

Střední třída

MMC Automobile ČR, jak zní celý název importéra vozů tří diamantů do České republiky, nabízí ve střední třídě hned dva modely: menší Carismu a větší Galant.

Mitsubishi Carisma je historicky vůbec prvním vozem se třemi diamanty ve znaku, který se vyrábí na evropské půdě, konkrétně v nizozemském Bornu ve společnosti Ned Car. Ta vznikla do slova na zelené louce díky třem partnerům: Mitsubishi, Volvu a nizozemskému státu. Carisma potom byla vyvíjena v těsné spolupráci se švédským výrobcem - a to zejména, pokud jde o podvozek a bezpečnostní strukturu karoserie. Carisma je tedy dokonale evropským automobilem, který byl v Evropě vyvinut a zkonstruován a který je také dokonale přizpůsoben podmínkám evropského provozu. Z Japonska se pro Carismu dováží prakticky jen motory a převodovky, všechny ostatní komponenty pocházejí z Evropy. Před spuštěním montážního pásu ovšem absolvovalo 600 zaměstnanců Ned caru několikadenní školení v Japonsku, a tak lze říci, že právě Carisma je vozem, v němž se prolíná evropské a japonské know-how. Také Mitsubishi v Ned Caru využívá efektivní metodu "lean production". Aby výrobce ještě více snížil ekologické dopady dané přepravou velkého množství dílů a komponentů do výrobního závodu, umístil většinu dodavatelů v těsné blízkosti továrny Ned Car. Mitsubishi o Carismě tvrdí, že je to rodinný vůz příštího tisíciletí - a má pravdu. V Carismě se totiž setkáme s tou nejmodernější technikou, ať už jde o podvozek (opět zavěšení kol typu Multilink), karoserii, převodovky či motory. Pro Carismu je charakteristická karoserie s dopředu posunutou kabinou, vysokou záďí a rozměrnými okny, nabízejícími vynikající výhled z vozu. Koeficient aerodynamického odporu carismy je 0,29 - a tato hodnota platí jak pro variantu se splývavou záďí, tak i sedan. Carisma s oběma typy karoserie nabízí své posádce více než dostatek prostoru a pohodlí - a nadto i rozměrný zavazadlový prostor o objemu 430 litrů u hatchbacku a 460 l u sedanu.

Na českém trhu se 4435 mm dlouhá Carisma prodává zatím se čtyřmi motory. První má objem 1,6 litru, čtyři ventily na válec a výkon 66 kW/ 90 koní, druhý pak z objemu 1,8 l rovněž za využití čtyřventilové technologie nabízí výkon 85 kW/115 koní. Třetím motorem je turbodiesel, jehož vývoj zadalo Mitsubishi francouzskému Renaultu a který při objemu 1,9 l poskytuje výkon 66 kW/ 90 koní. Skutečnou bombou ovšem je benzinový motor s přímým vstřikováním a označením GDI, jenž se pod kapotami vozů Carisma objevil na českém trhu v druhé polovině roce 1997. Zcela nový agregát spojuje výhody benzinového a naftového motoru, když nabízí vyšší výkon než srovnatelný zážehový agregát a nižší spotřebu než analogický motor vznětový. V evropské specifikaci tohoto výjimečného agregátu to konkrétně znamená 92 kW / 125k výkonu z objemu 1,8 l, nejvyšší rychlost 200 km/h a také spotřebu 6,5 litru ve smíšeném provozu podle nových přísnějších kritérií EU. Připomeňme ovšem, že i klasické motory Carismy patří k tomu nejlepšímu, co trh v této kategorii nabízí. Oba například využívají k dokonalému rozvíření směsi systém Vertical - Vortex, patent tří diamantů, spočívající ve speciální úpravě sacího potrubí, spalovacích prostorů i pístů. Vyspělá elektronická řídicí jednotka, vícebodové vstřikování nebo vahadla uložená na jehlových ložiskách jsou u těchto motorů samozřejmostí.

Druhým zástupcem tří diamantů ve střední třídě je zcela nový model Galant, už osmá generace vozů oblíbeného jména. Galant se vyrábí jako elegantní sedan a poprvé za oněch osm generací také jako prostorné kombi se svébytným designem. Zatímco zavazadlový prostor sedanu pojme úctyhodných 470 litrů, jeho objem u vozu kombi činí v základní sestavě 420 l, při sklopení opěradel zadního sedadla potom až 1400 litrů. Galant patří se svou délkou 4630 mm k větším vozům střední třídy a tomu také odpovídá jeho velmi dobře využitý vnitřní prostor. Navíc je nová generace vozu plná té nejmodernější techniky, včtyř k základní výbavě i té nejjednodušší verze Galantu patří například čtyři airbagy (dva čelní a dva boční), stejně jako protiblokovací brzdový systém ABS. Mitsubishi Galant je tak mimochodem prvním vozem na českém trhu, který má už ve standardu boční airbagy. Ty jsou zabudovány přímo do sedadel, což v každém okamžiku jízdy zaručuje jejich ideální pozici vůči tělu cestujícího. V současné době tvoří nabídku hnacích jednotek Galantu tři motory. Dvoulitrový šestnáctiventilový čtyřválec o výkonu 100 kW/136 koní překvapí sametově klidným, téměř "šestiválcovým" chodem. Zcela nový vidlicový šestiválec o objemu 2,5 litru nabízí nejen vysoký výkon (120 kW/163 koní) a mohutný točivý moment už od nejnižších otáček, ale také neuvěřitelně tichý a kultivovaný chod. Pro vyznavače úsporné jízdy je potom připraven mimořádně tichý turbodiesel o objemu dvou litrů a výkonu 66 kW/90 koní. Pokud jde o převodovky, je kromě klasické pětistupňové mechanické k dispozici i samočinná "inteligentní" převodovka typu INVECS II, která si po chvilce jízdy "přečte" styl každého řidiče a přizpůsobí mu pak způsob řazení. Také podvozek Galantu využívá na zadní nápravě výhod víceprvkového zavěšení typu Multilink se samořídícím efektem, které spolu s důsledným odladěním celého podvozku dává Galantu vynikající jízdní

vlastnosti kombinované s vysokou úrovní jízdního komfortu. Ne náhodou byl také Mitsubishi Galant odbornými motoristickými novináři zvolen za "Japonský vůz roku 1997".