



mazda



مژدا

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

نام

گفته می شود که مژدا انگلیسی شده ی تلفظ اسم بنیانگذار آن یعنی "جوجیرو ماتسودا" می باشد که علاقه ی وافری به معنویت داشت و بر مبنای همین اعتقاد موسسه را به احترام هم خانواده و هم زرتشت، مژدا نامگذاری کرد. واژه ی "مژدا" به مفهوم "فرزادگی" در زبان اوستائی ایرانیان آورده شد است.

تاریخچه

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

۱۹۶۰ دهه ی آغازین فعالیت، مژدا تلاش فراوانی بر بهبود و توسعه ی "موتور روتاری ونکل" مبدول داشت تا از سایر خودروسازان ژاپنی متمایز گردد. و نهایتاً همین تلاش کمک کرد تا به سرعت راه صادرات برای مژدا هموار گردد.

در دهه ی ۱۹۷۰، مژدا، تحت نام "آداره ی امریکای شمالی مژدا" به بازار ایالات متحده ی امریکا قدم نهاد و موفقیتش منجر به ساخت و عرضه ی مژدا 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 بهینه ی سوخت رفتند.

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

پس از سال ۱۹۷۳، سری خودروهای "فامیلیا" به خصوص در فروش بین المللی مژدا اهمیت ویژه ای یافت و همزمان برای سری بزرگ تر "کاپلا" هم همین اتفاق افتاد.

مژدا در حالی که تمایلی به توقف کامل تولید موتور روتاری نداشت، کوشش هایش را بر تبدیل آن به اتومبیل برگزیده ی 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 اتومبیل های مسابقه باعث ساخت اتومبیل دیگری به نام "مژدا رودستر" گردید (شاید آن را در دنیا بیشتر با نام "ام ایکس - ۵" یا "میاتا" می شناسند). این اتومبیل که در ۱۹۸۹ ارائه گردید، به واسطه ی احیا و رواج مفهوم اتومبیل های اسپرت کوچک، پس از زوال آن در اواخر دهه ی ۱۹۷۰، اعتبار گسترده ای را کسب نمود.

در اوایل ۱۹۹۲، مزدا خودروی "آماتی"^{۱۹} را در چالش با "اکورا"، "اینفینیتی" و "لکسوس" در بازار امریکا 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
			هیچ	

مسابقات اتومبیل رانی

در عرصه ی مسابقات، مزدا موفقیت های پیاپی با هر دو "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 یوآن و درآمد خالص ۹۱،۸ میلیارد یوآن همچنان از موفقترین خودروسازان جهان به شمار می رود.

- ۱-Jujiro 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 ,Efni
 - 19-Amati
 - 20-Xedos
 - 21-casmo sport
- منبع: en.wikipedia.org

آشفتگی 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"^۹ 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 از 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 زیان 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 همینطور 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 "تریپت"^{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 قرار است 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"، "آونوس" و "آفینی"^{۱۸} اشاره کرد که در حال حاضر منسوخ شده اند.

(لوگوی اونوس)



(لوگوی اتوزم)

