

DIAMENTY NA SCHODACH

(autor: Michał Kij, zdjęcia: archiwum Mitsubishi Motors. Artykuł pochodzi z Magazynu SAMOCHODY ŚWIATA nr 06/2003 tekst zamieszczamy dzięki uprzejmości autora oraz wydawcy - Wacława Pożara, za co Mitsumaniaki dziękują ogromnie)

CO MAJĄ ZE SOBĄ WSPÓLNEGO FIAT I MERCEDES? OBIE FIRMY MAJĄ PONAD STO LAT. OBIE ZACZYNAŁY OD PRODUKCJI SAMOCHODÓW. OBIE PRZEKSZTAŁCIŁY SIĘ W KONCERNY PROWADZĄCE DZIAŁALNOŚĆ W WIELU BRANŻACH. O TYM, ŻE M O Ż N A INACZEJ, PRZEKONUJĄ DZIEJE MITSUBISHI

Zapowiadając kilka miesięcy temu historię Mitsubishi, nie zdawaliśmy sobie sprawy, jakie staje przed nami wyzwanie. Ledwie zaczęliśmy zbierać materiały, a okazało się, że tak naprawdę nie wiemy, ile lat ma Mitsubishi. Na to pytanie jest kilka odpowiedzi: 130 lat temu Yataro Iwasaki założył firmę żeglugową Mitsubishi Showkai i stworzył, wykorzystywany do dziś, symbol trzech diamentów, 86 lat temu powstał pierwszy samochód Mitsubishi, 33 lata temu powołano natomiast do życia Mitsubishi Motors Corporation. Nic nie będziemy sugerować. Wybierzcie na własny użytek jedną z rocznic.

UPADEK KLANU

Odciętą od świata, odległą Japonią przez wieki nikt się nie interesował. Japończycy byli odporni na zakusy kolonizatorów, a niechcianych gości po prostu nie wpuszczali do siebie. W Europie rozkwitł wiek "pary i elektryczności", a w Japonii jak pod pokrywką garnka bulgotały bunty samurajów i małe wojny zwalczających się rodów. W drugiej połowie XIX stulecia wyspy zaczęły spoglądać ku Zachodowi. Nastął czas reform. Feudalny kraj w szybkim tempie przekształcał się w nowoczesne państwo kapitalistyczne.

W niespokojnych latach można było szybko wiele zyskać albo wszystko stracić. Yataro Iwasaki był w tłumie czekających na swoją szansę. Urodził się w 1834 r. Mając 36 lat, w październiku 1870 r. założył kompanię żeglugową Tsukomo Showkai. Wyspą Shikoku trząsał potężny klan Tosa. Bez możnego protektora nic nie mogło się udać. Klan Tosa był również udziałowcem przedsiębiorstwa Iwasakiego, lecz dni klanu były policzone. Obalono go w lipcu 1871 r. i Iwasaki stał się niezależnym przedsiębiorcą. W marcu 1873 r. jego firma zmieniła nazwę na Mitsubishi Showkai, a jej symbolem zostały połączone herby rodzin Iwasaki i klanu Tosa, zdobiące dziś przód każdego Mitsubishi "trzy diamenty".

Rok później firma przeniosła się do Tokio i otworzyła oddział w Osace. Nadal zajmowała się głównie żeglugą, ale rozpoczęła również eksploatację kopalń węgla i miedzi. We współpracy z firmą Szanghaj Boyd Company otworzyła w Jokohamie stocznnię remontową. Obsługiwała ponadto pierwsze, regularne połączenie z Szanghajem i zajęła się usługami pocztowymi. Kilka

lat później Mitsubishi działało również w sektorze bankowym i ubezpieczeniach, a w Tokio otworzyło Wyższą Szkołę Morską, która po przekazaniu państwu została przemianowana na Tokijski Uniwersytet Handlu Morskiego. Po śmierci Yataro Iwasaki zarządzanie firmą spoczęło na barkach jego młodszego brata, Yanosuke. Unowocześnił on organizację koncernu na wzór firm zachodnich. Swojego syna Hisaya Iwasaki wysłał na studia na Uniwersytet Pensylwania. Wkrótce potem przekazał mu pełnię władzy. Hisaya kierował koncernem do 1916 r., a pałeczkę po nim przejął jego syn Koyata, absolwent brytyjskiego uniwersytetu Cambridge, Koyata Iwasaki, prawnuk założyciela firmy. Za jego rządów koncern rozpoczął produkcję samochodów.



