Carrosserie-garantie	6 jaar

Prestaties en verbruik

Topsnelheid	185 km/h (Zi: 180)
Acceleratie 0-100 km/h	9,8 sec. (Zi: 11)
Verbruik volgens ECE in liters per 100 kilometer	
bij 90 km/h	5,3 (aut: 6,1)
bij 120 km/h	7,2 (aut: 8,1)
in stadsverkeer	8,5 (aut: 8,9)

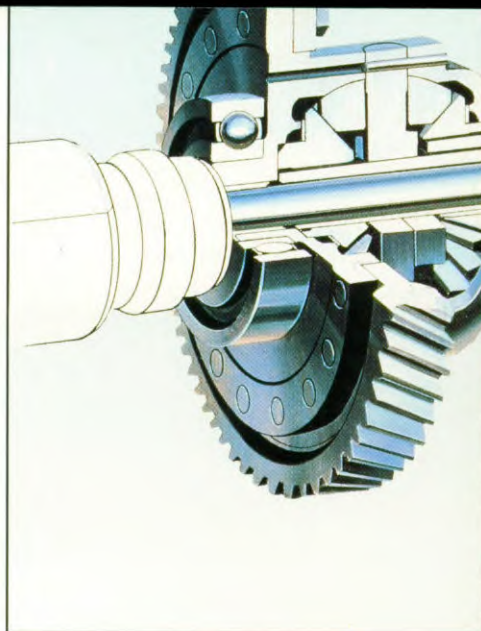
Zi: FOUR FOR FUN...

Het doel dat Daihatsu tijdens de ontwikkeling van de Applause-serie voor ogen had, was de ontwikkeling van een middenklasser met een breed scala aan gebruiksmogelijkheden. Vandaar de keuze voor de vijfde deur, ondanks de overduidelijke sedenvorm. Maar de veeleisende automobilist vraagt vandaag de dag méér. Van een pittig rijdende reiswagen verwacht men immers ook optimale prestaties in moeilijke weg- en weersomstandigheden. Logisch dus, dat Daihatsu de Applause ook kan leveren als '1.6 Zi', of te wel met permanente vierwielaandrijving. Samen met de elders beschreven sterke en sportieve zestienklepper vormt dit een extra bijdrage aan het rijplezier...

Vierwielaandrijving was lange tijd voorbehouden aan terreinwagens. In het begin van de jaren tachtig ontdekte echter ook de autosport de voordelen. Omdat vooral rally's door onbegaanbaar gebied voeren, betekende vierwielaandrijving extra hulp in moeilijke situaties. En aangezien de autosport een soort 'testcase' voor nieuwe ontwikkelingen en technieken is, vonden we vierwielaandrijving (4WD) al snel terug in dure serie-sportwagens, die het systeem gebruikten voor een betere wegligging en snellere acceleraties. Momenteel komen we vierwielaandrijving ook tegen in minder prijzige personenwagens, om vooral wat extra grip en veiligheid op gladde ondergrond te hebben. En dat is zeker zinvol als de wagen gebruikt wordt voor het trekken van een caravan, aanhangwagen of trailer.

Automatische krachtverdeling

De steeds vaker gesignaleerde toepassing van vierwielaandrijving zorgde er de laatste jaren voor, dat het gebruik ervan een

