

Historie do roku 1997

Malajsijský stát při založení Protonu investoval prostřednictvím státního holdingu HICOM (Heavy Industry Cooperation of Malaysia) téměř tři čtvrtiny miliardy dolarů (asi 20 miliard korun) a vložil do společnosti 70% kapitálu. Mitsubishi Heavy Industries kromě know-how a nejmodernější japonské technologie do tohoto joint-venture přispěla 30%. Při založení oba partneři neinvestovali pouze do licenční výroby, ale ve značné míře i do vybudování výzkumných a vývojových kapacit na nejmodernější úrovni.

Základem výrobního programu Protonu se stal model Saga, což byla licenční výroba Mitsubishi Colt/Lancer z let 1984/87, na jejímž základě souběžně vznikaly i jihokorejské automobily Hyundai Pony/Excel. Výroba začala v roce 1985 poněkud upraveným modelem s motorem 1500. Později se do výroby dostal i čtyřválec 1,3 l. Saga Sallan byl čtyřdveřový sedan klasických linií se stupňovitou záďí, varianta s rozměrným výklopným víkem v šikmé zádi se nazývala Aeroback. Oproti Mitsubishi se obě verze poněkud lišily, na první pohled především originálními řešeními přední masky.

V roce 1993 se Proton Saga podrobil face-liftu a pro všechny verze se začalo montovat vstřikování paliva a třicestné katalyzátory. Kromě pětistupňové ručně řazené převodovky se verze 1,5 l dodávala i se třístupňovou samočinnou převodovkou. Ve výrobě byly obě verze Saloon a Aeroback ještě v roce 1996.

Výrobní program Protonu nebyl od počátku určen pouze pro domácí trh, ale také na export, ač tyto aktivity, vydatně podporované i malajsijskou vládou, nebyly příliš po chuti společnosti Mitsubishi. Vývoz Protonů začal v roce 1987. Proton hledal odbyť pro své automobily zprvu především v Indonésii. Zaváděcí model Saga se stal cenově přitažlivý pro východní trhy a exportoval se do zemí s levostranným provozem. Hlavní cíle exportní politiky jsou oblasti jižního Pacifiku, Afrika a Latinská Amerika. Od roku 1989 Proton zahájil své aktivity ve Velké Británii, protože se tu jezdí rovněž vlevo jako v Malajsií. Zde se rychle zařadil mezi vůbec nejúspěšnější dovážené značky. Pak začal vysunovat tykadla i do Evropy. Jako zázemí pro expanzi vznikla roku 1993 v britském Bristolu společnost Proton Cars Europe Limited, koordinující jeho evropské aktivity, a začala příprava sítě prodejců. Pro evropské trhy ale bylo potřebné uskutečnit některé úpravy, které by automobilům zajistily schválení k provozu. Ty se podařilo v plné míře realizovat až s náběhem nového modelu.

Na autosalonu v Paříži v roce 1994 měla malajsijská automobilka svou velkou evropskou premiéru a představila svůj nový model Persona Sedan (u nás známější pod označením řada 400). Persona, opět vychází z techniky Mitsubishi. Současně se zahájením její produkce začala i výroba exportních variant s levostranným řízením. Prvními zeměmi, v nichž se Protony v roce 1994 dostaly do prodeje, byly Belgie a Francie. Ve své evropské obchodní politice Proton sází především na nadstandardní garanční podmínky jako dokladu kvality výroby.

Překvapením pro Mitsubishi se stala skutečnost, že pro vývoj malého vozu Proton Kancil, který má rozhodující měrou posloužit k motorizaci země na přelomu tisíciletí, si Malajsijsci zvolili jako společníky jiné japonské firmy - Mitsui a Daihatsu. Jeho výroba začala v srpnu 1994.

Malajsijský předseda vlády dr. Mahathir Mohamad vyjednal ještě třetí projekt Protonu, tentokrát ve spolupráci s francouzským koncernem PSA (Citroën). Jeho výsledkem se stal model Proton Tiara.

Od roku 1992 se s akciemi Protonu obchoduje na burze. V současné době je se zhruba polovičním podílem nadále rozhodujícím vlastníkem akcií Protonu polostátní holding HICOM, jehož prezidentem - a nyní i hlavním podílníkem - je nejvyšší představitel Protonu pan Tan Sri Yahaya Ahmad. Podíl Mitsubishi poklesl na 17,2 %, zbytek je rozdělen mezi další vlastníky.