三菱A型 大正6年(1917)

Mitsubishi model A z 1917 r., którego pierwowzorem był Fiat Zero, jest uważane za pierwszy seryjnie produkowany japoński samochód osobowy.

ZERO NA WZÓR

Pierwszym samochodem, jaki dotarł na Wyspy Japońskie, była amerykańska, parowa lokomobila sprowadzona w 1900 r. Ówczesne auta, strojne w błyszczące chłodnice i wytworne jak cesarskie powozy, spodobały się japońskim wielmożom, a rozwijający się przemysł potrzebował coraz więcej nowoczesnych środków transportu. Do aut importowanych z Europy i Stanów Zjednoczonych japońskie firmy dostarczały części zamienne. Zajmowała się tym między innymi Mitsubishi. W 1917 r. w warsztatach firmy zbudowano pierwszy własny

samochód. Ponieważ w kraju brakowało benzyny, a wiele dróg było tak złych, że po większych opadach nawet lektyki grzęzły w błocie, postawiono na wytrzymałość i niskie zużycie paliwa. Za wzór wzięto udany model Fiat Zero. Brak doświadczenia w konstruowaniu samochodów nadrabiano pracowitością i entuzjazmem. Wyrzucono na śmietnik kilka tylnych mostów, nim udało się stworzyć taki, który nie hałasował i nie rozlatywał się po rozpoczęciu jazdy. Mitsubishi model A był kompilacją europejskiej techniki i nadzwyczajnych zdolności japońskich rzemieślników. Nadwozie zrobione z białego cedru, było wykonywane tradycyjnymi metodami obróbki drewna. Malowano je kilkoma warstwami miejscowego lakieru wodoodpornego, który wyglądał wyjątkowo elegancko. Oddzielony od kierowcy, zamknięty przedział pasażerski chronił jadących przed kurzem, deszczem i ciekawskimi spojrzeciami. Mitsubishi A kosztował tyle, co kilka Fordów T. Jest uznawany za pierwsze, seryjne auto japońskie, choć zbudowano tylko 22 egzemplarze. Przygoda Mitsubishi z autami osobowymi trwała krótko.

Już w 1918 r. firma opracowała pierwszą ciężarówkę typ T1. Dwa samochody o ładowności 3 i dwa o ładowności 4 ton z powodzeniem ukończyły 1000kilometrowy test wytrzymałości zorganizowany przez japoński rząd. Sześć lat później na ulice Tokio wyjechały pierwsze śmieciarki i polewaczki marki Mitsubishi. Potrzeby kraju miały dla koncernu pierwszorzędne znaczenie. Japonia miała ambicje mocarstwowe, prowadziła agresywną politykę wobec sąsiadów, a w latach 30. związała się z faszystowskimi reżimami w Niemczech i Włoszech. Zbrojącemu się państwu ciężarówki były niezbędne.

