

Historie do roku 1970

Po skončení války začínal koncern Mitsubishi znovu prakticky od nuly: v podstatě všechny jeho důležité objekty byly během války vybombardovány. Obnovit výrobu automobilů, to byl úkol nad jiné těžký: továrny byly zničené, materiálu zoufale málo. Přesto začaly z prvního provizorně opraveného závodu už brzy vyjíždět osvědčené nákladní vozy Fuso, kterých bylo tolik potřeba při znovuoobnovování válkou zničených japonských měst.

Spojené státy jako vítězná mocnost žádaly mimo jiné i rozdělení mocného koncernu Mitsubishi na řadu malých podniků, aby tak byla oslabena síla někdejšího průmyslového gigantu. Ten se ovšem už před válkou skládal z mnoha samostatných prosperujících výrobních závodů, a tak splnění amerického požadavku koncern příliš těžce nezasáhlo. Koncem roku 1945 ovšem tři diamanty postihla jiná těžká rána, když 2. prosince zemřel prezident Koyata Iwasaki, poslední zástupce rodiny zakladatele koncernu. Od té doby vedli Mitsubishi vždy už jenom volení nebo jmenovaní prezidenti.

V období těsně po válce potřebovalo Japonsko pochopitelně co nejvíce dopravních prostředků. Nákladní vozy a autobusy se proto často vyráběly i z vraků a poškozených součástí. Mitsubishi přispělo v roce 1946 k poválečné obnově dvěma technicky zajímavými vozidly. Prvním byl autobus s motorem na paliva různé kvality a různých oktanových čísel, který se při poválečné bídě o benzin ukázal být skutečným požehnáním. Podvozek autobusu B - 1 pak byl používán i pro další účely, například jako požární vůz, tahač nebo automobil pro odvoz odpadků. Typickou poválečnou konstrukcí ovšem byla tříkolka Mizushima s jednoduchou, ale neobyčejně robustní konstrukcí. Tříkolka měla užitečnou hmotnost 0,4 tuny a používala se jak pro dopravu nákladů, tak i pro dopravu osob. Krátce poté se technici tří diamantů pustili i do vývoje jednostopých motorových vozidel. Někdejší letecký závod patřící do skupiny Mitsubishi totiž začal vyrábět skútr nazvaný Silver Pigeon (stříbrný racek). Tady si japonští konstruktéři počínali stejně jako jejich italské kolegy u firmy Piaggio, když využili zbylých zásob materiálu pro leteckou výrobu. Stříbrný racek tak byl poháněn pomocným jednoválcovým čtyřdobým leteckým motorkem o objemu 120 cm³, jezdil na kolech z leteckých podvozků a jeho karoserie vznikla ze starých leteckých plechů. Výsledkem byl až překvapivě obratný a spolehlivý skútr, který se v Japonsku dočkal skutečného boomu.

Padesátá léta pak pro Mitsubishi znamenala triumfální návrat výroby osobních automobilů. Prvním z nich byl ještě v americké licenci vyráběný džíp "Císař Jindřich". Vzkvétala i výroba nákladních vozů a autobusů. Nákladní Fuso T31 znamenal se svým dieselovým motorem o výkonu 130 koní nové měřítko kvality v osmitunové třídě, zatímco autobus Fuso R-1 se stal dosud největším japonským autobusem a zároveň prvním, jenž měl motor umístěný vzadu. V roce 1958 vyjel z bran Mitsubishi také první autobus s elektrickým pohonem. Pomalu se dařilo obnovovat i exportní aktivity. Například chilská vláda si objednala 600 autobusů Fuso, které se v těžkých jihoamerických provozních podmínkách skvěle osvědčily. V roce 1962 pak přišel první nákladní vůz světa se samonakládacím mechanismem, stejně jako autobus Fuso MAR 820, který byl se svou samonosnou karoserií a turbodieselem o výkonu 280 koní skutečnou revolucí ve stavbě autobusů.

