

Historie do roku 1945

Rozvíjející se japonské hospodářství potřebovalo po roce 1918 zejména rychlou a spolehlivou dopravu nákladů. Na té se vedle velmi dobře fungující dopravy železniční (Mitsubishi vyvinulo v roce 1920 velmi kvalitní parní lokomotivu 0-10-0) začala podílet i nákladní silniční doprava. Vedení koncernu tři diamantů pochopilo, že se mu v tomto směru otevírají netušené možnosti, a tak společnost už od roku 1918, prakticky paralelně s projektem nové parní lokomotivy, začala vyvíjet i lehký nákladní vůz. Ten byl hotov v roce 1920, kdy také čtyři prototypy s názvem T-1 bez nejmenších problémů absolvovaly tisícikilometrovou zkušební jízdu, kterou jako ověření schopností nového vozu požadovala japonská vláda. Ta se také po zahájení výroby stala největším odběratelem modelu T-1. Vůz vznikl ve dvou verzích, z nichž první měla celkovou hmotnost tři a druhá dokonce čtyři tuny. Oba typy poháněl čtyřválcový benzinový motor o výkonu 30 koní. Uživatelské vozy T-1 byly například nasazovány v ulicích města Tokio, kde sloužily zejména jako cisterny. Mnohé z důležitých komunikací v hlavním japonském městě byly v té době totiž ještě nezpevněné - a cisterny se značkou Mitsubishi je musely stále kropit, aby se ve městě příliš neprášilo. Obrovskou práci odvedly populární "téjedničky" také v roce 1923, kdy Tokio postihlo katastrofální zemětřesení. Japonská vláda objednala hned sedmdesát vozů Mitsubishi T-1, které dnem i nocí odklízely trosky a rozvážely po ochromeném městě léky, přikrývky, potraviny a vodu.

Ještě o něco dříve však zástupci společnosti udělali rozhodující krok pro získávání nových obchodních kontaktů a odbytišť. V roce 1919 totiž delegace firmy navštívila německý Berlín, kde vedla dlouhá jednání s vrcholnými představiteli evropského obchodu. Výsledkem bylo otevření první filie koncernu Mitsubishi v Berlíně, k němuž došlo o rok později. Mitsubishi se tak stalo první japonskou obchodní firmou, která měla své zastoupení v Německu. To pak do Japonska z Německa dováželo například motory či akumulátory, ale také chmel, slad a další důležité zemědělské produkty.

V letech 1936 - 38 tak Mitsubishi importovalo například asi 3,6 milionu cigaret Lord od firmy Brinkmann, zatímco opačným směrem proudily potraviny a výrobky z bavlny a hedvábí, pocházející z celého východoasijského prostoru. Pro nás je ovšem zajímavější spolupráce ve strojírenském a dopravním průmyslu. Společnost Mitsubishi Corporation například získala licenci na výrobu německých letadel Junkers, které postupem času začala sama zdokonalovat a vyvíjet. To mělo velmi příznivý dopad i na rozvoj automobilového průmyslu v rámci koncernu Mitsubishi. Jeho inženýři totiž velice rychle zjistili, že proudnicový tvar používaný při stavbě letadel může zvýšit dosahované rychlosti a snížit spotřebu paliva také u automobilů a lokomotiv. Proto také už v roce 1928 vznikl v Japonsku první aerodynamický tunel - a pochopitelně se tak stalo v jedné z dceřinných společností koncernu Mitsubishi Motors, konkrétně v leteckých závodech v Nagoji. Aerodynamický tunel potom dal automobilovým konstruktérům Mitsubishi na tehdejší dobu nevídané možnosti při hledání ideálních aerodynamických tvarů karoserií vozů se třemi diamanty ve znaku. Zajímavé je, že i v době, kdy Mitsubishi nevyrábělo žádné osobní ani nákladní automobily a soustřeďovalo se v oblasti dopravního průmyslu spíše na letadla či lokomotivy, probíhal ve firmě i nadále intenzivní "automobilový" vývoj a výzkum, takže společnost byla připravena vrátit se na trh osobních a nákladních vozů, jakmile k tomu bude vhodná doba. Ten čas přišel v roce 1931, kdy koncern vyvinul a připravil do výroby první dieselový motor v Japonsku. Motor 450 AD měl objem 7000 krychlových centimetrů, přímý vstřik nafty (!!!) a jeho největší výkon činil 70 koňských sil při 1800 otáčkách. Ve třicátých letech měl první japonský diesel obrovský význam pro celou zemi vycházejícího slunce. V té době tam totiž panoval velký nedostatek benzinu, dokonce tak vážný, že značná část osobních i nákladních automobilů v zemi prostě musela být se suchou nádrží odstavena. S naftou to bylo podstatně lepší, japonský petrochemický průmysl ji tenkrát byl schopen produkovat snadněji a také výrazně laciněji než benzin. Po prvním dieselovém motoru přišel další typ 445 AD, menší a také výkonnější než jeho předchůdce. Tento vznětový agregát měl v následujících letech velké zásluhy na značném rozvoji nákladní dopravy v Japonsku.