W 1931 r. Mitsubishi przedstawiła pierwszy japoński silnik wysokoprężny o mocy 70 KM, który początkowo montowano w pojazdach opancerzonych. Rok później opracowała autobus Fuso B46. Mieścił 38 pasażerów i był w owym czasie największym autobusem w Japonii. Napędzał go specjalnie skonstruowany silnik benzynowy o pojemności 7 l i mocy 100 KM. Na zamówienie rządu powstał w 1934 r. prototyp PX33, pierwszy japoński samochód osobowy z napędem na 4 koła. Pojawiły się nowe modele ciężarówek i autobusów z silnikami Diesla i benzynowymi. W 1937 r. ruszyła seryjna produkcja ciężarówki z napędem na 4 koła. Samochody stanowiły zaledwie ułamek rozległej działalności koncernu. Mitsubishi sprowadzało do Japonii nowoczesną technikę. W 1919 r. produkowało najmocniejszy na świecie, 300konny silnik lotniczy, a w 1928 r. zbudowało tunel aerodynamiczny, który przyspieszył badanie nowych projektów samolotów. Jedenaście lat później samolot Nippon 60 z zakładów koncernu okrążył w rekordowo krótkim czasie kulę ziemską. Po oceanach świata pływały statki i okręty ze stoczni Mitsubishi, a w 1933 r. firma zbudowała pierwszy japoński batyskaf "Kaiyo" do badań głębin morskich. Nie tylko Fiat był "na lądzie, morzu i w powietrzu", nie tylko gwiazda Mercedesa wskazywała trzy żywioły.



Mitsubishi PX33 z 1934 r. był pierwszym japońskim autem osobowym z silnikiem wysokoprężnym, napędzającym obie osie.

NOWY WSCHÓD SŁOŃCA

Koniec II wojny przykrył Japonię kirem. W 1945 r. zmarł pan Koyata, ostatni prezes Mitsubishi z rodu Iwasaki. Na żądanie zwycięskich aliantów koncern podzielono na 139 małych spółek. Japończycy rozpoczęli mrówczy wysiłek odbudowy.

Drobne interesy zwyczajnych ludzi spajały rozbity kraj. Mitsubishi dało im narzędzie pracy, trójkołowego pikapa Mizushima. Ten pokraczny wehikuł z motocyklową kierownicą zastępował furgonetkę, śmieciarkę, taksówkę, a w parne wieczory romantyczny kabriolet. W 1946 r. Mitsubishi rozpoczęło produkcję skutera "Srebrny Gołąb", który rozbudził apetyt ludzi na własne dwa kółka. Skuter zrobił furorę, mówiono o nim, że jest dla Japończyka jak druga para nóg. Jednocześnie ruszył montaż ciężarówek i autobusów B1 z silnikami benzynowymi, które mogły być zasilane paliwami alternatywnymi. Wznowiono wytwarzanie silników Diesla. Ponieważ stale brakowało benzyny, opracowano elektryczny autobus MB46. W 1951 r. Mitsubishi wyprodukowało pierwszy japoński autobus z silnikiem z tyłu, model R1. Później opracowało autobus z samonośnym nadwoziem, a w 1959 r. pierwszą ciężarówkę rodzimej produkcji z odchylaną kabiną, typ T380 i T390.

Samochody osobowe były traktowane po macoszemu. Krótco, w latach 1951-55, montowano małe amerykańskie auto Henry J. Firma trzymała rękę na pulsie. Japonia odzyskiwała dobre imię, a Japończycy dobry humor i przyzwoite zarobki. Z poślizgiem dotarł tu z Europy boom na mikrosamochody. W 1959 r. Mitsubishi przedstawiło pierwsze od lat auto osobowe: model 500, z silnikiem o pojemności 493 cm³. Japończycy przyjęli je z entuzjazmem. Mitsubishi 500 pełnił rolę popularnego wozu rodzinnego, a zdobywając w 1962 r. Grand Prix wyścigu w Makao, rozstawił firmę poza granicami kraju. Wtedy też pojawił się maleńki, ale 4osobowy Mitsubishi Minica (następca modelu 360 z 1960 r.) z 2cyldrowym silnikiem o pojemności 359 cm³. Chętnie go kupowano, ponieważ mieścił się w najniższym przedziale opłat podatkowych i w porównaniu z konkurencją był bardzo trwały. Po raz pierwszy dało się słyszeć nazwy, które obecnie są znane, jak świat długi i szeroki. W 1962 r. pojawił się Colt 600, a po roku lekka

ciężarówka Canter. Trzy lata później debiutował pierwszy japoński fastback, Mitsubishi Colt 800.



