

# Japonská konfekce

*V sedmdesátých letech se japonské automobily vyznačovaly osobitým designem a pestrou nabídkou. Typickým příkladem je Nissan Skyline z období 1972 až 1977.*



Dvojice kupé hardtop Skyline: modré 2000 GT-X a červené 1800 GL (1972)

Jméno Skyline se poprvé objevilo na scéně na jaře roku 1957, kdy s ním debutoval sedan střední třídy značky Prince. V létě 1966 převzal automobilku Prince koncern Nissan a zvukně pojmenování zařadil do svého portfolia.

Po Skyline s interním označením C 10 vyráběné v letech 1968 až 1972 následovala na podzim 1972 nová modelová řada Skyline C 110, již jsou věnovány tyto řádky.

Od počátku sedmdesátých let se japonské automobilky chovaly stále sebevědoměji a projevovalo se to i na designu jejich vozidel. Osobitě střížené kreace nebyly určeny jen na autosalony, ale i do sériové výroby. Přitom se pod na první pohled stejně

vyhlížejícím zevnějškem modelové řady objevovala rozdílná technická řešení.

Skyline řady C 110 představovala širokou paletu automobilů střední třídy klasické koncepce se čtyřválcovými i šestiválcovými motory OHC o objemu 1,6 až 2,4 l. Čtyřválcové modely měly rozvor náprav 2,51 m a vyráběly se s karoseriemi sedan, kupé hardtop (bez středních sloupků) a kombi, šestiválcové vozy s rozvorem 2,61 m byly k máni jen v podobě sedanu a kupé hardtop.

Základ nabídky tvořily vozy Skyline 1600 poháněné čtyřválcem 1593 cm<sup>3</sup> o výkonu 100 k (74 kW) SAE ve spojení s třístupňovou, nebo čtyřstupňovou manuální převodovkou. První měla řadící páku na



▲ Sedan Skyline 2000 GT se šestiválcem a nezávislým zavěšením zadních kol

▲ Palubní desku kupé Skyline 2000 GT zdobilo sedm kruhových přístrojů (1972)

▲ Šestiválcový sedan Skyline 2000 GT se čtyřmi kruhovými zadními světlými

Kupé bez středních sloupků Skyline 1600 GL v provedení Sporty z roku 1972



sloupku řízení, druhá na středním tunelu. Jako jediné z této řady jezdily „šestnáctistovky“ na menších třináctipalcových kolech.

Skyline 1800 měla pod kapotou čtyřválec 1815 cm<sup>3</sup> o výkonu 105 k (77 kW), k němuž výrobce nabízel čtyřstupňovou manuální převodovku, ale i třístupňovou automatiku. Všechny čtyřválcové modely měly přední kola nezávisle zavěšena na spodních příčných ramenech a svislých vzpěrách McPherson s vinutými pružinami. Vzadu byla u čtyřválců poháněná tuhá náprava s podélnými listovýmipery.

Čtyřválcový sedan a kupé hardtop měly do délky 4,25 m, pětadvacetifové kombi s nezvykle tvarovaným mohutným zadním sloupkem bez okna bylo dlouhé 4,31 m. Hmotnost jednotlivých modelů se

pohybovala v rozmezí 980 až 1035 kg, přičemž nejtěžší byla samozřejmě kombi.

Vozy Skyline 1600 a 1800 dosahovaly největší rychlosti 160 a 165 km/h a běžně spotřebovaly 8 až 10 l benzínu na 100 km, takže jim v zádi uložena palivová nádrž o objemu 55 l poskytovala dostatečnou autonomii.

Šestiválcové modely Skyline 2000 byly vybaveny řadovým šestiválcem 1998 cm<sup>3</sup> nabízeným ve dvou výkonových verzích. V modelu 2000 GT dával s jedním dvojitým karburátorem 120 k (88 kW) SAE, v provedení 2000 GT-X se dvěma dvojitými karburátory nabízel 130 k (96 kW). Zákazník mohl v obou případech volit mezi



Palubní deska modelu Skyline 1800 GL Sporty s trojicí kruhových přístrojů



Pohled do interiéru kupé Skyline 1800 GL Sporty bez středních sloupků

Také kupé Skyline se mohlo pochlubit výraznou křivkou na zadním blatníku



► čtyřstupňovou a pětistupňovou manuální převodovkou a třístupňovou automatikou.

