



POTOMEK JAPONSKÝCH SAMURAJŮ

Text: Marek Hlava

Mitsubishi není automobilka. Je to průmyslový konglomerát, pro který byla auta dlouho jen přidruženým produktem. Na druhé straně, dokázali by třeba v BMW postavit atomovou ponorku?

Jaké auto vás napadne, pokud chcete nafouknutou karoserii s průduchy, zlověstná světla neřízené střely, zkosenou linii střechy, dokonalou dynamiku v zatáčkách, mohutný výkon, ikonickou image a zároveň nepatříte mezi těch několik šťastných, kteří si leští doma v garáži elitářská superauta od Ferrari, Pagani nebo třeba Mercedesu? U nás vyhraje Evo.

TENTO JAPONSKÝ SEDAN s kořeny v rallye dovolil nakouknout do kabiny superrychlých speciálů i běžným smrtelníkům. Přestože neoslavil ještě ani dvacet let, proměnil se v obskurní božstvo, jež se může na silnici měřit s jakýmkoli soupeřem. Stále se zdokonaluje, s každým dalším modelem je to méně Mitsubishi a více Evo. Ale podobně jsou na tom i další auta se třemi kosočtverci ve znaku, žijí si svým vlastním životem. Mitsubishi není automobilka, je to průmyslový gigant, pro který byly osobní vozy dlouho jen přidruženým produktem – a ani v současné firemní hierarchii nejsou pro společnost základem úspěchu.

Mitsubishi už 140 let vyrábí vše, co si trh žádá. Celé impérium tvoří 29 společností, a jde tak o největší japonský průmyslový konglomerát. Kromě výroby letadel, vlaků, lodí, atomových ponorek nebo raketových zbraní produkuje i papír, sklo, oleje, šperky, elektroniku, pivo... Je to také těžařská společnost, zpracovává plyn, ropu, ocel a daří se jí v bankovním sektoru nebo v pojišťovnictví. Výrobní závody má ve více než třiceti zemích světa. Ale ani v sektoru osobních aut není žádným začátečníkem, naopak.

Japonské auto je dnes stejně ohrané spojením jako italské těstoviny nebo finská sauna a Mitsubishi má ten primát, že vyrobilo vůbec první. To bylo roku 1917, tedy v době, kdy Sakiči Toyoda ještě ani nevěděl, že by jeho firma mohla jednou vyrábět auta, a Sojčiro Honda se učil číst a psát. Ale historie Mitsubishi sahá ještě mnohem dál. Společnost je hlavním symbolem japonské průmyslové revoluce probíhající koncem devatenáctého století.

V roce 1870 založil potomek japonských samurajů Jataro Iwasaki rejdařskou společnost, koupil tři parníky a vrhl se na těžbu uhlí. Ze zisku byly postupně zakládány dceřiné společnosti a divize, takže se v roce 1917 dostalo i na výrobu automobilů. Tak vznikl základ Mitsubishi Motors.

Prvním produktem byl kapotovaný model A. První sériově vyráběné japonské auto. Nevelký stroj byl sedmimístný a motor dával výkon 35 koní. A protože nebylo na co navazovat, byla to poměrně věrná kopie Fiatu Tipo 3. A komerčně to byl... propadák. Malá skupina boháčů, která si mohla automobil na ostrovech pořídit, dávala přednost renomovaným zámořským značkám,