Małolitrażowym modelem 500 z 1959 r. Mitsubishi powracało po latach przerwy do produkcji samochodów osobowych.

Młodzi Japończycy słuchali Elvisa, a dziewczęta oddały kimona babciom i włożyły zwiewne sukienki. Przełomem był rok 1964, gdy w Tokio zorganizowano XVIII Igrzyska Olimpijskie. Po spłacie odszkodowań wojennych Japonia została głównym partnerem handlowym państw Dalekiego Wschodu. Neony głównych ulic Tokio, Osaki i innych miast przeglądały się w strumieniu samochodów, który szukał ujścia.



W 1965 r. zadebiutował pierwszy japoński fastback - Colt, napędzany 2suwowym, 3cylindrowym silnikiem o poj. 800cm³.

JAK TSUNAMI

Rozbawienie, jakie w latach 50. wywołał w Ameryce Toyopet, który nie dał rady podjechać pod górkę, przygasło. Wprawdzie kierowcy nadal gardzili wszystkim, co miało mniej niż 8 cylindrów, ale szykowały się zmiany. Początek lat 70. zwiastował koniec epoki swobody producentów aut w Ameryce. Kryzys naftowy był jak iskra na beczce prochu.

Japonia tylko na to czekała. Na małych wyspach nigdy się nie przelewało i choć luksusowe modele budowano na wzór amerykańskich krążowników, to jednak przytłaczająca większość samochodów przypominała auta europejskie i to te z niższych półek. Japońskie wozy były oszczędne, a narodowa skłonność do perfekcji sprawiła, że także niezawodne. W 1970 r. z koncernu Mitsubishi wyodrębniono spółkę Mitsubishi Motors Corporation, która zajęła się produkcją samochodów. Samochody spod znaku trzech diamentów były już dość dobrze znane w rejonie Azji i Pacyfiku. Z powodzeniem eksportowano je do Australii. Firma interesowała się rynkiem północnoamerykańskim, ale pragnąc uniknąć dużych kosztów i ryzyka, nie stworzyła od razu własnej sieci handlowej, lecz nawiązała współpracę z Chryslerem. W 1970 r. wszedł na rynek amerykański Dodge Colt, produkowana w Japonii kopia Mitsubishi Colt Galant przedstawionego rok wcześniej. Po 1973 r. przerażeni kolejkami na stacjach benzynowych Amerykanie coraz częściej wybierali małe, ale ekonomiczne samochody japońskie. Po drugim kryzysie, z końca dekady, tendencja ta stała się tak silna, że Mitsubishi zdecydowało się otworzyć w 1981 r. oficjalne przedstawicielstwo.

Na początek były oferowane w Stanach Zjednoczonych trzy modele: sedan Tredia oraz coupe Cordia i Starion.

Dość nieśmiało firma zaczynała w Europie. W 1975 r. importer z Rotterdamu zaczął sprowadzać do Holandii, Belgii i Wielkiej Brytanii modele Galant i Lancer. Potem samochody Mitsubishi dotarły do Norwegii, Finlandii, Danii, Szwajcarii, Austrii i Niemiec Zachodnich. Oficjalną premierę swoich samochodów Japończycy przygotowali w 1977 r. podczas salonu we Frankfurcie. Pokazano tam czterodrzwiową odmianę Galanta, sportowe coupe Celeste i rodzinnego sedana Lancer. Samochody te nie odstawały od konkurentów z Europy. Jeśli budziły pewną nieufność, to tylko dlatego, że były mało znane. Mitsubishi nieobca była nowoczesna technika. W 1975 r. firma ta była jedną z pierwszych, które zastosowały w swoim wielokrotnie nagradzanym 4cylindrowym silniku Astron 80 wałki wyrównowazające, ograniczające wibracje. Lecz szczegółów technicznych nie widać na pierwszy rzut oka. Mitsubishi potrzebowało po prostu nowego samochodu, który rozwiałby wątpliwości Europejczyków. Z zadania tego znakomicie wywiązał się nowy Colt, przedstawiony w 1978 r.