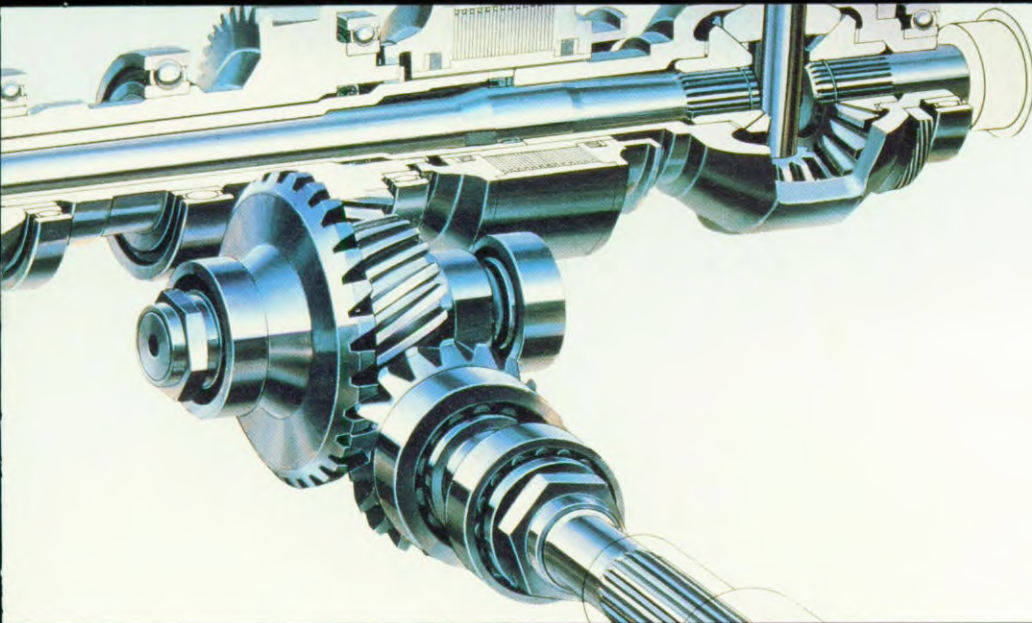


stuk eenvoudiger en dus gebruiksvriendelijker werd. Aanvankelijk kwam vierwielaandrijving er nog op neer, dat de bestuurder handmatig, op het juiste moment met behulp van een tweede 'pook' op de vloer, twee extra wielen van aandrijving voorzag. Meestal gebeurde dat echter te laat, namelijk pas nadat de wielen waren begonnen met doorslippen ('spinnen'). Tegenwoordig zijn gelukkig vrijwel alle 4WD-modellen uitgerust met permanente vierwielaandrijving, waarbij een zogenaamde viscose-koppeling de aandrijfkraft al naar gelang de grip van de wielen automatisch doorstuurt naar de voor- of achteras.

'Magic-box'

De viscose-koppeling is, simpel gezegd, een magisch doosje in de aandrijflijn dat, op het moment dat de aangedreven voorwielen gaan spinnen, automatisch een deel van het vermogen naar de achterwielen (die dan nog wel 'grip' hebben) overbrengt. Aangezien omgekeerd hetzelfde gebeurt bij spinnende achterwielen, is een 4WD met viscose-koppeling een garantie voor optimale grip, onder alle omstandigheden. Het is logisch dat ook Daihatsu, bekend vanwege haar vooruitstrevende technieken, dit ideale systeem in de Applause monteert. Als één der eerste merken in deze (prijs)klasse. Gekoppeld aan de standaard 105 pk/77 kW sterke, zestienkleps inspuitsmotor ontstaat er zo een unieke en opmerkelijk betaalbare combinatie.

De pluspunten van het Daihatsu para-



depaard liggen niet zozeer in het sportieve vlak. Alhoewel, een sprint vanuit stilstand naar '100' in elf seconden rond en een topsnelheid van 180 kilometer per uur zijn voortreffelijke cijfers voor de om en nabij de duizend kilogram wegende, vijfdeurs sedan. Maar z'n grootste pluspunten dienen we toch vooral te zoeken in het gebruik onder minder gunstige omstandigheden. Wegrijden op ijs, sneeuw en modder gaat als het ware vanzelf. Maar ook in hardnekkige plensbuien – waaraan ons land zo rijk is – speelt de vierwielaangedreven Applause zijn troeven uit. Meer grip via vier aangedreven wielen betekent in zo'n geval dan ook meer veiligheid. Trouwens, ook bij krachtig remmen is de permanent vierwielaangedreven Daihatsu extra veilig, omdat voornoemde viscose-koppeling vroegtijdig blokkeren van de wielen tegengaat.

Optimaal

Uiteraard komt de extra zekerheid eveneens tot z'n recht onder normale omstandigheden, vooral als de bestuurder zich eens graag laat verleiden tot een vlotte rit. Hetgeen met de zestienkleps motor bepaald niet ondenkbaar is. Hij zal dan merken, dat de vierwielaandrijver ook bij zeer hoge snelheden soepel en stabiel zijn koers houdt. In snelle sprints en acceleraties op steile hellingen, waarbij er extra gewicht op de achterwielen komt, laat de viscose-koppeling eveneens zien wat ze in haar mars heeft en wordt het beschikbare vermogen optimaal benut.

