



Information de presse

APPLAUSE

1997

57ème Salon International de Francfort

DAIHATSU

On prend le meilleur et on l'améliore

Lorsque l'Applause fit sa première apparition mondiale en 1989 au Salon de l'Auto de Genève, notre planète était encore très différente de ce qu'elle est devenue aujourd'hui, politiquement, économiquement mais aussi en matière d'évolutions du monde automobile. Dans un monde en une aussi constante évolution que le nôtre, il est rassurant de savoir que certaines choses, dont l'Applause, sont restées aussi bonnes et s'améliorent même avec le temps. Aujourd'hui, à l'occasion de ce Salon de l'Auto de Francfort, Daihatsu lance avec fierté la version réactualisée de son concept unique et intemporel de l'Applause. Car il s'agit là d'un modèle réellement hybride, qui offre autant les services utilitaires d'un véhicule à hayon que l'élégance d'une vraie berline : deux critères qui avaient présidé au choix du dessin original de la première Applause et dont la conciliation en avait fait le succès. Comme ils le feront encore dans le cas de sa toute nouvelle version. Car cette voiture à hayon et donc à 5 portières, mais de silhouette réelle d'une berline à trois volumes, est restée virtuellement intacte durant les 8 années qui ont suivi son lancement. Et la revoici, fidèle à sa philosophie initiale mais plus mûre encore, parée des nouveaux attraits de sa calandre et de sa face avant, de sa face arrière redessinée et d'un nouveau stylisme intérieur qui donneront désormais à l'Applause originale un look encore plus actuel et contemporain.

Stylisme avant

C'est sans nul doute le lifting de la face avant de l'Applause qui constituera le principal attrait du changement de sa silhouette par rapport au modèle initial. Ce nouveau stylisme se caractérise par une calandre fortement agrandie, incluant désormais une grande grille chromée du plus bel effet, des blocs optiques d'un nouveau dessin, ainsi qu'un nouveau capot moteur et de nouveaux pare-chocs. En dépit de ce face-lift et de cette nouvelle silhouette, le dessin intemporel de l'Applause conserve sa conception originale inédite et volontairement inchangée, de sorte que la seule refonte de sa face sorte avant lui procure une image toujours aussi originale et plus mûre par rapport au modèle initial.

Stylisme arrière

La silhouette arrière de la nouvelle Applause lui offre une apparence plus "formée" vers le haut avec un angle de coffre légèrement plus élevé et de nouveaux blocs optiques d'un dessin différent. Son porte-plaque (d'immatriculation) a ainsi été déplacé depuis son bouclier arrière jusqu'au centre de ses gros blocs optiques, lui ajoutant ainsi une nouvelle ligne droite transversale plus aiguë. Mais, bien évidemment, la nouvelle Applause conserve volontairement tout l'attrait de son fameux coffre de troisième volume s'ouvrant complètement jusqu'à l'arête de son toit, tel un hayon d'une voiture bi-corps. Un détail d'importance, qui a fait d'ailleurs toute la renommée de l'Applause, depuis ses débuts, dans le monde entier.

Habitacle

Le nouveau dessin de son habitacle soutient et confirme la seconde maturité du modèle rénové de l'Applause. Une nouvelle planche de bord, complètement différente de celle du modèle précédent, s'apparente à présent au dessin de toutes celles qui équipent désormais les autres modèles de la gamme des voitures particulières de Daihatsu : elle présente notamment un nouvel ensemble de cadrans et une console centrale disposée en forme d'un "L" inversé. La banquette arrière peut désormais être entièrement rabattue vers l'avant, ou par sièges séparés (gauche et droite) pour permettre une plus grande modularité encore de sa configuration de chargement. De plus, la totalité de la banquette arrière peut à présent être repliée et ramenée vers l'avant, afin de créer un vaste espace de chargement, large et tout plat.

Motorisation

Le bloc moteur de l'Applause initiale se voit aujourd'hui intimement affiné, affichant un profil plus pointu, disposant d'un allumage sans distributeur séparé, et présentant un taux de compression plus élevé de 10,5 : 1, ainsi que de multiples améliorations - dont un capteur de fermeture des lumières qui optimise le rendement de l'allumage. En développant 73 kW de puissance à 6.000 trs./min. pour un couple de 138 Nm à 3.600 trs./min., le bloc moteur tout en aluminium de l'Applause, de 1600 cc de cylindrée et dynamisé par 16 soupapes, s'avère être l'un des moteurs SOHC les plus doux et les plus fiables du moment.

Suspensions

Le dispositif des suspensions de l'Applause, de type à jambes de force Mc Pherson et à 4 roues indépendantes, recourt à des ressorts hélicoïdaux inversés et à un nouvel axe d'alignement par rapport aux voies, qui améliorent encore le rendement de ses performances d'amortissement et son confort de progression. Une barre stabilisatrice a été intégrée à sa suspension avant afin de supprimer efficacement le moindre flottement lorsque le véhicule est en virage. Parallèlement, la suspension arrière de l'Applause est confiée à des doubles bras inférieurs qui optimisent l'angle d'inclinaison des roues arrière afin de maintenir au véhicule une stabilité exemplaire en toutes circonstances, sous tous les types de conduite et de revêtements.