Nie miał on wiele wspólnego z przodkami, noszącymi tę samą nazwę, nawiasem mówiąc w Japonii sprzedawano go jako Mitsubishi Mirage. Silnik o pojemności 1,2, 1,4 lub 1,6 l napędzał koła przednie. Dwu lub czterodrzwiowe nadwozie z dużą pokrywą z tyłu było praktyczne, mimo niewielkich rozmiarów. Ciekawostką była manualna skrzynka biegów SuperShift, wyposażona w rodzaj reduktora pozwalającego wybierać przełożenia "oszczędne" lub "dynamiczne". W rezultacie kierowca Colta dysponował w praktyce ośmioma biegami do przodu i dwoma wstecznymi. Kompaktowy Mitsubishi był dużym sukcesem rynkowym. Przez 5 lat zbudowano ponad milion Coltów.



Firma chciała zawojować Europę tym modelem Colta z roku 1978. Niespotykanym rozwiązaniem była 8biegowa, ręczna skrzynia przekładniowa.



Przygodę z autami terenowymi Mitsubishi rozpoczęło w 1953r. od montażu licencyjnych Jeepów, które następnie udoskonalano we własnym zakresie.



Słynny Pajero, którego zaprezentowano w 1981 r., był już własną konstrukcją.

W latach 80. firma nasiliła ekspansję zarówno w Europie, jak i w Ameryce. Oferowała głównie modele rodzinne, takie jak nowe generacje Galanta, Lancera oraz Colta. Firma była aktywna w sporcie, lecz początkowo jej samochody odnosiły sukcesy głównie w rajdach organizowanych na południowej półkuli. Przełomem było wprowadzenie do sprzedaży sportowego coupe Starion. Samochód nazywano wprawdzie "Porsche dla ubogich", lecz dzięki niemu Mitsubishi przestało się kojarzyć wyłącznie z nudnymi autami dla mieszcuchów z wężem w kieszeni.

Bardzo ważnym modelem okazał się terenowy Pajero (na wybranych rynkach sprzedawany jako Montero), premiera roku 1982. Wprawdzie od lat 50. firma montowała terenowe samochody będące kopią pierwszych Jeepów, a nawet sprzedała na nie licencję indyjskiej firmie Mahindra, lecz nie były one znane w Europie ani Ameryce. Pajero był jedną z pierwszych łatwych w prowadzeniu, solidnych, a przy tym eleganckich japońskich terenówek. Wóz zdobył wiele nagród, nie tylko w rodzimej Japonii, ale też w Niemczech, Wielkiej Brytanii i Australii. W 1983 r. wygrał w swojej klasie rajd Paryż-Dakar. Później wielokrotnie wygrywał inne zawody. Rywale nigdy nie odzyskali spokoju. Nie ryzykując zbyt wiele, można się założyć, że moda na terenówki zaczęła się od Pajero. Przynajmniej w Polsce, gdzie w początku lat 90. reklamowano go chwytliwym, zakorzenionym w narodowej tradycji sloganem: "Jeśli chcesz, żeby sąsiadów trafił szlag spróbuj Pajero". Słabszym echem odbiła się prezentacja w 1983 r. kombi z podwyższonym dachem Space Wagon. Dziś określilibyśmy je jako minivana. Wówczas na samochody takie, przypominające Renault Espace czy Plymoutha Voyagera, mówiono "tallboy" "wysoki chłopiec". Samochody niszowe, takie jak Space Wagon czy Starion oraz popularne sedany i hatchbacki zbudowały w latach 80. podstawę do dalszego rozwoju Mitsubishi.