16V-power

Teneinde de permanente vierwielaandrij-

ving geheel tot zijn recht te laten komen, monteert Daihatsu een sterke, 1.589 cm³ metende, viercilinder inspuitsmotor in de Applause. Deze is volledig nieuw ontworpen en heeft als kenmerken een blok en cilinderkop van aluminium, multi-point brandstof-inspuiting, vier kleppen per cilinder, een hoge compressie, een bovenliggende nokkenas en een geregelde drieweg-katalysator. Gegevens, die voortkomen uit de ontwikkeling en productie van Daihatsu's beroemde driecilinders, waarbij het erom gaat zoveel mogelijk rendement uit zo compact mogelijke motoren te halen. Zo ook bij de nieuwe, viercilinder Applause-krachtbron...

Modern onderstel

Natuurlijk is het onderstel van de vierwielaangedreven Applause volledig op z'n taak berekend. De wielophanging is rondom onafhankelijk. Geventileerde schijfremmen vóór zorgen er bijvoorbeeld voor dat de auto altijd kaarsrecht tot stilstand komt. Ook wanneer de remmen, bijvoorbeeld na lange afdalingen, heel heet zijn. Gasgevulde schokdempers, stabilisatoren en dubbele draagarmen achter garanderen een perfecte wegligging en een hoge mate aan comfort.

Kortom: de nieuwe Daihatsu Applause 1.6 Full Time 4WD is een pittig gemotoriseerde en door zijn 'onzichtbare' doch prettige vijfde deur, multi-functionele sedan. Een gezins- en zakenauto met hoogwaardige kwaliteit die, zeker indien voorzien van permanente vierwielaandrijving, het comfort-gerichte rijplezier nog eens extra verhoogt.



Rij-impressie Daihatsu Applause 1.6 Xi

BUSINESS CLASS...

... 1.6Xi: Ook als
automaat leverbaar...

Augustus 1988. De twaalfmiljoenste Daihatsu ziet het levenslicht. Om vervolgens spoorlags te vertrekken naar één van de in totaal honderdveertig (!) landen waarmee Japans oudste autofabrikant zaken doet. Nederland behoort pas sinds 1978 tot die groep. In eigen land echter, is Daihatsu een van de meest succesvolle autoproducenten. Zo worden er jaarlijks, alléén al in Japan, meer dan een half miljoen nieuwe exemplaren afgeleverd. En dat gigantische aantal kan eigenlijk alleen nog maar groeien, want Daihatsu beschikt nu over de 'eerste vijfdeurs sedan ter wereld'.

Juist ja.
De nieuwe Applause...



"In 1978 zetten we onze eerste schreden in Europa, door met de export van de Charade te beginnen", zo zei Daihatsu's Managing Director T. Yoshioka tijdens de persintroductie van de Applause-serie. "Sindsdien hebben



we véél geleerd. De kopers zorgden voor nieuwe, frisse ideeën. We leerden bovendien van de bevindingen van de Europese autojournalisten. Die factoren, opgeteld bij de meer dan tachtig jaar ervaring die we reeds hadden, hebben ons enorm geholpen bij de ontwikkeling van deze stijlvolle reiswagen van hoge kwaliteit, voorzien van de modernste technieken. Wij zien de Daihatsu Applause dan ook als een beschaafde 'Saloon' voor actieve mensen", aldus Yoshioka. Niet zonder trots meldde hij bovendien dat het nieuwe Daihatsu-topmodel ("grotere modellen gaan we niet bouwen, we zijn nou eenmaal gespecialiseerd in het produceren van compacte

en middenklasse-modellen") vervaardigd wordt in één van Japans modernste fabrieken, namelijk de nieuwe Daihatsu-vestiging bij Ryuo.

