

Historie do roku 1997

Vznik Mitsubishi Motors Corporation (MMC) tak po padesáti letech, kdy výroba automobilů byla přidružená ke stavbě lodí, těžkému strojírenství nebo výrobě letadel, konečně znamenal, že se automobilový průmysl tří diamantů doslova postavil na vlastní nohy. Akciová společnost MMC byla založena v roce 1970 a do vlnu dostala základní kapitál téměř 30 miliard jenů (asi 220 milionů tehdejších marek), stejně jako 22 000 zaměstnanců. Nová firma měla podle registračního zápisu naprosto jednoznačně stanovené cíle. Totiž konstrukci, vývoj, výrobu, montáž, prodej a import osobních i nákladních vozů. Mladá dceřinná firma se usídlila v části Tokia zvané Marunouchi, kde ostatně už dlouhá léta sídlily i další závody Mitsubishi. Tenhle pozemek o velikosti 45 hektarů koupil mimochodem už v roce 1890 od japonské vlády Yanosuke Iwasaki - a sklídl za to nemalý posměch. Pozemky totiž tenkrát byly třikrát dražší než plocha v těsné blízkosti středu města. Když se ho posměváčci ptali na účel jeho transakce, odpovídal Iwasaki: "Kdo ví? Třeba tam jednou budu pěstovat bambus, nebo tam začnu chovat tygry."

Dnes bychom ovšem na jeho kdysi opovrhovaném pozemku našli nejvyšší koncentraci průmyslu a bankovníctví v celém Japonsku - a tomu také odpovídající závratné ceny za jeden metr čtvereční.

V roce 1971 přišla mladá automobilová firma s velkým útokem na americký trh - a ten jí dokonale vyšel. Vozy Mitsubishi se v USA začaly prodávat více než dobře.

Ve stejném roce společnost potvrdila, že je ve svém rozhodování zcela nezávislá, a odprodala americké Chrysler Corporation celých 15% svých akcií. Od tohoto obchodu propojující Mitsubishi s mocným americkým výrobcem si japonská strana slibovala velmi mnoho. Amerika byla pro značku tří diamantů v každém ohledu tvrdou zkouškou, neboť tu na její vozy poprvé čekala nejen japonská konkurence, ale také velmi těžká konkurence domácích amerických výrobců. Vedení MMC se ovšem nezaleklo a rozhodlo se bojovat s konkurenty především vysokou kvalitou a technickou dokonalostí svých výrobků, spojenými s nižšími cenami. A tato taktika se třem diamantům velice vyplatila.

Dalším krokem rozšiřování působnosti MMC byla i obchodní expanze do nových asijských teritorií. Už od roku 1965 měly tři diamanty montážní závod v Thajsku, k němuž se o šest let později přidala i obdobná továrna v Indonésii. V roce 1972 pak MMC spolu s Chryslerem zřídilo firmu Canlunbung Automotive Resources na Filipínách. Velmi důležitý byl další rok, kdy ve Spojených státech začala fungovat společnost MMC Service. V polovině sedmdesátých let se také vozy Mitsubishi začaly prodávat v Evropě - a sice nejdříve v Řecku, Velké Británii, zemích Beneluxu, Finsku a Norsku.

V roce 1975 se v Japonsku vozy se značkou Mitsubishi vyráběly v šesti továrnách (Nagoya, Kyoto, Mizushima, Tokio, Kawasaki, Okazaki), z jejichž pásů sjelo v uvedeném roce 358 968 osobních a 174 073 užitkových vozů, dohromady tedy více než půl milionu automobilů. V té době už Mitsubishi exportovalo více než 40% své produkce, přičemž se přes 200 000 automobilů vyvezlo v dílech. Důležitý byl rok 1977, kdy začal export do Dánska, Rakouska, Švýcarska - a hlavně na nejdůležitější evropský trh, tedy do Německa. Ve stejném roce také vznikla nová centrála Mitsubishi pro německý trh, sídlící v Rüsselsheimu nad Mohanem, v těsné blízkosti frankfurtského letiště (centrála se později přestěhovala do Treburu). Do Německa vtrhlo Mitsubishi hned se třemi modely: s rodinným sedanem Galant, sportovním kupé Celesta a s kompaktním Lancerem. Galant přitom znamenal pro německý trh tak trochu šok, pokud jde o výbavu. Samonavigační pásy, dálkově ovládané víko zavazadlového prostoru, otáčkoměr, opěrky hlav, výškově nastavitelný volant i sedadlo řidiče - to všechno totiž u Galantu bylo už v roce 1977 součástí základní výbavy! Za první rok přítomnosti na německém trhu tak Mitsubishi prodalo 5446 vozů, což byl na nováčka velmi slušný výkon. Vozy tří diamantů se záhy profilovaly jako auta technicky kvalitní, spolehlivá i úsporná a zájem mezi motoristy dále stoupal.