Modelami Galant, Celeste i Lancer w połowie lat 70. Mitsubishi rozpoczęło szturm na europejskie rynki.

FABRYKA ZAMIAST CŁA

W Ameryce, a w mniejszym stopniu również w Europie, producenci podnieśli alarm, że "ich"

rynki zalewa fala japońskich samochodów. Żądali, by dać jej odpór za pomocą wysokich celów oraz limitów importu. Japończycy nie kryli niezadowolenia, ale nie przeszkodziło im to jasno myśleć. Toyoty, Hondy i Suzuki jeździły już po drogach całego świata. Trudniejsza część pracy, przekonanie kierowców, że warto kupować japońskie samochody, była już zrobiona. Teraz można było liczyć na lojalność wielu z nich i z większym spokojem planować kolejne posunięcia.

Strzałem w dziesiątkę był pomysł budowy własnych fabryk za granicą, w krajach będących ważnymi rynkami zbytu. Szeroki uśmiech rozjaśniał twarz każdego premiera rządu, który słyszał, że nowe zakłady będą produkować nie tylko na rynek wewnętrzny, ale także na eksport do krajów ościennych.

W październiku 1985 r. Mitsubishi założyło wspólnie z Chryslerem spółkę jointventure DiamondStar. W fabryce w miasteczku Normal w stanie Illinois budowano sportowe samochody dla Chryslera, a do września 1988 r. było to jedyne miejsce produkcji coupe Mitsubishi Eclipse, sprzedawanego też jako Plymouth Laser i Eagle Talon. W 1991 r. Japończycy wykupili udziały Amerykanów, ale nadal poza własnymi modelami produkują w niej wybrane, sportowe samochody ze stajni Chryslera.

Podobne porozumienie Japończycy zawarli z Volvo. W listopadzie 1991 r. przejęli 1/3 udziałów w holenderskiej fabryce Volvo, a od 1995 r. powstają tu zunifikowane ze sobą Volvo S40/V40 i Mitsubishi Carisma. W lutym 1999 r. Mitsubishi zostało właścicielem połowy akcji w fabryce nazwanej NedCar, a po dwóch latach przejęło ją w całości. Nie powiodła się natomiast próba rozprowadzania Canterów w sieci dilerskiej ciężarówek Volvo. W kwietniu 2001 r. Mitsubishi znalazło nowego, choć poniekąd znanego partnera w postaci firmy DaimlerChrysler, która na wybranych rynkach zajmuje się sprzedażą japońskich ciężarówek i autobusów.

Rok wcześniej Mitsubishi podpisało umowę o strategicznym partnerstwie z DaimlerChryslerem. Korzyści mają być obustronne. Przed samochodami niemiecko-amerykańskiego koncernu otworzą się szerzej rynki azjatyckie, z japońskim włącznie, a Mitsubishi będzie silniej reprezentowane w Europie i Ameryce. W zakładach NedCar mają być produkowane Mercedesy i Mitsubishi, wykorzystujące wspólną płytę podłogową oraz te same silniki. Współpraca ma dotyczyć również lekkich samochodów dostawczych.

Od 1997 r. stale rośnie sprzedaż samochodów Mitsubishi. W ubiegłym roku (2002) Mitsubishi Motors Corporation zanotowała rekordowy zysk w wysokości 308 milionów dolarów "na czysto". Prezydent i prezes rady nadzorczej, Rolf Eckrodt mówi: "jesteśmy pewni dalszego wzrostu sprzedaży i zysków. W tym sezonie i w następnych". Kolejne modele Mitsubishi zdobywają nagrody specjalistów w różnych krajach, a Pajero, Lancery Evolution wygrywają rajdy. W przeciwieństwie do firm, które mają dobrze udokumentowane "w papierach" sto lat, Mitsubishi o nieokreślonym wieku ma się całkiem dobrze.