

PEUGEOT

ترجمه: تهمینه مولانا

پژو یکی از برندهای عمده خودرو در فرانسه، بخشی از پژو-سیتروئن بی.اس.آ می‌باشد و دومین سازندهی اتومبیل در اروپا بعد از "ولکس واگن" محسوب می‌گردد. اصالت پژو به کارخانه ی فلفل، نمک و قهوه در سال ۱۸۴۲ و سپس تولید دوچرخه در پایان قرن ۱۹ باز می‌گردد. مرکزیت فعلی این تشکیلات در فرانسه، و کارخانهی عظیم آن در "سوشو" واقع شده که از ۱۹۲۸ توسط اعضای خانوادهی پژو راه اندازی گردید.

تاریخچه

خانوادهی پژو، با تولید آسیاب‌های قهوه در دهه‌ی ۱۸۰۰ پا به عرصه نهاد. گرچه از دهه‌ی ۱۷۰۰ کارخانهی در کسب و کار تولید بود، لیکن به واسطه‌ی پارچه‌های آهاردار که در کنار میله‌های استیل منجر به ساخت قاب چتر و سپس چرخ مفتولی، و نهایتاً دوچرخه شد، سرآغازی در ورود به حیطةی وسائط نقلیه محسوب می‌شد.

سپس "آرماند پژو" طی ملاقات با "گوتلیب دایملر" و سایرین با قابلیت سود دهی خودرو متقاعد شد و اولین پژو به شکل یک سه چرخه با طراحی "لئون سرپوله" در سال ۱۸۸۹ و به تعداد چهاردستگاه ساخته شد. ۲۹ اتومبیل در ۱۸۹۲، ۴۰ اتومبیل در ۱۸۹۴، ۷۲ اتومبیل در ۱۸۹۵، ۱۵۶ اتومبیل در ۱۸۹۸، ۳۰۰ اتومبیل در ۱۸۹۹ ساخته و به بازار عرضه گردید. این مدل‌ها "مدل ۱۲" نام گرفتند.

توجه کنید که پژو برای بار نخست از تایرهای لاستیکی در ماشین‌های بنزینی استفاده کرد. پژو همینطور از شرکت کنندگان مقتدر در مسابقات موتورسواری بود، که در ۱۸۹۴ با پنج خودرو وارد رالی پاریس - روئن شد.

در ۱۸۹۶ اولین موتورهای خودرو پژو ساخته شد، بنابراین استفاده از موتورهای دایملر ادامه نیافت که مقارن با این تاریخ آرماند پژو از خانواده جدا شد و با ساخت کارخانه کاملاً کارش را بر خودرو متمرکز کرد. طی سه سال بعدی عدد فروش به ۳۰۰ رسید و تا آن مقطع مجموعاً ۱۲۰۰ اتومبیل به فروخته شده بود. در سال ۱۹۰۳ یک مدل موتورسیکلت به طیف محصولات پژو افزوده شد که از همان ابتدا تحت نام پژو تولید شد. در ۱۹۰۳، نیمی از اتومبیل‌های فرانسه توسط پژو ساخته می‌شدند. در ۱۹۰۷، اولین پژوی شش سیلندر عرضه شد. طی جنگ اول جهانی، پژو همکاری گسترده‌ای با ارتش داشت طوریکه بدل به یک سازنده ی وسایل ارتش از دوچرخه تا تانک و فشننگ گردید.

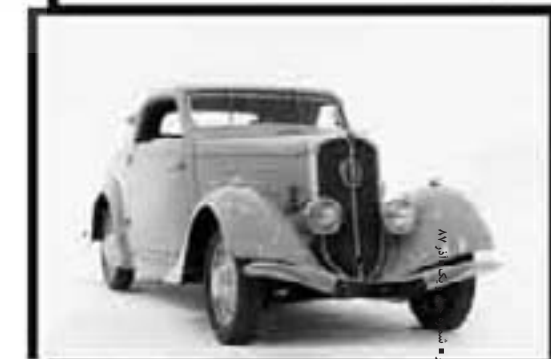
میان دو جنگ

طی دهه ۲۰ پژو توسعه پیدا کرده، در همین راستا در ۱۹۲۶ بخش ساخت موتور پدال جداشت تا "پژو سایکلز" را شکل دهد که شاخه‌ای با سوددهی مستمر بود. شرکت‌های از بین رفته ی "بلانگر" و "دودیون" در ۱۹۲۷ به تملک پژو درآمد. در سال بعدی پژو مدل ۱۸۳ به بازار ارائه گردید.