V roce 1932 způsobil mezi obyvateli Tokia skutečné pozdvižení první velkokapacitní japonský autobus, pochopitelně se třemi diamanty na chladiči. Jmenoval se B-46 Fuso a mohl přepravit 38 pohodlně sedících dospělých osob. Autobus B - 46 byl ovšem ještě vybaven benzinovým motorem. To proto, že byl nasazován převážně na státních autobusových linkách, kde s nedostatkem benzinu problémy nebyly. Autobus byl 7,7 metrů dlouhý, měl benzinový motor o výkonu 100 koní a dosahoval největší rychlosti 100 km/h. O dva roky později dostal autobus i menší motor o objemu 6750 cm³ a výkonu 70 k.

Autobus B-46 Fuso se mezi automobily stal také jedním z prvních exportních úspěchů společnosti Mitsubishi. Třicet kusů totiž odebrala pro svou osobní dopravu Čína, kde podle očitých svědků v

některých provinciích několik exemplářů Mitsubishi B-46 Fuso spolehlivě jezdí dodnes. Vedení koncernu také v první polovině třicátých let zareagovalo na velký rozvoj výroby v nových odvětvích a vytvořilo dvě nové společnosti. Zatímco první osobní vozy vznikaly v loděnicích Mitsubishi a první nákladní ve firmě Mitsubishi Internal Combustion Engine, rozdělil koncern v roce 1934 všechny dopravní aktivity do dvou divizí. Výrobu lodí nadále zajišťovala společnost Mitsubishi Shipyard Nagasaki, zatímco o dopravní prostředky pro vzdušnou, kolejovou a silniční dopravu se starala společnost Mitsubishi Heavy Industries.

Ani ve třicátých letech se však v japonské silniční dopravě mnoho nezměnilo. Individuální doprava tvořila jen mizivou část, hlavní váha ležela na hromadné osobní dopravě a přepravě nákladů. Koncern Mitsubishi se ve svých vývojových aktivitách pokusil spojit a zracionalizovat obě tyto oblasti, a tak v roce 1932 představil velmi zajímavou symbiózu autobusu a nákladního tahače. Vůz nesl název Fuso BT 38 Bus Tractor, dokázal přepravit 28 sedících pasažérů - a k tomu ještě táhnout přívěs o hmotnosti šesti tun. Bus Tractor se ovšem prodal jen v patnácti kusech, zejména proto, že spěchající pasažéři nebyli ochotni čekat, až posádka vozu prohodí plný přívěs za prázdný, nebo zvládne naložení či vyložení nákladu. Ukázalo se, že je třeba jít cestou rozdělení obou typů přepravy, a tak Mitsubishi v roce 1934 představilo hned dva nákladní vozy, které rodně využívaly principu zdvojené zadní nápravy, odpovídající lépe tehdejší kvalitě japonských cest.