Začátek sedmdesátých let proběhl v Japonsku ve znamení obrovského hnutí za čistotu ovzduší a životního prostředí vůbec. Stále se rozvíjející průmysl se totiž během let postaral o neobyčejně znečištěný vzduch - a pravidelnými návaly smogu začala trpět už nejen velkoměsta. Hon na exhalace pochopitelně zasáhl i automobilovou výrobu, která musela během několika let přejít na motory spalující bezolovnatý benzin a výfukové potrubí vybavené katalyzátory. Koncern MMC zvládl tenhle přechod - také díky svým zkušenostem z jiných průmyslových oborů - bez problémů a v roce 1975 už všechny jeho vozy měly katalyzátor výfukových plynů. Kromě těch, které se exportovaly do Evropy, ovšem. Na starém kontinentu totiž ještě v té době nebyl k dispozici dostatek bezolovnatého benzínu. V roce 1980 začalo Mitsubishi nabízet také užitkový model L 300, (jako dodávku, minibus nebo samotný podvozek s kabinou) který byl vlastně mezi lehkými užitkovými vozy zakladatelem zcela nové kategorie. Začátkem osmdesátých let pak přišla v motoristicky vyspělých zemích do módy turbodmychadla - a Mitsubishi se záhy stalo prvním

světovým výrobcem, který měl benzinový turbomotor v nabídce pro každý z prodávaných modelů. V roce 1982 vyráběla firma pro osobní vozy celkem deset různých motorů a většina z nich vznikala ve zcela novém závodě ve městě Shiga. Podnik s celkovou plochou 45 000 m² tak denně dokázal vyprodukovat 1100 motorů a potřeboval k tomu jen 110 zaměstnanců. Dalším mezníkem v historii firmy byl rok 1983. Tehdy totiž světlo světa spatřil vůz naprosto se vymykající všem dosavadním třídám a kategoriím osobních automobilů: Mitsubishi Space Wagon se spoustou prostoru a mimořádně variabilním interiérem o přepravní kapacitě až 7 osob. Takhle velkoprostorová limuzína téměř o 20 cm vyšší než běžné rodinné vozy byla určena především velkým rodinám či pro aktivní trávení volného času a na trhu se setkala s nemalým úspěchem. Ještě slavnějším se však zakrátko stal další nováček ve výrobním programu: terénní vůz Mitsubishi Pajero pojmenovaný po jihoamerické kočkovité šelmě, pověstné svou silou, obratností a vytrvalostí. To jsou přesně atributy, kterými Pajero, představené poprvé v roce 1983, ohromuje milovníky terénní jízdy dodnes. Zajímavé je, že se konstruktéři v Pajeru zcela vědomě vrátili k 50 let staré myšlence modelu PX 33, vůbec prvního terénního vozu japonské výroby. A zatímco PX 33 byl prvním terénním vozem světa s dieslovým motorem, Pajero se stalo prvním terénním automobilem s turbodieselem pod kapotou. Pohon všech kol pak koncern začal využívat i v ostatních modelových řadách, a tak se dnes většina jeho modelů dodává také s touto technickou lahůdkou.

Dalším milníkem bylo pro MMC zřízení nového výrobního zařízení v USA. Firma založená v roce 1988 společně s Chryslerelem si za své sídlo vybrala město Normal ve státě Illinois a jmenovala se Diamond Star Motors - DSM. Jejím prvním výrobkem bylo slavné sportovní kupé Mitsubishi Eclipse prodávané také pod názvem Chrysler Laser. Za svou elegantní karoserii vděčil nový vůz stylistickému studiu Mitsubishi Design Studio ve městě Cypress poblíž Los Angeles, které na projektu začalo pracovat už v roce 1982.

Mluvíme-li o moderní historii společnosti Mitsubishi Motors Corporation, neměli bychom zapomenout alespoň na nejdůležitější technické lahůdky, jimiž Mitsubishi přispělo k vyšší kvalitě automobilového cestování a také k vyšší bezpečnosti na silnicích. Geniálně jednoduchý je třeba systém Silent Shaft, vyvinutý v roce 1975, jenž podstatně snižuje hlučnost motoru a současně také znatelně kultivuje jeho projev, takže se i původně neurvalý čtyřválec najednou začne chovat téměř jako sametový řadový šestiválec. To všechno mají na svědomí dva přídatné vyvažovací hřídele, které se točí dvojnásobnou rychlostí a v opačném smyslu než hřídel klikový. Licenci na Silent Shaft od Mitsubishi koupily firmy jako Porsche, Volvo, Saab, Lancia a další. V roce 1987 byla společnost MMC autorem dalšího technického zlepšení, které znamenalo velký pokrok na cestě za ekologicky čistším automobilem. Šlo o zařízení, které zachycuje benzinové páry unikající z nádrže a odvádí je ke spálení do motoru. Tento systém dnes najdeme u naprosté většiny moderních automobilů. Dalším technicky neobyčejně zajímavým řešením je rotační člen páky vahadla ovládacího ventilu, uložený na jehličkovém ložisku. Tato novinka výrazně snížila ztráty dané třením mezi vahadlem a vačkou a s nimi i spotřebu paliva. Zároveň se zvýšila také životnost vaček. O výrazný kus dál posunul úroveň automobilové dopravy také aktivní podvozek s názvem ECS, který samočinně reaguje na kvalitu vozovky stejně jako na styl řídicí jízdy. V roce 1990 se vůz Mitsubishi Sigma stal prvním automobilem světa, jenž byl vybaven elektronicky řízeným protiprokluzovým systémem TCL. Mitsubishi také vyvinulo a v sériových vozech s úspěchem použilo hydraulicky ovládané řízení všech čtyř kol.

Zapomenout pochopitelně nemůžeme ani na bezpečnost. Tak třeba dnešní Mitsubishi Galant osmé generace má sériově montované boční airbagy a stal se tak prvním vozem na českých silnicích, vybaveným čtyřmi airbagy už v rámci základní výbavy. Poslední technickou bombou společnosti MMC je však benzinový motor s přímým vstřikováním paliva, označovaný zkratkou GDI. Tento agregát vykazuje skutečně zázračné vlastnosti, když je jeho spotřeba asi o třicet procent nižší než u srovnatelného naftového motoru, výkon však asi o dvacet procent vyšší než u benzinového motoru se stejným objemem. Tři diamanty byly první automobilovou firmou, která tento motor dokázala připravit do sériové výroby.