۱۹۲۹ پژو، مدل ۲۰۱، ارزان‌ترین ماشین در بازار فرانسه، و اولین خودرو که از علامت تجاری استفاده کرد را تولید نمود. اندکی پس از آن با رکود اقتصادی فروش پژو کاهش یافت لیکن شرکت توانست نجات یابد. در ۱۹۳۳، در تلاش برای احیای دارائی پژو، شرکت مدل تازه به سبک ایرودینامیک را عرضه کرد. در ۱۹۳۴ پژو، مدل ۴۰۲ بی.آل، اولین کروکی با سقف متحرک ساخت که در دهه‌ی ۱۹۵۰ مورد این ایده را دنبال کرد و البته در دوره ی مدرن با اتومبیل میتسوبیشی جی.تی. ۳۰۰۰ اسپایدر ۱۹۹۵ مجدداً رایج شد. اخیراً نیز شماری از سازندگان، از جمله خود پژو، مدل‌های کروکی را با ۲۰۶ سی سی عرضه کرده اند. سه مدل مورد توجه در دهه ی ۳۰، پژو ۲۰۲، پژو ۳۰۲ و پژو ۴۰۲ بودند. مدل ۴۰۲ در ۱۹۳۵ تولیدش آغاز و در ۱۹۴۱ به پایان رسید. مدل ۳۰۲ هم تا ۱۹۳۸ ادامه داشت و ۲۰۲ از ۱۹۳۸ تا ۱۹۴۲ تولید شد که خصوصاً توانست میزان فروش پژو را تا ۷۹۶،۵۲ بالا ببرد و در رده‌بندی فروش پس از سیتروئن قرار بگیرد و به همین علت بار دیگر از ۱۹۴۶ تا ۱۹۴۹ دوباره تولید شد.

پس از جنگ دوم

با پژوی ۲۰۲ در سال ۱۹۴۶ فعالیت شرکت از نو با عرضه ی ۱۴۰۰۰ دستگاه خودرو از سر گرفته شد. سال بعد، پژو ۲۰۳ با ده دستگاه هایدرولیک وارد بازار گردید و موفق شد تابه رکورد تازه ای در فروش دست یابد. تشکیلات پژو در ۱۹۵۰ ابتدا مالکیت شرکت "شنارد-واکر" به دست آورد و آنگاه بخشی از سهام "هاچکس" را خریداری نمود. مدل پرطرفدار ۴۰۳ را با موتور یک و نیم لیتر در ۱۹۵۵ ساخته شد که در حدود یک میلیون





PEUGEOT

دستگاه تا پایان دوره‌ی تولید یعنی ۱۹۶۲ به فروش رسید. در سال ۱۹۵۸، امکان فروش خودروی پژو در ایالات متحده با پژوی ۴۰۴ تحقق یافت. ضمناً مانند بسیاری از تولیدکنندگان اروپایی همکاری پژو با سایر موسسات افزایش پیدا کرد و ارتباط با "رنو" از سال ۱۹۶۶ و "ولو" از ۱۹۷۲ میسر گردید.

شماره بندی مدل‌های پژو

به دست آوردن سیتروئن و تشکیل پی.اس.آ. در سال ۱۹۷۴، پژو ۳۰ درصد از سهام سیتروئن را خرید و نهایتاً در ۱۹۷۵ در پی تعلق گرفتن مقدار قابل توجهی نقدینگی به شرکت جدید از سوی دولت، پژو به طور کامل بر سیتروئن مسلط شد. قابل ذکر اینکه سیتروئن به علت تولید بیش از اندازه‌ی مدل‌های جدید رادیکال، دچار معضلات تامین بودجه شده بود که در نتیجه برخی مدل‌هایش همچون سیتروئن مدل اس.ام با ضرر مواجه گردیده بود.

با تلفیق این دو شرکت، گروه پی.اس.ام پدید آمد که ضمن به اشتراک گذاردن امکانات مهندسی و منابع فنی، هویت پژو و سیتروئن را به صورت مجزا حفظ می‌کرد.

غلبه بر کرایسلر اروپا

در ۱۹۷۸ علی رغم تلاش بی وقفه‌ی خودرو ساز امریکایی جهت بقا گروه پی.اس.آ. بر شعبه‌ی اروپایی کرایسلر، تسلط یافت تا تصمیم خود مبنی بر خلق یک برند تازه برای خودروهای اسپرت تالبوت که آشکارا نیازمند سرمایه گذاری بود را محقق گرداند. از آن پس تا سال ۱۹۸۶ مجموعه‌ی کرایسلر/سیمکا تحت نشان تالبوت به فروش رسید.

