

ترجمه: ته‌مینه مولانا

م‌زدا

طی سال ۲۰۰۷، م‌زدا تقریباً ۱/۳ میلیون دستگاه خودرو برای فروش جهانی تولید کرد که بخش عمده اش در کارخانه‌ی اصلی در ژاپن ساخته شد.

نام

گفته می‌شود که م‌زدا انگلیسی شده‌ی تلفظ اسم بنیانگذار آن یعنی "جوجیرو ماتسودا"^۱ می‌باشد که علاقه‌ی وافری به معنویت داشت و بر مبنای همین اعتقاد موسسه را به احترام هم خانواده و هم زرتشت، م‌زدا نامگذاری کرد. واژه‌ی "م‌زدا" به مفهوم "فرزادگی" در زبان اوستائی ایرانیان آورده شد است.

تاریخچه

م‌زدا فعالیت خود را در قالب شرکت "تویو کور کوگیو"^۲ که در سال ۱۹۲۰ تأسیس شده بود آغاز نمود. این شرکت کار خود را از ساخت ابزار ماشین به وسایط نقلیه با معرفی "م‌زدا - گو"^۳ در سال ۱۹۳۱ تغییر داد. طی جنگ دوم جهانی م‌زدا برای ارتش اسلحه می‌ساخت. در سال ۱۹۴۸ بود که رسماً تشکیلات نام م‌زدا را به کاربرد. م‌زدا مدل "آر ۳۶۰" در ۱۹۶۰ و به دنبالش م‌زدا مدل "کارول" در ۱۹۶۲ عرضه شدند.

۱۹۶۰ دهه‌ی آغازین فعالیت، م‌زدا تلاش فراوانی بر بهبود و توسعه‌ی "موتور روتاری ونکل"^۴ مبذول داشت تا از سایر خودروسازان ژاپنی متمایز گردد. و نهایتاً همین تلاش کمک کرد تا به سرعت راه صادرات برای م‌زدا هموار گردد.

در دهه‌ی ۱۹۷۰، م‌زدا، تحت نام "اداره‌ی امریکای شمالی م‌زدا" به بازار ایالات متحده‌ی امریکا قدم نهاد و موفقیتش منجر به ساخت و عرضه‌ی م‌زدا مدل "پیک آپ" با موتور روتاری برای مشتریان امریکای شمالی شد.

استقبال از محصول موتور روتاری تا سال ۱۹۷۳ و بحران نفت تداوم یافت. چرا که خریداران امریکائی به سرعت به سوی خودروهایی با مصرف بهینه‌ی سوخت رفتند.

شرکت که تولید موتورهای پیستونی را به طور کامل متوقف نکرده بود، در عین حال به تولید طیفی از مدل‌های چهارسیلندر طی دهه‌ی ۱۹۷۰ ادامه داد.

پس از سال ۱۹۷۳، سری خودروهای "فامیلیا"^۵ به خصوص در فروش بین‌المللی م‌زدا اهمیت ویژه‌ای یافت و همزمان برای سری بزرگ‌تر "کاپلا"^۶ هم همین اتفاق افتاد.

م‌زدا در حالی که تمایلی به توقف کامل تولید موتور روتاری نداشت، کوشش‌هایش را بر تبدیل آن به اتومبیل برگزیده‌ی ورزشکاران معطوف نمود. به این ترتیب در سال ۱۹۷۸ با "آر-ایکس -۷" کارش را شروع و با "آر-ایکس -۸" ادامه داد.

توجه به اتومبیل‌های مسابقه باعث ساخت اتومبیل دیگری به نام "م‌زدا رودستر"^۷ گردید (شاید آن را در دنیای بیشتر با نام "ام ایکس -۵" یا "میاتا"^۸ می‌شناسند). این اتومبیل که در ۱۹۸۹ ارائه گردید، به واسطه‌ی احیا و رواج مفهوم اتومبیل‌های اسپرت کوچک، پس از زوال آن در اواخر دهه‌ی ۱۹۷۰، اعتبار گسترده‌ای را کسب نمود.




mazda



در اوایل ۱۹۹۲، مزدا خودروی "آماتی" ۱۹ را در چالش با "آگورا"، "اینفینیتی" و "لکسوس" در بازار آمریکا عرضه کرد که فروش آن رسماً از اواخر ۱۹۹۳ شروع شد. در اروپا هم مزدا "زدوس" ۲۰ از سال ۱۹۹۲ تا ۱۹۹۷ بازار خوبی پیدا کرد.

لوگوی های مزدا

۱۹۹۷ تا کنون	۱۹۹۷ تا ۱۹۹۲	۱۹۹۲ تا ۱۹۹۱	۱۹۹۱ تا ۱۹۷۵	۱۹۷۵ تا ۱۹۶۲
			هیج	

مسابقات اتومبیل رانی

در عرصه ی مسابقات، مزدا موفقیت های بیایی با هردو "موتور ونکل" و "موتور بیستونی" احراز نموده است. موتورها و انواع وسایط نقلیه ی مزدا در رشته ها و مجموعه های گوناگونی در سرتاسر دنیا رقابت می کند. مزدا در سال ۱۹۶۸، با مزدا مدل "کازمو اسپرت ۱۱۰ اس" ۲۱ وارد مسابقه ای در نورنبرگ شد و از سال پس از آن این روند تداوم یافت. شرکت مزدا موتور، با بازده سالیانه ی ۴۷۵،۳ میلیارد یوان و درآمد خالص ۹۱،۸ میلیارد یوان همچنان از موفقترین خودروسازان جهان به شمار می رود.