takže není divu, že to společnost s auty na nějaký čas vzdala. Zatímco evropské a americké automobilky chrlily jeden nový model za druhým, v Mitsubishi to byly lodě, oleje, pracovní stroje, papír, sklo a zase lodě. Kromě toho ale společnost vyprodukovala i první japonský autobus a první japonský nákladák. A pak přišlo druhé auto, luxusní model PX-33. Praotec všech SUV. První sériově vyráběná čtyřkolka vůbec měla pod kapotou první japonský naftový motor, který produkoval na svou dobu velmi slušných 70 koní. Jeho technologie se stala základem pro mnohem pozdější Pajero, bohužel když v období militarizace země před druhou světovou válkou dorazila do ústředí firmy objednávka na armádní taktické vozidlo, pošramotilo si PX-33 pověst proměnou v džíp. V něm měli drobní vojáci se samopaly obsadit svět, k čemuž, jak všichni víme, naštěstí nedošlo. I když zpočátku dostali Asiáté Ameriku do kolen. Díky stíhačkám Zero (samozřejmě z dílen Mitsubishi) srovnali vojenskou základnu USA Pearl Harbor se zemí. Po válce došlo na počítání padlých a společnost Mitsubishi zase na chvíli na výrobu automobilů

Japonci díky stíhačkám Zero z dílen Mitsubishi srovnali se zemí Pearl Harbor. Přesto na něj Američané nezanevřeli.

zanevřela. Ta se vrací až v šedesátých letech. A to s razancí tak velkou, až si vedení firmy konečně všimlo, že i na automobilech se dá slušně vydělávat. Vzniklo Mitsubishi 500. Tohle dvoudveřové autíčko bylo pětimístné opravdu jen po několika panáčích saké, ale prodávalo se dobře a firma navíc díky němu poprvé objevila, že má i jistý závodní potenciál – upravená pětistovka vyhrála v roce 1962 svou třídu (do 750 cm³) na populární Velké ceně Macaa. Vzduchem chlazený motor lehkého autíčka sice v základu měl jen 21 koní, ale dokázal se dostat přes 100 km/h. Ve stejném roce byl představen o něco větší a hranatější Colt, který se s menším či větším úspěchem (poslední dobou spíš menším) prodává dodnes a v roce 1969 přichází na trh



DIAMANTY?
HA HA HA...

Auto se třemi diamanty ve znaku... Tak se to píše, tak se Mitsubishi proslavilo, tak se dokonce název překládá. Ale tak to vůbec není...

LOGO VYTVOŘIL v roce 1873 zakladatel firmy Yataro Iwasaki a složil ho ze dvou znaků – tří šperků svého rodu a tří dubových listů z erbu svých feudálních pánů, kteří mu začátek podnikání umožnili. A tak vznikl i název – „Mitsu“ znamená tři a „bishu“, což je v překladu plod vodní rostliny podobné leknínu, kotvice plovoucí. V Česku patří mezi kriticky ohrožené druhy, ale ve východní Asii je stále celkem běžná a z jejich plodů se dokonce mele mouka. Protože obsahují hodně oleje a škrobu, dají se i péct a jíst jako kaštiny. A plody mají zajímavý, kosočtvercový tvar. Proto se ono „bishu“ v přeneseném významu překládá jako kosočtverec a někdy i jako diamant.



1963

Mitsubishi Colt



1973

Lancer



1982

Mitsubishi Starion



1973

Galant

1982
Mitsubishi
Pajero

SPORTOVNÍ ÚSPĚCHY

Čtyři mistrovské tituly v rallye s Lancer Evolution a dvanáct triumfů na Rallye Dakar pro Pajero – Mitsubishi je pojem i v motosportu.



první sedan střední třídy. Jmenoval se Galant. Hlavně Colt zaznamenal masivní komerční úspěch, v Japonsku se stal klasickým rodinným vozem a dnes sjíždí z montážních linek již jeho sedmá generace. Díky němu si Japonci všimli, že automobily jejich vlastní produkce mohou být v mnoha parametrech stejně dobré jako zámořské stroje tradičních automobilek, a navíc o dost levnější. A o několik let později si toho měli všimnout i za oceánem.

