

Historie

CO VÁS ČEKÁ
NA NÁSLEDUJÍCÍCH
STRANÁCH:

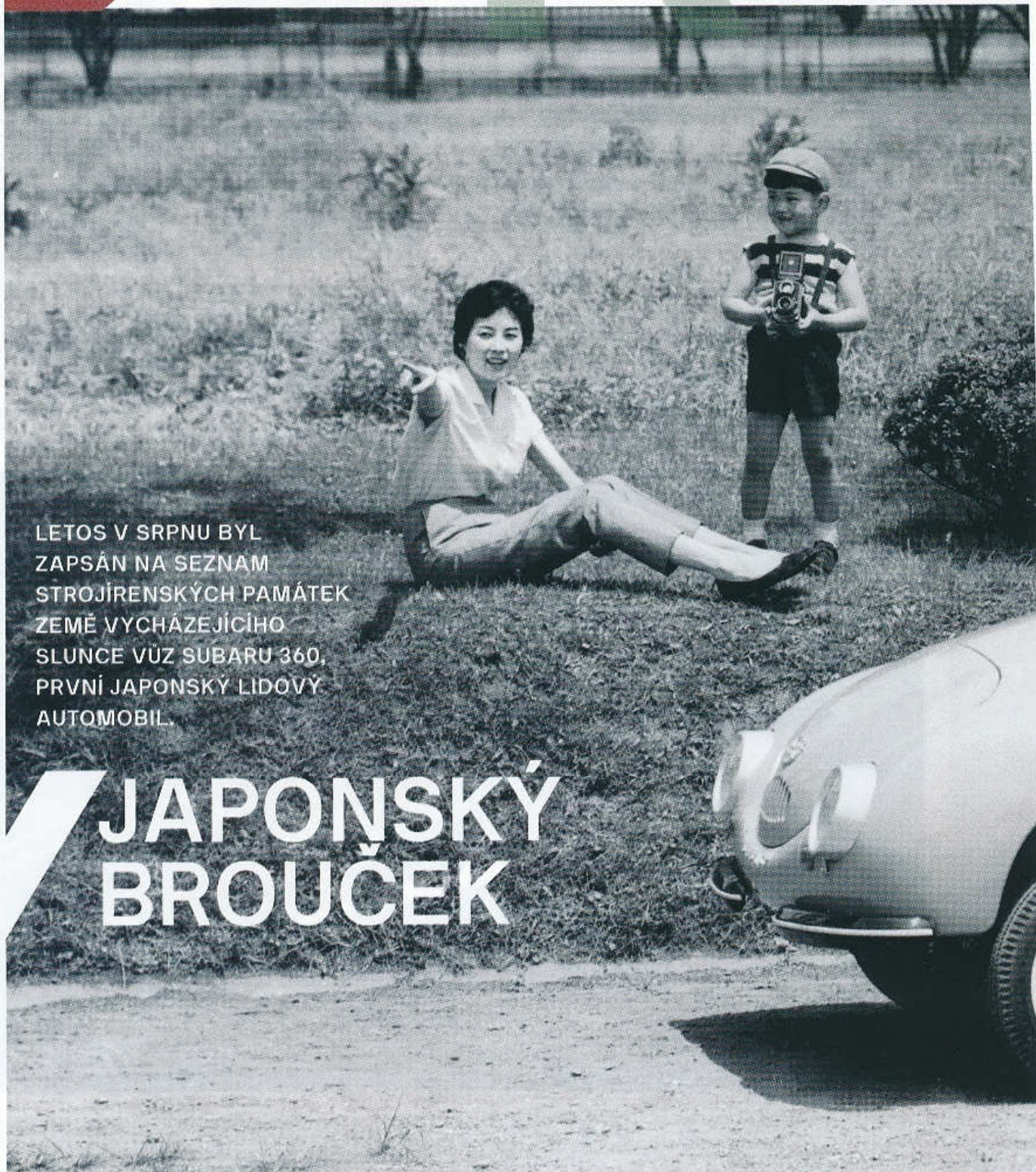
Subaru 360 →
Fiat 1800-2300

Koncern Fuji Heavy Industries Ltd. se ve druhé polovině padesátých let rozhodl vstoupit do automobilové branže, přesněji do vývoje a výroby vozu třídy Kei Jidōsha. Podle předpisů platných v letech 1955 až 1975 směly být japonské mini-automobily této třídy poháněny motorem o objemu do 360 cm³, jejich délka a šířka musely zůstat pod hranicí 3,0 a 1,3 metru.