- ۱-Juhiro Matsuda
 - 2-Toyo Cork Kogyo
 - 3-Mazda – Go
 - 4-Wankel Rotary Engine
 - 5-Familia
 - 6-Capella
 - 7-Mazda Roadster
 - 8-MX-5 /Miata
 - 9-Ford explorer
 - 10-Navajo
 - 11-Millenia
 - 12-Miller Cycle
 - 13-Demio
 - 14-Henry Wallace
 - 15-Mark Fields
 - 16-Ford Escape – Mazda Tribute
 - 17-Ford Focus _ Mazda Axela
 - 18-Ozam,Eunos ,Efini
 - 19-Amati
 - 20-Xedos
 - 21-casmo sport
- en.wikipedia.org منبع:

آشفته گی های مالی و تنزل مزدا طی دهه ی ۱۹۷۰ سبب گشایش مشارکتی با شرکت "فورد" در سال ۱۹۷۹ شد. در ابتدا با کسب سهام ۲۷ درصدی، فورد همکاری خود را با مزدا آغاز کرد که نتیجه ی آن پروژه های متعددی بود. البته یکبار طرف دهه ی بعدی یعنی ۱۹۸۰، فورد توانست ۲۰ درصد و باردیگر در سال ۲۰۰۲، ۵ درصد به سهام خود بیافزاید.

همکاری فورد و مزدا تنها به تولید منحصر نبود و مزدا تلاشی در فروش اتومبیل فورد در ژاپن انجام داد. مزدا در سال ۱۹۹۱ به فورد در تولید مدل "اکس پلورر" کمک کرد که خود مدل دو درب آن را با نام "ناواجو" ۱۰ از ۱۹۹۱ تا ۱۹۹۴ فروخت و جالب اینکه مدل اخیر به کلی ناموفق بود در صورتی که "اکس پلورر" فورد پرفروش ترین وسیله ی نقلیه در ایالات متحده برای بیش از یک دهه گردید.

در سال ۱۹۹۵، اشتیاق همیشگی تشکیلات مزدا در خصوص گرایش فن آوری موتورهای جایگزین باعث تولید و عرضه ی اولین موتور "میلر سایکل" ۱۱ برای خودرویی به نام "میلنیا" ۱۲ شد که ساخت آن تا ۲۰۰۲ برقرار بود.

بهره گیری از این موتور مجدداً با اتومبیل کوچکتر "دمیو" ۱۳ از سال ۲۰۰۸ سر گرفته شد و هنوز نیز تنها خودرو سازی که از موتور "میلر سایکل" استفاده می کند شرکت مزدا است.

معضلات مالی افزون تر در مزدا طی دهه ی ۱۹۹۰، که قسمتی از آن حاصل زبان مربوط به بحران مالی آسیا در سال ۱۹۹۷ بود، شرایطی را فراهم کرد تا فورد سهام خود را به ۳۳،۹ درصد افزایش بخشد. در ۱۹۹۷، "هنری والاس" ۱۴ ریاست شرکت مزدا را عهده دار و مصمم به تجدید سازمان از طریق اعمال استراتژی های جدید مدیریت شد. وی حتی برای برند طراحی تازه ای ترتیب داد و برنامه ی نوآوری دیجیتال مزدا را راه اندازی کرد تا تکامل مدل های جدیدش را تسریع نماید. در این زمان کنترل توزیع کنندگان خارج از کشور، واسطه ها و همبندطور امکانات تولید را در اختیار گرفت و بهره وری و کاهش قیمت های ضروری را در عملیات مزدا هدایت کرد، به طوری که تدابیرش زمینه ی توفیقات بعدی تشکیلات گردید. پس از هنری والاس، مدیر اجرایی سابق شرکت فورد، "مارک فیلدز" ۱۵ مدیریت مزدا را به دست گرفت که با پیگیری همان سیاست ها در اوایل دهه ی ۲۰۰۰ در راستای بهبود شرایط شرکت عمل کرد.

می توان گفت همکاری نزدیکتر فورد با شرکت مزدا، ارتقا سطح مهندسی و بازاریابی مزدا رابه ارمغان آورد. دو موسسه اکنون طرح های موتور را در سرتاسر جهان به صورت مشترک می سازند (فورد از طرح چهار سیلندر مزدا استفاده کرده و مزدا موتورهای مدل "وی - ۶" خود را با یکسری از طرح های فورد جایگزین نموده است) و شماری خودروهای ترکیبی تولید کرده اند که با فورد مدل "اسکیپ" و مزدا مدل "تریپوت" ۱۶ شروع شده و تازه ترین آن فورد مدل "فوکوس" با مزدا مدل "اکسلا" ۱۷ می باشند. قابل توجه است که در چند دهه ی گذشته مزدا پژوهش هایی نیز پیرامون وسایط نقلیه با انرژی هیدروژن صورت داده است و فراراست به زودی خودروی خود که با سوخت هیدروژنی کار می کند وارد بازار مصرف کند.

پیش از این در بازار ژاپن، مزدا از مارک های متفاوتی استفاده می کرد که از آن جمله باید به "اتوزم"، "اونوس" و "افینی" ۱۸ اشاره کرد که در حال حاضر منسوخ شده اند.

(لوگوی اونوس)



(لوگوی اتوزم)