To bylo díky již zmiňovanému modelu střední třídy Galant. Ten se roku 1971 stal prvním Mitsubishi prodávaným v USA. Snad také proto se objevila varianta GTO, která napodobovala vzhled muscle cars. K takovým razantním výrobním krokům mohlo dojít zejména proto, že v roce 1970 se konečně jedna z divízi Mitsubishi změnila na automobilku s částečně samostatným vedením. Do té doby byla všechna auta oficiálním produktem Mitsubishi Heavy Engineering, tedy ocelářské společnosti. Teď vzniklo Mitsubishi Motors Corporation. A 15 procent firmy hned koupil americký Chrysler. Galant pod názvem Dodge Colt šel za mořem na odbyt, a protože se automobilka začala prosazovat u v Evropě, stavěly se nové a nové výrobní linky. Z dvou set tisíc vozů ročně v roce 1970 to byl o osm let později rovný milion.

V té době také vznikl automobil nižší střední třídy Lancer, který měl vyplnit mezeru mezi Coltem a Galantem a na rozdíl od něj vydržel ve výrobě dodnes. Na trhu je již jeho osmá generace. Mitsubishi bylo vždy na nové názvy aut skoupé. Když nepočítáme různé obměny jmen pro americký, evropský nebo australský trh, během téměř stoleté historie výroby automobilů vymyslelo pouze třináct názvů, a tedy třináct modelových řad. Jen si to srovnajte třeba s již zaniklou Tatrou, jejíž konstruktéři zejména před druhou světovou válkou chrlili jeden nový stroj za druhým. To ti od Mitsubishi si dávali na čas, ale když s něčím přišli, většinou to stálo za to. Prvním plnokrevným sportákem se třemi kosočtverci ve znaku byl Starion, který byl vyráběn do roku 1990 a úspěch zaznamenal zejména na americkém trhu. Na začátku osmdesátých let se totiž dostal Chrysler do finanční krize a prodal podíl v automobilce zpátky do Japonska. Mitsubishi se tak poprvé prodávalo za Tichým oceánem pod svým originálním názvem, a to nadmíru úspěšně. Starion také nakoukl do světa rallye, ale bez úspěchu. Nicméně připravil cestu pro budoucího vládce mistrovství světa Lancer Evolution. Ale ještě předtím vznikl model 3000GT. Pro mnohé možná nejzajímavější Mitsubishi vůbec. Tohle auto se úspěšně postavilo nejlepšímu sportákům světa a po více než deset let bylo vlajkovou lodí Mitsubishi. Šestiválec přeplňovaný dvojitym turbem dostával výkon přes 300 koní a auto bylo našlapané elektronikou – všechna čtyři kola byla


nejen poháněna, ale také fideletná, nechybělo aktivní zavěšení nebo aktivní aerodynamika reprezentovaná automaticky nastavovaným zadním i předním spoilerem. Auto se neztratilo v okruhových závodech a roku 1991 se objevilo dokonce jako safety car při „Nejslavnějším závodě světa“, 500 mil Indianapolis. Ale to už bylo i na celkem kosmopolitní Američany příliš. Jako by nestačilo, že na ty japonské plechovky narážejí na každém rohu na ulici... Příští rok už v čele formulí kroužil Dodge Viper se řvoucím osmilitrovým desetiválcem pod kapotou. S přelomem tisíciletí se začalo kouzlo 3000GT ztrácet, ale to vedení Mitsubishi vůbec nevdalo. V nejvyšší kategorii totiž už mělo jinou hvězdu – Lancer Evolution. Ta sice měla kořeny úplně někde jinde, ale právě zkušenost z rallye, která se tolik liší od okruhových závodů, se stala základním kamenem úspěchu Eva.

A proč vlastně Evo vzniklo? Mitsubishi šlo o čest. O samurajskou hrdost nejstarší japonské automobilky. Ve světovém šampionátu v rallye totiž začaly sbírat úspěchy přímí konkurenti Toyota a Subaru. To nemohlo Mitsubishi nechat jen tak. Model střední třídy Lancer byl vybrán jako ideální vůz pro přestavbu na sportovní auto, pohon čtyř kol byl převzat od sportovní verze Galantu a přibyl dvoulitrový motor s turbodmychadlem, který je typický pro všechna

Rallye nebyla v plánu. Ale když začaly vyhrávat Toyota nebo Subaru, Mitsubishi muselo hájit svou samurajskou čest

eva. Auto vzniklo primárně pro rallye, ale kvůli homologaci v mistrovství světa vyžadovala Mezinárodní automobilová federace FIA i sériovou výrobu. Naštěstí. S prodejem se však počítalo pouze v Japonsku – nikdo netušil, že se sportovní Mitsubishi stane celosvětovým hitem. Už v roce 1994, dva roky po představení prvního Eva, se začaly ojedinělé kousky objevovat na evropských silnicích, a tak byla čtvrtá generace (od roku 1996) oficiálně distribuována i do Evropy. Právě až tato série přišla s designem, který měl dravé sportovní prvky. Díky výkonnějšímu turbodmychadlu výkon vystoupal na 280 koní a nově se přesouval díky diferenciatlu podle toho, jaké kolo bylo právě v záběru. Právě toto Evo zaznamenalo zajímavý rekord, když se šest tisíc prvních vozů prodalo za tři dny! Vrcholem byla edice Tommi Mäkinen pojmenovaná podle pilota, který pro Mitsubishi získal čtyři mistrovské tituly v rallye. Ačkoli v Americe je známá rallye jen

proto, že se jezdí i na sněhu (jak to asi tam za tím mořem dokážou?), Evo se od osmé generace z roku 2003 prodává úspěšně i v USA. Pokud však dnes budete hledat Mitsubishi na českých silnicích, nejspíš narazíte na pseudoterénní SUV. Outlander se za poměrně krátkou dobu své existence stal prodejním hitem, ale základem pro něj byl mohutnější bratránek Pajero, který se proslavil ve své závodní verzi jako legenda dálkových pouštních rallye. První generace Pajera byla představena na tokijském autosalonu roku 1981, tedy v době, kdy zkratka SUV čekala, až ji někdo objeví. Konstrukteři Mitsubishi při jeho stavbě vycházeli z padesát let starého projektu PX-33 a terénní auto s pohonem 4x4 a turbodieselem, schopné převzít až sedm osob, se rychle stalo celosvětovým prodejním hitem a imageovým strojem společnosti Mitsubishi. Na úspěchu měly významný podíl i triumfy v Rallye Dakar, kde auto dominovalo celkem dvanáctkrát. Po poslední účasti továrny na pouštním dobrodružství v roce 2007 vystoupal celosvětový prodej Pajera nad sto tisíc kusů.

V současnosti automobilová divize Mitsubishi prosperuje díky SUV, září díky superrychlému Evo a pro budoucnost staví MiEV, elektrické miniauto na baterky, které se loni v říjnu začalo vyrábět i pro Evropu. Čtyřdveřový vůz na bázi Coltu má Lithium-iontové baterie umístěné před zadní nápravou a na 80 procent své kapacity se dobije již za půl hodiny. Na jedno nabití ujede 150 km. Při výkonu 64 koní se dostane až na 130 km/h. Přes cenu přesahující 750 tisíc Kč slaví slušné prodejní úspěchy. Elektromotor je složen ze čtyř částí (spalovácí jich má více přes tři sta) a spolehlivost je téměř stoprocentní. Mitsubishi už několikrát v historii ukázalo, že umí nabídnout zákazníkům přesně to, co chtějí. Jen o tom možná zatím nevědí. 



PX-33
Luxusní čtyřkolka předběhla svou dobu.

PUSH THE BUTTON

Mitsubishi vyrábělo nejen první japonské auto nebo první čtyřkolku.

JAKO INOVÁTOR SE ukázalo i v oblasti luxusu, když roku 1995 vyrobilo pro americký trh model 3000GT SL. Bylo to první sériové auto s elektronicky skládanou střechou. Stačilo jen zmáčknout tlačítko na palubní desce. V Evropě se tomuhle sportáku podobného vylepšení nedostalo.



MODEL A
Psal se rok 1917 a Mitsubishi postavilo první japonské auto.



MITSUBISHI 500
První poválečné Mitsubishi dokázalo vyhrávat na závodních okruzích.