Freins

Les freins avant de la nouvelle Applause reçoivent désormais des disques ventilés, dont la réputation n'est plus à faire en matière de dispersion de la chaleur due au frottement de leurs plaquettes. De tels disques augmentent donc encore notablement les performances du freinage et leur effet de résistance permanent au fameux fading dont l'échauffement lors de coups de freins répétés altérerait considérablement l'efficacité du freinage de la voiture. Les freins arrière, quant à eux, sont confiés à des tambours assistés de haute fiabilité. Grâce à l'assistance d'un servo en tandem de 7,5 pouces de diamètre, les freins de l'Applause réagissent à la moindre sollicitation - même en

douceur - de la pédale de frein et permettent donc au conducteur de ralentir ou d'immobiliser aussitôt son véhicule en toutes situations. D'autant plus que toutes les versions européennes de la nouvelle Applause se voient désormais équipées d'origine du fameux ABS (anti-blocage des roues) à 4 capteurs et 4 voies qui contrôle en permanence, efficacement et individuellement, chacune des roues de la voiture.

Equipements de sécurité

La nouvelle Applause reçoit aussi de généreux équipements de sécurité, tant active que passive; la cellule de sa coque robuste et hautement rigide, dotée de zones d'absorption des chocs tant à l'avant qu'à l'arrière, réduit notablement le risque de chocs pour tous les occupants en cas d'accident. Des barres de renfort latérales logées dans chacune de ses quatre portières augmentent encore leur protection en cas de collision latérale. Tous les modèles commercialisés en Europe sont également désormais fournis, équipés d'origine, de deux coussins gonflables de sécurité (de type airbag) pour le conducteur et son passager à l'avant.

De plus, l'Applause dispose désormais d'un dispositif de déverrouillage de chacune de ses portières en cas d'accident. Un capteur d'impacts libère en effet automatiquement le verrouillage de chacune de ses quatre portières dès qu'il enregistre le choc d'une collision d'importance, facilitant ainsi l'intervention plus rapide des services de secours pour venir en aide et désincarcérer ses occupants. Parallèlement, ce dispositif de capteur d'impact active aussitôt les feux de détresse de la voiture ainsi que l'éclairage du plafonnier, afin de prévenir les autres usagers et de leur signaler - même de nuit - la présence de l'accident.

A l'avant, les ceintures de sécurité de la nouvelle Applause se voient équipées de pré-tensionneurs ainsi que de mécanismes de retenue et de limitation de force ; leurs points d'ancrage sont aussi désormais réglables en hauteur en fonction de la taille des occupants du véhicule. Tous ces nouveaux aménagements ont pour but de protéger encore plus efficacement le conducteur et le passager avant en cas d'accident, tout en les rassurant sans entraver leur liberté de mouvement durant leur conduite normale.

L'un dans l'autre, la nouvelle Applause reprend donc tous les ingrédients du succès de sa devancière si populaire dans le monde entier, tout en lui permettant de faire un nouveau pas en avant. Ne nous y trompons donc pas : l'Applause était une voiture de valeur. Elle est simplement meilleure encore

Spécifications

Dimensions

Longueur totale		4350 mm
Largeur totale		1660 mm
Hauteur totale		1385 mm
Empattement		2470 mm
Voie	- avant	1425 mm
	- arrière	1415 mm
Garde au sol		140 mm
Poids à vide	- boîte manuelle	975 (Li), 985 (Xi)
	- boîte automatique	1015 (Li), 1025 (Xi)
Diamètre de braquage		9,6 m

Moteur

Type		HD-E, à essence, transversal, refroidi par eau, 4 cylindres en ligne, 4 temps, 16 soupapes, SOHC
Cylindrée		1590 cc
Course × alésage		76,0 mm × 87,6 mm
Puissance max.		73 kW à 6000 trs./min.
Couple max.		138 Nm à 3600 trs./min.
Taux de compression		10,5
Système d'alimentation		EFI
Capacité du réservoir		50 litres (sans plomb)

Transmission

Type	- boîte manuelle :	5 vitesses avant, toutes synchronisées
	- boîte automatique :	4 rapports
Rapports de transmission	- boîte manuelle :	1ère : 3.090 2ème : 1.750 3ème : 1.250 4ème : 0.916 5ème : 0.750 marche arrière : 3.142
	- boîte automatique :	1ère : 3.643 2ème : 2.008 3ème : 1.296 4ème : 0.892 marche arrière : 2.977
Rapport final	- boîte manuelle	4.266
	- boîte automatique	2.821
Embrayage		mécanique, monodisque à sec avec ressort-diaphragme

Information de presse

Direction

Type

à crémaillère

Freins

Frein à main

Avant
Arrière

disques ventilés
tambours
mécanique sur les roues
arrière

Suspension

Avant
Arrière

Mac Pherson
Mac Pherson, double bras

Pneus

175/70R13