Topmodel

De nieuwe Applause is het paradepaard van Daihatsu in Europa, dat de het al langer leverbare gamma personenwagens (Cuore, Charade, Rocky en Feroza) naar boven afrondt. Alle uitvoeringen beschikken dan ook over dezelfde, uiterst moderne krachtbron, die elders in dit nummer van 'Autotheek' uitvoerig aan bod komt. Verder beschikt elk type over multi-point brandstof-inspuiting en een geregelde drieweg-katalysator, waarmee



de complete Applause-lijn voldoet aan de strengste (US '83) milieu-eisen die er op dit moment gelden. Maar moderne techniek alléén is natuurlijk niet voldoende om van de nieuwe Daihatsu een succes te maken, in de zo drukke middenklasse met z'n móórdende concurrentie. Daarom zorgde Daihatsu tevens voor een perfecte afwerking, voldoende binnenruimte voor vijf volwassenen, een in deze klasse heel forse kofferruimte (336 liter) en een gebruiksvriendelijk karakter. Dit laatste vooral als gevolg van de standaard in delen neerklapbare achterbank en de volwaardige, 'vijfde deur'. Het is met name deze achterklep die de Daihatsu Applause zo bijzonder maakt, want op het eerste gezicht zou je zeggen dat het hier om een fraai gestyleerde sedan met aparte kofferbak gaat. Niets is echter minder waar. En het spreekt voor zich dat zowel die vijfde deur als het benzineklepje bij de Applause 1.6 van binnenuit te openen zijn.

105 pk

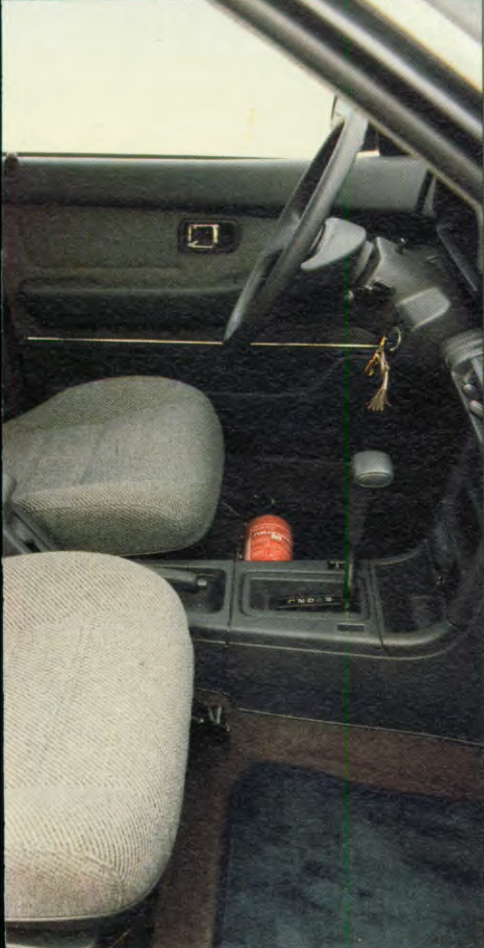
Om nog maar even bij die standaard vijfde deur te blijven: deze sluit aan op de bumper, zodat het in- en uitladen van zware spullen geen enkel probleem vormt. Bij het neerklappen van de achterbank-leuningen ontstaat er een enorme laadruimte met een geheel vlakke laadvloer. Maar het is ook mogelijk om slechts één deel van de leuning neer te klappen, zodat er achterin ruimte voor lange goederen en een extra passagier beschikbaar is. Bij de duurdere typen is het zelfs mogelijk om de betreffende leuningen iets achterover te klappen, hetgeen de achterpassagiers tijdens lange ritten zeer op prijs zullen stellen. Dergelijke ritten vormen voor de Daihatsu Applause overigens geen enkel probleem. De viercilinder, 105 pk/77 kW



sterke inspuitsmotor (handgeschakeld of automaat) is behoorlijk soepel, laat zich alleen bij heel hoge toerentallen even horen, springt uitermate zuinig met brandstof om en zorgt desgewenst voor zéér hoge prestaties. Een acceleratie vanuit stilstand naar '100' in een luttele 9,8 seconden en de topsnelheid van 185 kilometer per uur mogen zelfs uniek in z'n klasse worden genoemd...

Zuinig

Ondanks het hoge vermogen en de ronduit voortreffelijke prestaties van de Daihatsu Applause, blijft het brandstofver-



bruik bescheiden. Hadden zestienkleps motoren vroeger de naam om, behalve luidruchtig, óók nog eens onzuinig te zijn, dan is dat nu voorgoed verleden tijd geworden. De 4.26 meter lange en slechts 963 kilogram wegende Applause verbruikt bij een constante snelheid van 90 en 120 kilometer per uur respectievelijk slechts één liter brandstof op 19 en 14 kilometer. Zelfs in de stad ligt het verbruik volgens ECE-normen nog altijd op 1 op 11,8. In de praktijk betekent dit, dat de Daihatsu Applause zo rond de 1 op 14 à 1 op 15 zal verbruiken. Zetten we dit tegenover de riant tankinhoud van vijftig liter, dan betekent dit dat men met een volle tank minimaal zevenhonderd kilometer verder(op) komt. En dat is een niet te onderschatten pluspunt!