Projekt s kódovým označením K-10 vyústil ve čtyřmístný automobil Subaru 360, jenž byl novinářům představen počátkem března 1958. Veřejnost se s ním seznámila o tři

LETOS V SRPNU BYL
ZAPSÁN NA SEZNAM
STROJIRENSKÝCH PAMÁTEK
ZEMĚ VYCHÁZEJÍCÍHO
SLUNCE VŮZ SUBARU 360,
PRVNÍ JAPONSKÝ LIDOVÝ
AUTOMOBIL.

JAPONSKÝ BROUČEK



2000

1990

1980

1970

1960

1950

1940

1930

1920

1900

1890

1958-1970

týdny později na výstavě v Tokiu. Výroba lidového vozu s osobitě tvarovanou karoserií zaoblených tvarů odstartovala v létě 1958 a pokračovala téměř dvanáct let, do dubna 1970.

Srdcem Subaru 360 byl vzduchem chlazený dvoudobý řadový dvouválec 356 cm³ uložený ve stojaté poloze napříč za zadní nápravou. Dvouválec dával zpočátku skromných 16 k SAE (12 kW) při 4 500 1/min a spolu s třístupňovou převodovkou umožňoval vozíku o hmotnosti pouhých 385 kg jezdit na desetipalcových kolech s pneumatikami 4,50-10 (později 4,80-10) rychlostí až 80 km/h. Spotřeboval ▶

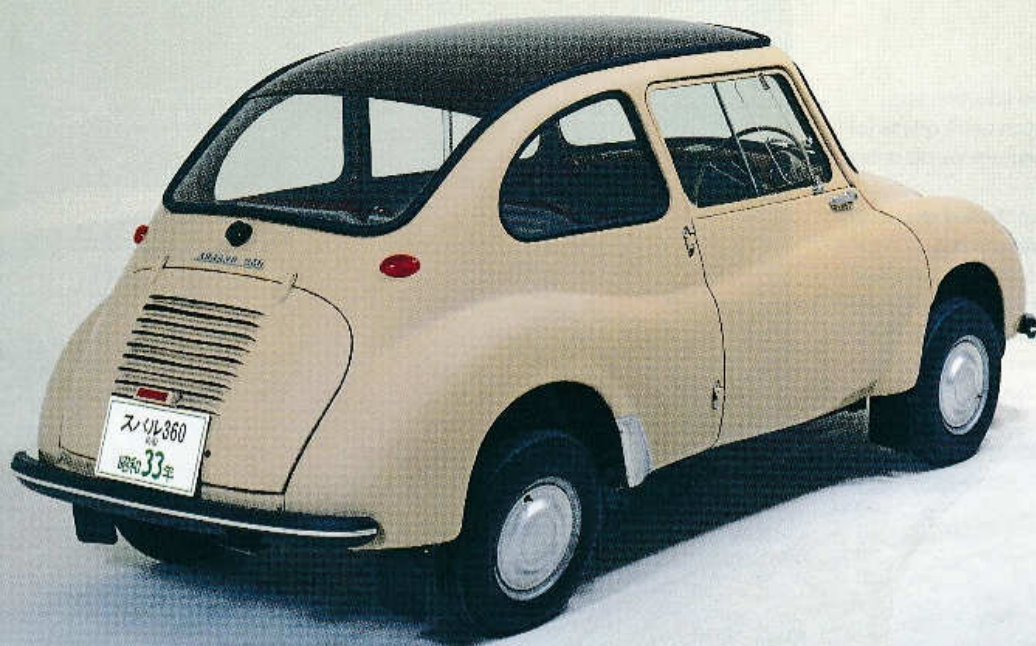
SUBARU 360 V EXPORTNÍM PROVEDENÍ PRODAVANÉM OD ROKU 1968 V USA

SPARTÁNSKÝ INTERIÉR PRVNÍ VERZE SUBARU 360 VYRÁBĚNÉ V LETECH 1958-60



JAPONSKÁ IDYLKA: MAMINKA A KLUK NA VÝLETĚ S VOZEM SUBARU 360 (1958)





▲ SUBARU 360 ROČNÍKU 1958 S PEVNOU STŘECHOU ZHOTOVENOU Z LAMINÁTU

► kolem šesti litrů směsi benzínu s olejem na 100 km, takže mu stačila nádrž o objemu 20 l umístěná v motorovém prostoru s nalévacím hrdlem na zádi, nad kapotou.

Samonosná karoserie z ocelového plechu měla dvoje vzadu zavěšené dveře, jež se otvíraly proti směru jízdy, střecha kabiny byla zhotovena z laminátu. Konstrukce střechy a zadního okna umožňovala souběžnou výrobu čtyřmístného polokabrioletu se skládací plátnou střechou a dvómístného obchodního modelu s laminátovou střechou nad předními sedadly a textilní střechou nad prostorem pro náklad.

Subaru 360 mělo všechna čtyři kola nezávisle zavěšena, přední na vlečených oblých klíčkách a zadní poháněná na kombinaci výkyvných polonáprav a podélných ramen. Odpružení obstarávaly příčné zkrutné tyče, vpředu doplněné centrální svíslou vinutou pružinou. Hřebenové řízení vyžadovalo 3,25 otáčky volantu mezi krajními polohami. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly kapalinové ovládání. Elektrická soustava pracovala s napětím 12 V, baterie byla uložena v předí vozíku stejně jako náhradní kolo.

Spartánsky vybavený interiér poskytoval skromně dimenzovaný prostor čtyřem osobám menšího vzrůstu, řidič měl k dispozici jediný

přístroj, malý kruhový rychloměr se stupnicí do 100 km/h a počítadlem ujetých kilometrů. Palivoměr nahrazovala kontrolka signalizující nutnost tankování.

Posuvná okénka ve dveřích nestačila k dostatečnému větrání kabiny, od léta 1959 větrání podpořil nově montovaný ventilátor, později i výklopná zadní boční okénka.

Při rozvoru náprav 1 800 mm byl vozík Subaru 360 dlouhý 2 995 mm, široký 1 300 mm a vysoký 1 350 mm, o hmotnosti necelých 400 kg jsme se už zmínili. Celková hmotnost plně obsazeného vozu dosahovala hodnoty 640 kg.

V sezoně 1960 byl výkon motoru lehce zvýšen na 18 k (13 kW) a největší rychlost vzrostla na 90 km/h, jízdní vlastnosti zlepšila montáž kapalinových tlumičů místo dřívějších třecích.

V říjnu 1960 byl na tokijském autosalonu představen exportní model Subaru 450 s většími nárazníky, světlomety zčásti zapuštěnými do přídů a motorem převrtaným na 423 cm³. Ten dával výkon 23 k (17 kW) při 5 000 1/min a vozíku uděloval rychlost 100 km/h. Do Austrálie bylo vyvezeno několik desítek těchto vozů pod označením Subaru Maia, v omezených počtech se exportní model 450 vyráběl do roku 1966.

▼ VZADU NAPŘÍČ ULOŽENÝ VZDUCHEM CHLAZENÝ DVOUDOBÝ DVOUVÁLEC 356 CM³

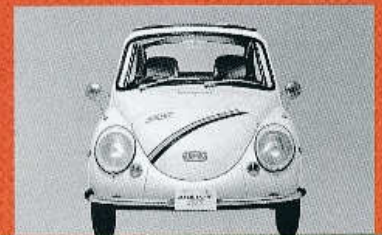
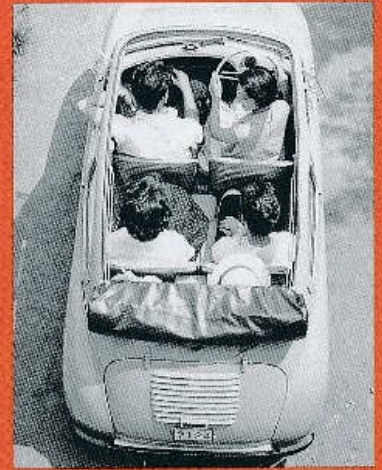


▼ SKLOPENÍM ZADNÍHO OPĚRADLA VZNIKLA V KOMBÍKU ROVNÁ LOŽNÁ PLOCHA





▲ TRÍMETROVÉ KOMBI SUBARU 360 CUSTOM S UŽITEČNOU HMOTNOSTÍ 250 KG



OD ROKU 1959 EXISTOVALO SUBARU 360 I JAKO ČTYRMÍSTNÝ POLDKABRIOLET

▲ PŘÍD SPORTOVNĚ LADĚNÉHO MODELU YOUNG SS S PRUHY A KRYTÝ SVĚTLOMETY

Od léta 1963 se vedle tudoru nově vybaveného stahovacími okny ve dveřích a větším sdruženým přístrojem vyrábělo i kombi Subaru 360 Custom s třetími nahoru vyklápěcími dveřmi ve svislé zadní stěně. Sklopením zadního opěradla se v něm dala vytvořit rovná ložná plocha, ovšem ve výšce nad úrovní nadále stojatého motoru.

Na jaře 1964 nabídku rozšířil model s elektromagneticky ovládanou samočinnou spojkou a dvoupedálovým ovládním, od léta téhož roku dostal dvouválec oddělené mazání s nádržkou na 2,5 l oleje a jeho výkon stoupl na 20 k (15 kW). Na podzim 1965 byl objem palivové nádrže zvětšen na 25 l, zároveň dostala nově nalévací hrdlo s odklápěcím krytem.

V roce 1967 dosáhla produkce vozů Subaru 360 rekordní výše přes 68 tisíc kusů, v březnu 1968 následovala poslední výrazná inovace. Výkon motoru 356 cm³ byl vyladěn na 25 k (18,5 kW) při 5 500 1/min. Všechny vozy, s výjimkou exemplářů vybavených automatickou spojkou, dostaly čtyřstupňovou převodovku, v níž třetí stupeň byl přímý záběr, zatímco „čtyřka“ fungovala jako rychloběh. Vůz o hmotnosti 420 kg uháněl rychlostí až 110 km/h, jako trvalou však výrobce doporučoval 80 km/h.

V sezoně 1968 se vozy Subaru 360 začaly ve větších počtech (celkem asi 10 tisíc) vyvážet do Spojených států. Pro mladé americké zákazníky, ale i pro jejich japonské vrstevníky, vznikly na podzim 1968 sportovně laděné modely Young S a Young SS.

První měl standardní motor o výkonu 25 k (18,5 kW), navenek se lišil zejména „rychlými“ pruhy na střeše, uvnitř koženkovým potahem volantu a otáčkoměrem. Young SS dostal šikmé pruhy i na před, přes světlometry aerodynamické kryty z plexiskla a hlavně – jeho dvouválec 356 cm³ osazený dvěma karburátory Mikuni Solex dával 36 k (26,5 kW), byl až při 7 000 1/min a podle normy SAE.

Uvnitř měl Young SS černé koženkové čalounění, opěrky hlavy na předních sedadlech, bezpečnostní pásy červené barvy, koženkou potažený věnec volantu a v kapličce před řidičem rychloměr se stupnicí do 140 km/h a otáčkoměr cejchovaný do 8 000 1/min.

Společnost Subaru of America, kterou vedl pozdější výrobce sportovních vozů Malcolm Bricklin, lákala mladé zákazníky svižnými reklamními spoty. Obchody však vážly a vozíky na tu dobu archaických tvarů se nakonec rozprodávaly „za hubičku.“

Celkem bylo v letech 1958 až 1970 vyrobeno 392 tisíc vozů Subaru 360 všech provedení, dnes tyhle poněkud hlučné, ale sympatické japonské broučky sběratelé přeplácejí a hýčkají... ◀

▼ SUBARU 360 YOUNG SS S MOTOREM 356 cm³ O VÝKONU 36 K SAE (1968)

▼ PALUBNÍ DESKA MODELU YOUNG SS VYBAVENÁ OTÁČKOMĚREM DO 8 000 1/MIN

▼ VPŘEDU HLAVOVÉ OPĚRKY A ČERVENÉ BEZPEČNOSTNÍ PÁSY MODELU YOUNG SS

