

# Presse- Information

# APPLAUSE

1997

**57. Internationaler Automobil-Salon Frankfurt**

## RÜCKKEHR EINES ZEITLOSEN

Als der Applause 1989 sein Debüt auf dem Genfer Automobilsalon hatte, war unser Planet noch ein ganz anderer Platz - politisch, wirtschaftlich und in der Automobilentwicklung. In einer Welt, die sich so schnell verändert, ist es tröstlich zu wissen, daß einige Dinge, wie der Applause, großartig beginnen und mit der Zeit noch besser werden.

In diesem Jahr stellt Daihatsu mit großen Stolz die überarbeitete Version des zeitlosen Applause auf der IAA in Frankfurt vor.

Ein Hybridmodell, das den praktischen Nutzen eines Schräghecks und die Eleganz einer Limousine miteinander vereinigt - dies war das ursprüngliche Daihatsu-Designkonzept hinter dem Applause. Dieses einzigartige fünftürige, Three-Box-Styling blieb in den acht Jahren seit der Einführung nahezu unverändert. Er erscheint nun wieder auf der Bühne, mit brandneuem Design von Front und Heck sowie des Innenraums, das dem ursprünglichen Applause einen zeitgemäßeres Aussehen verleiht.

### Front-Styling

Die Frontansicht des neuen Applause ist wahrscheinlich die auffälligste Veränderung gegenüber dem ursprünglichen Modell. Dieses neue Styling umfaßt den vergrößerten Kühlergrill mit Chromverzierung, neu konstruierte Scheinwerfer, die Motorhaube und den vorderen Stoßfänger. Trotz dieses "Faceliftings" bleibt das zeitlose Design des Applause jedoch unverändert; das neue Styling hat also das "ausgereifte" Erscheinungsbild des ursprünglichen Applauses nicht verändert.

### Heck-Styling

Die Rückseite des neuen Applause ist stärker ausgeformt durch den leicht nach oben gestellten Kofferraumdeckel und die neu geformten Schlußleuchten. Die Kennzeichenhalterung, die nun nicht mehr auf dem hinteren Stoßfänger, sondern zwischen den Schlußleuchten sitzt, gibt dem Fahrzeug ein aktuelleres Aussehen. Natürlich verfügt der Applause auch über die ganz zu öffnende, gestufte Heckklappe, für die er weltbekannt ist.

### Innenraum

Der aufgewertete Innenraum besticht durch seine hochwertige Polsterung. Das neue, vollkommen überarbeitete Armaturenbrett des Applause wurde im Design mehr den anderen Daihatsu-Fahrzeugen angepaßt. Die Instrumentenbaugruppe und die Mittelkonsole sind nun L-förmig angeordnet. Die Rücksitze können entweder teilweise (links und rechts) oder ganz umgelegt werden. Darüber hinaus kann die Rücksitz umgeklappt und nach vorne angehoben werden, so daß ein vollkommen ebener und breiter Gepäckraum entsteht.

## Motor

Die Antriebseinheit des Applause wurde durch Überarbeitung des Nockenprofils weiter verfeinert. Weitere Verbesserungen sind die nun verteilerlose Zündung und das erhöhte Verdichtungsverhältnis von 10,5:1 - einschließlich eines Klopfensors zur Optimierung der Zündzeitpunktverstellung. Die maximale Leistung liegt bei 73 Kilowatt (99 PS) bei 6.000 Umdrehungen in der Minute und einem Drehmoment von 138 Newtonmeter bei 3.500 U/min. Der 16-Ventil-Leichtmetallmotor des Applause mit 1600 cm<sup>3</sup> ist einer der laufruhigsten und zuverlässigsten SOHC-Motoren auf dem Markt.

## Radaufhängung

Die Einzelradaufhängung mit MacPherson-Federbein des Applause verfügt über versetzte Schraubenfedern und eine verbesserte Radausrichtung, um Leistung und Komfort zu erhöhen. Zur Vorderradaufhängung gehört ein Stabilisator, der das Schaukeln des Fahrzeugs bei Kurvenfahrten unterdrückt. Die Hinterradaufhängung verfügt über Doppelgelenk-Querlenker, die durch Optimierung des Hinterradwinkels eine größere Stabilität in allen Fahrsituationen gewährleisten.

## Bremsen

Als Vorderradbremse werden beim überarbeiteten Applause belüftete Scheibenbremsen verwendet, die die Wärme hervorragend ableiten und daher eine konstante Bremswirkung auch im Dauerbetrieb gewährleisten. Auf die Hinterräder wirken Trommelbremsen. Durch die Verwendung von 7,5"-Tandembremskraftverstärkern wird das Abbremsen und Anhalten eines Applause für den Fahrer zum Kinderspiel. Die europäischen Modelle des neuen Applause sind serienmäßig mit einem 4-Kanal-ABS mit 4 Sensoren ausgestattet, das auf alle vier Räder einzeln wirkt.

## Sicherheitsmerkmale

Die Länge des neuen Applause bietet einzigartige Sicherheitsreserven. Die robuste und sehr steife Karosseriezone mit vorderer und hinterer Knautschzone verringert das Verletzungsrisiko bei einem Unfall erheblich. Seitenaufprallschutz in allen vier Türen gewährleistet besseren Schutz bei Seitenauffahrunfällen. In den europäischen Modellen sind serienmäßig Doppelairbags für Fahrer und Beifahrer eingebaut.

Darüber hinaus verfügt der neue Applause über einen aufprallsensiblen Türentriegelungsmechanismus. Dieses System entriegelt bei einem Unfall die Türen automatisch, damit die Insassen das Fahrzeug schneller verlassen können, aktiviert gleichzeitig die Warnblinkanlage und schaltet die Innenraumleuchte ein, um anderen Verkehrsteilnehmern die Gefahr zu signalisieren. Die vorderen Sicherheitsgurte verfügen über Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzermechanismen sowie über eine Gurthöhenverstellung, um den Fahrer und Beifahrer bei einem Unfall wirksam zu schützen und ihnen gleichzeitig bei normalen Fahrbedingungen die notwendige Sicherheit zu geben.

Fazit: Alles in allem wird der Applause den Erfolg seines Vorgängers noch übertreffen können. Es gibt kein Vertun: Der Applause ist wieder da.

## Technische Daten Applause

### Abmessungen

Gesamtlänge		4350 mm
Gesamtbreite		1660 mm
Gesamthöhe		1385 mm
Radstand		2470 mm
Spurweite	Vorne	1425 mm
	Hinten	1415 mm
Bodenfreiheit		140 mm
Leergewicht	5-Gang-Schaltgetriebe	975 kg (Li), 985 kg (Xi)
	4-Gang-Automatikgetriebe	1015 kg (Li), 1025 kg (Xi)
Wendekreis (Reifen)		9,6 m

### Motor

Typ	HD-E (Benziner) wassergekühlter 4-Zylinder- Viertakt-Reihenmotor, vorn quer eingebaut, vier Ventile je Zylinder, SOHC
Hubraum	1590 cm <sup>3</sup>
Bohrung × Hub	76,0 mm × 87,6 mm
Max. Leistung	73 kW (99 PS) bei 6000 U/min
Max. Drehmoment	138 Nm bei 3600 U/min
Verdichtungsverhältnis	10,5
Kraftstoffsystem	EFI
Kraftstofftankinhalt	50 Liter

### Getriebe

Typ	5-Gang-Schaltgetriebe 4-Gang-Automatikgetriebe
Übersetzungsverhältnisse	5-Gang-Schaltgetriebe 1. Gang: 3,090, 2. Gang: 1,750, 3. Gang: 1,250, 4. Gang: 0,916, 5. Gang: 0,750, Rückwärtsgang: 3,142 4-Gang-Automatikgetriebe 1. Gang: 3,643, 2. Gang: 2,008, 3. Gang: 1,296, 4. Gang: 0,892, Rückwärtsgang: 2,977
Achsantriebsübersetzung	5-Gang-Schaltgetriebe 4,266 4-Gang-Automatikgetriebe 2,821
Kupplung	mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung

# Presse-Information

## Lenkung

Typ

Zahnstangenlenkung

---

## Bremsen

Hauptbremse

Vorne

Belüftete Scheibenbremse mit  
Bremskraftverstärker

Feststellbremse

Hinten

Trommelbremse  
Mechanisch auf die  
Hinterräder wirkend

---

## Aufhängung

Doppelgelenk

Vorne  
Hinten

MacPherson-Federbein  
MacPherson-Federbein,

---

## Reifen

175/70R13