Binnenin

Dank zij de ruimtebesparende voorwielaandrijving en de uitgekiende inrichting, vinden vijf volwassenen en hun bagage een prettig onderkomen in de Applause. Daarbij komt dat de Daihatsuingenieurs opvallend veel aandacht hebben geschonken aan de afwerking van in-

en exterieur. Zo is het dashboard in alle typen niet alleen heel fraai uitgevoerd en compleet (een toeren- en dagteller zijn bijvoorbeeld standaard, evenals binnen-uit te verstellen buitenspiegels), maar tevens heel overzichtelijk. Bovendien is er meer dan voldoende bergruimte voor kleine spulletjes. Ook de bediening van schakelaars, stuurhendels, versnellingsbak, pedalen en stoelverstelling geeft geen enkel probleem, terwijl het uitzicht rondom vrijwel geen belemmeringen kent als gevolg van het grote glasoppervlak. Geen twijfel mogelijk dus: de Daihatsu Applause is één van de makkelijkst berijdbare auto's in z'n klasse.

Schijfremmen rondom

Bij de ontwikkeling van het onderstel is danig rekening gehouden met het feit dat de Europese automobilist niet alleen vlot, maar ook comfortabel wil rijden. Daarom is de elke Applause bijvoorbeeld uitgerust met onafhankelijke wielophanging, schijfremmen rondom en stabilisatoren. Kent elke uitvoering bovendien standaard al een 'Business Class'-inrichting. En maakt een fors aantal leverbare accessoires het mogelijk om aan alle speciale wensen te voldoen. Neem nou het veiligheids-verhogende anti-blokeer remsysteem (ABS), in combinatie met de zich automatisch aan het wegdek aanpassende 'Frequency Control'-schokdempers. En wat dacht u van elektrisch te bedienen zijruiten of centrale deurvergrendeling. Om over stuurbekerichting nog maar te zwijgen...

OPVALLEND TOT IN DETAIL

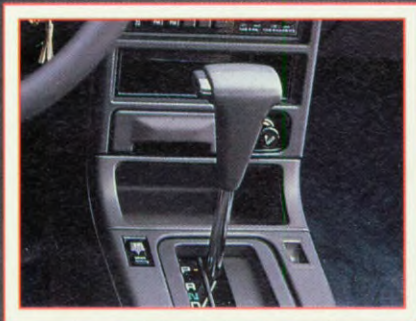
Aangezien Daihatsu met de veelzijdige Applause-lijn een breed publiek wil bereiken, is er veel aandacht besteed aan de toevoeging van zinvolle, comfort-verhogende details. En dan laten we de standaard vijfde deur, de geavanceerde vierwielaandrijving, het leverbare anti-blokeer remsysteem (ABS) en de standaard zestienkleps inspuitsmotor nog maar even buiten beschouwing.



Zijn kwaliteiten krijgt de Applause vooral door het ruime, comfortabele en ergonomisch gestyleerde interieur, dat plaats biedt aan vijf volwassenen. Een vlakke, bij neergeklapte achterbank heel forse kofferruimte met een inhoud van 339 liter (180 x 130 x 110 cm) houdt bovendien ruimschoots rekening met hun bagage. Veeleisende automobilisten, die persoonlijk getinte extra's wensen, kunnen in de Xi- en Zi-modellen onder meer kiezen voor een 'electric power'-pakket, met zaken als elektrisch te bedienen zijruiten, centrale deurvergrendeling en

een elektrisch te bedienen antenne. Stuurbekrachtiging en 'Frequency Control'-schokdempers behoren 'eveneens tot de mogelijkheden. Op deze pagina's hebben we een aantal opmerkelijke kenmerken van de diverse leverbare modellen in beeld gebracht.







AUTOTHEEK ZET ALLES OVER AUTO'S VOOR U OP EEN RIJTJE