Šestiválcové modely měly nejen delší rozvor a prodloužené karoserie (sedan i kupé měřily 4,46 m), ale také nezávislé zavěšení poháněných zadních kol na trojúhelníkových ramenech se šikmou osou kývání a vinutými pružinami. Stejně jako všechny ostatní vozy této řady byly vybaveny vpředu kotoučovými a vzadu bubnovými brzdami, standardně s posilovačem.

Vozy Skyline 2000 GT a 2000 GT-X vykazovaly hmotnost 1125 až 1140 kg a na čtrnáctipalcových kolech uháněly maximální rychlosti 175 a 180 km/h. Sportovně laděnému interiéru dominovala palubní deska osazená celkem sedmi kruhovými přístroji, včetně dvou

velkých: vlevo otáčkoměru se stupnicí do 8000 1/min, vpravo rychloměru cejchovaného do 180 km/h. Samozřejmostí byl sportovní volant se třemi příčkami a věncem potaženým kůží.

Jen na export byly určeny vozy Skyline 2400 GT poháněné větším šestiválcem 2393 cm<sup>3</sup> o výkonu 130 k (96 kW) SAE v kombinaci se čtyřstupňovou ručně řazenou převodovkou, nebo s třístupňovou automatikou. V některých západoevropských zemích se tyto modely prodávaly od sezony 1973 pod označením Datsun 240 K GT a např. v Německu byl jejich výkon udáván hodnotou 113 k (83 kW) DIN.

Připomeňme, že šlo o motor pocházející ze sportovního kupé Datsun 240 Z, ale se sníženým stupněm komprese a s jedním karburátorem místo dvou.



▲ Pětidveřové kombi Skyline 1800 Deluxe s mohutným zadním sloupkem



▲ Na osobitě tvarované zádi kombi Skyline nechyběl údaj o nosnosti 400 kg



▲ Kupé Skyline 2000 GTX-E ročníku 1976 vybavené dvojicí velkých mlhovek

Sedan Skyline 1600 v základním provedení na třináctipalcových kolech



Jepičí život mělo pouze pro japonský trh určené nabroušené kupé Skyline GT-R s rozvorem 2,57 m a délkou 4,33 m. Vyznačovalo se rozšířenými blatníky kryjícími pneumatiky 175 HR 14, výrazným červeným R v typovém označení a kotoučovými brzdami na všech čtyřech nezávisle zavěšených kolech.

Pod kapotou kupé GT-R burácel řadový šestiválec 1989 cm<sup>3</sup> (to není překlep, skutečně 1989 cm<sup>3</sup>; s rozvodem DOHC a čtyřnadvaceti ventily převzatý ze sportovního prototypu R 380. Šestiválec byl naladěný na 160 k (118 kW) SAE a spolu s pětistupňovou manuální převodovkou umožňoval odlehčenému kupé překročit hranici 200 km/h.

Od ledna do března 1973 vznikly jen necelé dvě stovky kupé Skyline GT-R (prý přesně 197 kusů), pak jejich krátkou kariéru ukončily přísnější emisní předpisy.

Na podzim 1975 dostaly vozy Skyline 1600 a 1800 nové čtyřválcové OHČ o objemu 1595 a 1770 cm<sup>3</sup>, opět s deklarovaným výkonem 100 a 105 k (74 resp. 77 kW) SAE. Novinkou téže doby byl model Skyline 2000 GTX-E se šestiválcem 1998 cm<sup>3</sup>. Ten byl místo dvojice karburátorů opatřen vstříkovaním paliva, výkon 130 k (96 kW) SAE však zůstal nezměněn.

Výroba automobilů Nissan Skyline řady C 110 byla ukončena v létě roku 1977. ◀