Pojďme se ale podívat na avizované automobily osobní. V roce 1959 představilo Mitsubishi model 500, malý čtyřmístný osobní vůz se vzduchem chlazeným motorem o objemu 493 cm³ umístěným vzadu. Motor dával výkon 21 koní. Mitsubishi 500 byl prvním japonským osobním automobilem, jehož karoserie byla konstruována podle zásad aerodynamiky - a to dokonce s využitím zcela nového aerodynamického tunelu. Malá "pětistovka" dosáhla záhy velkých prodejních úspěchů, ale prosadila se výrazně i v motoristickém sportu, třeba jako vítěz kategorie produkčních vozů při Rallye Macao. Záhy přišel i model 360, který ze 360 krychlových centimetrů objemu dával výkon 18 koní - a to v nejnižší japonské daňové třídě, což tento vůz učinilo přístupným těm nejširším vrstvám obyvatelstva. Model 360 se stal předobrazem pozdějšího úspěšného vozu Mitsubishi Minica. Od tohoto modelu byla odvozena i varianta kombi, jež dodnes patří k nejmenším kombíkům, které se na světě kdy vyráběly.

Důležitý byl pro Mitsubishi Motors rok 1962, kdy se v jeho výrobním programu poprvé objevil model s názvem Colt. První Colt 600 měl ještě karoserii se stupňovitou zádí, typickou pro tehdejší malé vozy. Jeho motor o objemu 600 cm³ o výkonu 25 koní vystačil bez problémů se vzduchovým chlazením. V roce 1963 přišel silnější Colt 1000 s litrovým motorem o výkonu 51 koní, schopný rozjet se až na 125 km/hod. Za další dva roky se potom objevil revoluční Colt 800, který byl mezi motoristy přijat s obrovským nadšením, zejména proto, že šlo o vůbec první vůz se splývající zádí vyrobený v Japonsku. Tento předchůdce dnešních Coltů dosahoval největšího výkonu 45 koní.

Hospodářský rozvoj však šel stále dál a s ním přicházela i potřeba výkonných a velkých vozů pro

pohodlné a rychlé cestování na dlouhé vzdálenosti. Prvním takovým automobilem se třemi diamanty ve znaku se stal v roce 1964 luxusní Mitsubishi Debonair vybavený dvoulitrovým motorem o výkonu 105 koní, který mu dovoľoval dosáhnout maximální rychlosti 155 km/h. Debonair byl pozoruhodný i pokud šlo o tvary karoserie: dosud běžné oblé linie totiž nahradil ostrými hranami a tvary. Ukázalo se, že konstruktéři dokázali v tomto případě dokonale předvídat vkus zákazníků: Debonair se totiž s prakticky nezměněnou karoserií udržel ve výrobě až do roku 1985!

Koncem šedesátých let pak spatřily světlo světa další předchůdci dnešních úspěšných modelů. První se jmenoval Delica a byl to malý užitkový vůz s užitečnou hmotností 600 kg, předchůdce dnešního L 300. Druhý nesl už od začátku své produkce název, pod kterým ho známe dnes, totiž L 200. U prvního provedení se jednalo o všestranný pickup určený zejména pro japonský a asijský trh. V roce 1969 přišlo Mitsubishi s vozem Delica také ve formě uzavřené dodávky a pětimístného minibusu a v téže roce sjel z výrobního pásu rovněž i historicky první Galant. Ten byl ovšem tenkrát spíše sportovně laděným vozem než rodinným sedanem. Galant AI dosahoval nejvyšší rychlosti 150 km/h, Galant AII 160 a AIII dokonce 175 km/h. To byly hodnoty na tehdejší dobu nebývalé, navíc ovšem Galant přišel s klínovitým profilem karoserie, který se měl v dalších letech stát základní formou pro naprostou většinu světové automobilové produkce.

Druhdy malá a ve srovnání s ostatními divizemi koncernu nedůležitá výroba automobilů se koncem šedesátých let pod hlavičkou Mitsubishi Heavy Industries stala neobyčejně výkonnou a úspěšnou divizí koncernu, která si získala i velký mezinárodní respekt. To také korespondovalo s celosvětovým rozvojem automobilismu, daným mimo jiné i velmi příznivými cenami benzínu. O energetické krizi, která měla svět ochromit za několik let, tenkrát ještě nikdo nic netušil. Vozy Mitsubishi začaly dobývat pozoruhodné obchodní úspěchy v zahraničí - a to nejen v Asii, ale i Evropě a Americe - a tak rada ředitelů koncernu rozhodla vytvořit v rámci skupiny Mitsubishi samostatný koncern, který by se orientoval právě jen na automobilovou výrobu. V roce 1970 proto automobilová produkce přešla od firmy Mitsubishi Heavy Industries pod novou značku Mitsubishi Motors Corporation (MMC).