Model TS 28 uvezl dvě tuny nákladu, větší TS 35 pak 2,5 tuny. Oba lehké nákladní vozy měly i velmi slušné terénní schopnosti, a tak se uplatnily především při výstavbě a provozu dolů nebo při nasazení v japonské armádě. Ve stejném roce pak společnost Mitsubishi Heavy Industries přišla i se dvěma novými modely autobusů označenými jako BS 40 a BS 43. Jednalo se o autobusy střední kategorie, vyznačující se vynikajícími podvozky a mimořádnými jízdními výkony.

Nejdůležitější událostí roku 1934, která doslova předznamenala další vývoj a výrobu osobních automobilů Mitsubishi, však bylo představení revolučního osobního vozu PX 33. Jestliže si někdo myslí, že roadstery a kabriolety se vznětovými motory, které se dnes sporadicky začínají objevovat v nabídce některých evropských automobilek, jsou až výdobytkem dnešní doby, hluboce se mylí. Pionýrem tohoto konstrukčního směru byl totiž už před 62 roky právě Mitsubishi PX 33. Otevřený cestovní vůz byl poháněn dieselovým motorem - a navíc šokoval i pohonem všech čtyř kol. Stal se tak nejen vůbec první "čtyřkolkou" vyrobenou na japonském území, ale i předchůdcem slavného Pajera. Překvapivé technické novinky se často nesesetávají s velkým obchodním úspěchem. Mitsubishi PX 33 však prorazil a stal se v Japonsku neobyčejně populárním vozem, od něhož se odvíjí dnešní pověst Mitsubishi jako výrobce spolehlivých a výkonných terénních vozů. Velká světlá výška a vynikající trakční schopnosti udělaly z modelu PX 33 kromě jiného i nepostradatelný dopravní prostředek při stavbě silnic v těžko přístupných horských oblastech Japonska, a tak se tento legendární model zasloužil o rozvoj japonské osobní dopravy hned dvěma způsoby. Po třech letech pak výrobce se třemi diamanty ve znaku použil úspěšnou koncepci pohonu všech čtyř kol také u nákladních vozů. A neustálé bombardování japonského trhu technickými novinkami pokračovalo i nadále. Hned v následujícím roce (1935) totiž přišel na trh Mitsubishi Type 94 truck, první japonský nákladní vůz poháněný dieselovým motorem, který si díky svým nízkým provozním nákladům a vysoké spolehlivosti brzy vydobyl na trhu nákladními vozy mimořádné postavení.

Spolu s obchodními úspěchy přišly i důležité technické objevy, které se velmi brzy odrazily také ve výrobě. Už před válkou se tak ve s firmě Mitsubishi Heavy Industries používal pro kontrolu jednotlivých komponentů ultrazvuk, na světových mořích vyhrávaly osobní lodě se třemi diamanty ve znaku v konfrontaci s výrobky evropskými i americkými jeden rychlostní závod za druhým a dieselové motory získaly díky přechodu na vstřík paliva do předkomůrky na výkonu i úspornosti. Tenhle pozitivní vývoj však těžce poznamenaly počínající válečné přípravy. Vývoj motorů i automobilů se tak opět přeorientoval na nákladní vozy určené zejména pro armádu, mezi nimiž hrály u Mitsubishi nejdůležitější roli rychlé dvoutuny TD-35 a YB-40, stejně jako spolehlivé těžké transportéry určené pro jednotky druhého sledu. Ve vývoji motorů se Mitsubishi ještě stačilo blýsknout vznětovým agregátem YC-101, který nenašel na celém světě konkurenci, pokud šlo o poměr výkonu a hmotnosti, a také leteckým motorem A18E, jehož 18 válců dokázalo vyprodukovat výkon 2500 koní. Víc už toho konstruktéři Mitsubishi Heavy Industries do konce války v roce 1945 nestihli.