دهه‌ی ۱۹۸۰ و پس از آن تمامی این گونه سرمایه گذاری‌ها زمینه‌ی مشکلات جدی مالی را برای کل گروه پی.اس.آ. ایجاد کرد؛ سال‌های ۱۹۸۰ تا ۱۹۸۵ نقدینگی قابل توجهی را از دست داد. در ۱۹۸۳، پژو مدل موفق و عامه پسند ۲۰۵ که تا حد زیادی سرنوشت شرکت را تغییر داد به وارد بازار مصرف گردید.

سال ۱۹۸۴، نخستین ارتباط گروه با جمهوری خلق چین شکل گرفت، و متعاقب آن گشایش "بنگاه اتومبیل پژو- سیتروئن دونگ فنگ" در شهر ووهان انجام شد.

همانگونه که سایر خودروسازان اروپایی تجربه کرده بودند، فروش پژوی ایالات متحده و کانادا تزلزل پیدا کرد و نهایتاً قدیمی شدن طرح‌ها، پژو ۵۰۵ بدل به خودرویی غیراقتصادی گردید. هرچند ایده‌های متعددی، مانند اصلاح در پژو ۲۰۵، به منظور تغییر وضعیت فروش در ایالات متحده بررسی شد اما پیگیری آن‌ها صورت نگرفت. در اوایل دهه‌ی ۹۰، با فروش کمتر از ۱۰۰۰ دستگاه پژوی جدید ۴۰۵ که تازه عرضه شده بود غیررقابتی بودن آن هم با مدل‌های داخلی و هم وارداتی به اثبات رسید به طوری که فروش خودروی مذکور حتی از ۲۶۱/۴ دستگاه در ۱۹۹۰ به ۲۴۰/۲ دستگاه در ۱۹۹۱ تنزل یافت.

همین امر باعث شد شرکت پس از ۳۳ سال، عملیات در کانادا و ایالات متحده را متوقف سازد و در حال حاضر نیز هیچ طرح مشخصی جهت بازگشت به بازار امریکا در دست اقدام نمی‌باشد.

اینک فقط وسائط نقلیه پژو در مکزیک با نام پژوی مکزیک به فروش می‌رسد. در اواخر دهه‌ی ۱۹۹۰، به نظر می‌رسید مجموعه‌ی پژو- سیتروئن به توازن بیشتری رسیده باشد.

در آوریل ۲۰۰۶، شرکت از توقف فعالیت کارخانه در انگلستان خبر داد و به دنبال آن ۳۰۰،۲ فرصت شغلی از میان رفت و با تولید آخرین پژو ۲۰۶ در ماه ژانویه این واحد تولید تعطیل شد.

امروز، پژو در حال بهبود مدل هیبرید دیزل- الکترونیک خود با پژو ۳۰۷ است که هنوز در مرحله‌ی آزمایش قرار دارد، که چنانچه به تولید انبوه برسد، یکی از بهترین اتومبیل‌های موجود از لحاظ بهینه بودن مصرف سوخت خواهد بود. با فروش ۲ میلیون دستگاه در سال جاری پژو راهی طولانی در حصول به هدف

پژو تاکنون سه بار جایزه‌ی برترین خودروی سال اروپا را به ترتیب زیر به خود اختصاص داده است:

۱۹۶۹: پژو ۵۰۴

۱۹۸۸: پژو ۴۰۵

۲۰۰۲: پژو ۳۰۷

و دیگر مدل‌های پژو، رده‌ی دوم و یا سوم احراز کرده اند:

۱۹۸۰: پژو ۵۰۵

۱۹۸۴: پژو ۲۰۵

۱۹۹۶: پژو ۴۰۶

۱۹۹۹: پژو ۲۰۶

بازده سالیانه پژو ۵۶/۳ میلیارد یورو و درآمد خالص آن ۱/۰ میلیارد یورو اعلام گردیده و ۲۰۰۷/۲۰ نفر در استخدام تشکیلات پژو می‌باشند.

- 1-Sochoux
 - 2-Armand Peugeot
 - 3-Gottlieb Daimler
 - 4-Leon Serpollet
 - 5-Chenard-Walker
 - 6-Hachkiss
 - 7-PSA:Peugeot Societe Anonym
 - 8-Chrysler/Simca
 - 9-Dongfeng Peugeot-Citroen Automobile
 - 10-Wuhan
 - 11-x0y /x00y
- En.Wikipedia.org منبع:

