خبر خودرو

تشکیل کمیته تخصصی جهت رفع چالش‌های حوزه خودرو



عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، از تشکیل کمیته تخصصی به منظور رفع چالش‌های حوزه خودرو خبر داد و گفت: «بی‌تردید مردم این حق را دارند که بتوانند خودروهای ارزان‌قیمت و با کیفیت خریداری کنند، بنابراین کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در این راستا نسبت به راه‌اندازی کمیته تخصصی خودرو به منظور رفع چالش‌های این حوزه اقدام کرده است.»
محمد رستمی با اشاره به اهمیت تشکیل کمیته تخصصی خودرو در مجلس شورای اسلامی گفت: «تشکیل کمیته تخصصی خودرو در شرایط کنونی کشور از اهمیت بسزایی برخوردار است. متأسفانه حوزه خودرو در شرایط کنونی چه از لحاظ قیمت، چه کیفیت و چه انحصاری بودن به یکی از موضوعات پرچالش کشور تبدیل شده است.»
به گزارش خانه ملت، رستمی افزود: «البته ما از مدت‌ها قبل فعالیت‌های گسترده‌ای را در جهت ساماندهی بازار خودرو آغاز و جلسات متعددی را به منظور رفع چالش‌های این حوزه برگزار کرده‌ایم اما با توجه به اتفاقات اخیر که منجر به گران‌تر شدن قیمت خودروها شد، نسبت به راه‌اندازی کمیته تخصصی خودرو اقدام کردیم. اداره این کمیته برعهده بنده گذاشته شده و تاکنون ۹ نفر از اعضای آن انتخاب شده‌اند و اولین نشست آن نیز هفته آینده برگزار خواهد شد.»
عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: «قطعاً در قالب این کمیته مستقل، رفع مشکلات حوزه خودرو را با جدیت دنبال خواهیم کرد؛ ضمن اینکه بهتر است برای همه خودروسازان مشخص شود که کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی به دلیل اهمیتی که حوزه خودرو دارد، کمیته مستقلی را تشکیل داده است و امیدواریم با پیگیری‌هایی که انجام می‌دهیم، بتوانیم مسائل حوزه خودرو را حل و فصل کنیم.»

ماشین وارداتی

میتسوبیشی اکلیپس کراس بازگشت یک نام آشنا



میتسوبیشی اکلیپس کراس از آن خودروهایی است که از همان روز اول معرفی، بحث‌برانگیز بود. وقتی اولین نسل این کراس‌اوور در سال ۲۰۱۷ معرفی شد، طراحی متفاوت آن برای بخشی از بازار جذاب به نظر می‌رسید، اما نام «اکلیپس» خاطره یک کوپه اسپرت محبوب را هم زنده می‌کرد؛ همین موضوع باعث شد گروهی از علاقه‌مندان انتظار متفاوتی از محصول جدید میتسوبیشی داشته باشند. حالا پس از چند سال تأخیر، مدل ۲۰۲۵ این خودرو به بازار ایران رسیده تا در جمع کراس‌اوورهای وارداتی قرار بگیرد. اکلیپس کراس از نظر ابعاد در دسته کراس‌اوورهای جمع‌وجور قرار می‌گیرد، اما تلاش کرده فضای یک خودروی خانوادگی را با ظاهر نسبتاً اسپرت ترکیب کند. طراحی بدنه، فرم سقف و خطوط جانبی، همچنان مهم‌ترین ویژگی ظاهری آن هستند و باعث می‌شوند در مقایسه با بسیاری از کراس‌اوورهای متعارف، چهره متفاوت‌تری داشته باشد. در بخش فنی، مدل ۲۰۲۵ به موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژ مجهز است که ۱۵۲ اسب بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. این نیرو از طریق گیربکس CVT با شبیه‌سازی هشت دنده به چرخ‌ها منتقل می‌شود. اکلیپس کراس در دو نسخه تک‌دیفرانسیل و چهارچرخ محرک عرضه می‌شود و نسخه دودیفرانسیل از سامانه S-AWC بهره می‌برد؛ سیستمی که ریشه آن به تجربه میتسوبیشی در خودروهای چهارچرخ محرک بازمی‌گردد و می‌تواند در مسیرهای لغزنده یا سطوح کم‌چسبندگی، کنترل خودرو را بهبود دهد.
شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت نسخه تک‌دیفرانسیل حدود ۹.۷ ثانیه اعلام شده و نسخه چهارچرخ محرک به حدود ۱۰.۴ ثانیه زمان نیاز دارد. بنابراین نباید از اکلیپس کراس انتظار عملکرد یک خودروی اسپرت داشت، اما برای استفاده روزمره و جابه‌جایی خانوادگی، ترکیب موتور توربو و وزن حدود ۱.۵ تنی، عملکرد قابل قبولی ارائه می‌دهد. مصرف سوخت ترکیبی نیز حدود ۷.۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر عنوان شده است. اکلیپس کراس ۲۰۲۵ از نظر تجهیزات ایمنی نیز دست خالی به بازار نیامده است. هفت کیسه هوا، کنترل پایداری و کشش، هشدار نقطه کور، هشدار برخورد از جلو و عقب، ترمز اضطراری خودکار، هشدار خروج از خط، تشخیص خطوط جاده، نوربالای خودکار و کنترل شروع حرکت در سربالایی بخشی از تجهیزات این خودرو هستند.
در بخش رفاهی نیز امکاناتی مانند سقف پانوراما، دوربین ۳۶۰ درجه، نمایشگر لمسی، هدآپ دیسپلی، کروز کنترل تطبیقی، صندلی‌های جلو با تنظیم برقی و گرم‌کن، تهویه دوگانه، ترمز پارک برقی و اتوهلد، در صندوق برقی و چراغ‌های LED در نظر گرفته شده است. اکلیپس کراس همچنین در ارزیابی‌های ایمنی یورو‌انکپ موفق به دریافت پنج ستاره شده است.
اکلیپس کراس برای بازار ایران محصول تازه‌ای نیست، اما حضور مدل ۲۰۲۵ آن پس از سال‌ها انتظار، این بار می‌تواند نام میتسوبیشی را دوباره در میان گزینه‌های وارداتی مطرح کند؛ خودرویی که بیش از هر چیز روی ترکیب چهره متفاوت، ابعاد جمع‌وجور و مجموعه‌ای از امکانات ایمنی و رفاهی حساب باز کرده است.

توضیح سازمان توسعه تجارت درباره محدودیت بند «ر» تبصره یک بودجه ۱۴۰۴

توقف واردات خودرو صحت ندارد



گزارش

گروه خودرو

ماجرای توقف واردات خودرو در سال ۱۴۰۵، پس از چند روز گمانه‌زنی و انتشار روایت‌های متفاوت، با توضیح تازه سازمان توسعه تجارت وارد مرحله دیگری شد. انتشار نامه‌ای به تاریخ ۲۹ مهرماه که در آن به توقف ثبت سفارش و واردات خودروهای مشمول بند «ر» تبصره یک قانون بودجه سال گذشته اشاره شده بود، در فضای رسانه‌ای به توقف کلی واردات خودرو تعبیر شد؛ برداشتی که حالا سازمان توسعه تجارت آن را رد و تأکید کرده که محدودیت مورد اشاره در آن نامه، ارتباطی با واردات خودرو بر اساس قانون ساماندهی صنعت خودرو ندارد.

ماجرا چه بود؟

نامه ۲۹ مهرماه در ابتدا به‌صورت کامل و همراه با جزئیات حقوقی آن منتشر نشد و همین موضوع زمینه برداشت‌های متفاوت را فراهم کرد. در ادامه، برخی خبرها و مطالب منتشرشده در فضای مجازی این‌طور القا کرد که ثبت سفارش و واردات خودرو در کشور متوقف شده است. خبری که با توجه به شرایط بازار خودرو و حساسیت نسبت به تغییرات سیاست وارداتی، خیلی زود مورد توجه فعالان بازار و متقاضیان قرار گرفت.
حالا سازمان توسعه تجارت در اطلاعیه‌ای که ۶ آبان منتشر کرده، درباره همین موضوع توضیح داده است. بر اساس این اطلاعیه، توقف ثبت سفارش و واردات موضوع نامه ۲۹ مهر، صرفاً به خودروهای مشمول بند «ر» تبصره یک قانون بودجه سال ۱۴۰۴ مربوط می‌شود و نباید آن را به معنای توقف واردات خودرو از محل قانون ساماندهی صنعت خودرو تلقی کرد. به این ترتیب، آنچه در روزهای گذشته به‌عنوان توقف واردات خودرو مطرح شد، در واقع به یک بخش مشخص از فرآیند واردات مربوط بوده و نه کلیت واردات خودرو در کشور.

اختلاف بر سر یک بند بودجه‌ای

بر اساس توضیح سازمان توسعه تجارت، نامه ۲۹ مهرماه درباره واردات خودروهای موضوع بند «ر» قانون بودجه سال ۱۴۰۴ صادر شده است. بنابراین این نامه را نمی‌توان به‌تنهایی مبنایی برای نتیجه‌گیری درباره توقف تمام مسیرهای واردات خودرو قرار داد.
در مقابل، واردات خودرو از مسیر قانون ساماندهی صنعت خودرو همچنان برقرار است؛ البته اجرای آن مانند گذشته به رعایت ضوابط و سیاست‌های ارزی کشور وابسته است. این نکته از آن جهت اهمیت دارد که در ماه‌های گذشته بخشی از کندی واردات و تأخیر در عرضه خودروهای خارجی به بازار، با موضوع تخصیص و تأمین ارز گره خورده است. بنابراین حتی در شرایطی که ممنوعیت عمومی برای واردات وجود ندارد، ممکن است روند ورود و ترخیص خودروها به دلیل مسائل ارزی یا اجرایی با سرعت مورد انتظار پیش نرود.

> سازمان توسعه تجارت در اطلاعیه اخیر خود تأکید کرده است: «توقف ثبت سفارش و واردات خودرو که طی نامه مورخ ۱۴۰۵/۷/۲۹ از سوی سازمان توسعه تجارت ایران منتشر شده است صرفاً در خصوص واردات خودروهای موضوع بند (ر) قانون بودجه سال ۱۴۰۴ بوده و ارتباطی به واردات خودرو از محل قانون ساماندهی صنعت خودرو ندارد.»

بازار در انتظار روشن شدن تکلیف واردات

انتشار نامه ۲۹ مهرماه در شرایطی اتفاق افتاد که بازار خودروهای وارداتی همچنان با محدودیت عرضه و فاصله میان تقاضا و موجودی مواجه است. به همین دلیل، خبر توقف واردات می‌توانست به سرعت بر انتظارات قیمتی اثر بگذارد و نگرانی متقاضیانی را که در انتظار تحویل خودروهای وارداتی هستند، افزایش دهد.
با این حال، توضیح جدید سازمان توسعه تجارت نشان می‌دهد که نمی‌توان نامه مورد اشاره را به معنای بسته شدن کامل مسیر واردات در سال ۱۴۰۵ دانست. در واقع، موضوع اصلی این نامه به خودروهای مشمول یک حکم مشخص در قانون بودجه سال گذشته بازمی‌گردد و واردات خودرو از محل قانون ساماندهی صنعت خودرو همچنان در چارچوب مقررات مربوط ادامه دارد.
البته این اتفاق به معنای بی‌مسأله بودن مسیر واردات نیست. واردکنندگان همچنان با فرآیندی چندمرحله‌ای شامل ثبت سفارش، تأمین و تخصیص ارز، حمل خودرو، ترخیص و طی مراحل قانونی و استانداردهای مربوط مواجه‌اند. هر اختلال در این زنجیره می‌تواند عرضه خودرو را به تأخیر بیندازد و فاصله میان ورود خودرو و رسیدن آن به بازار را افزایش دهد.

سازمان توسعه تجارت چه گفت؟

سازمان توسعه تجارت در اطلاعیه اخیر خود تأکید کرده است: «توقف ثبت سفارش و واردات خودرو که طی نامه مورخ ۱۴۰۵/۷/۲۹ از سوی سازمان توسعه تجارت ایران منتشر شده است، صرفاً در خصوص واردات خودروهای موضوع بند (ر) قانون بودجه سال ۱۴۰۴ بوده و ارتباطی به واردات خودرو از محل قانون ساماندهی صنعت خودرو ندارد.»
بنابراین آنچه متوقف شده، واردات خودرو در یک چارچوب مشخص بودجه‌ای است و نه کلیت واردات خودرو در کشور.
با این حال، ماجرای اخیر بار دیگر نشان داد که در بازار خودرو، نحوه انتشار و توضیح تصمیمات تجاری و ارزی اهمیت زیادی دارد. بنابراین در شرایط فعلی، نمی‌توان از توقف واردات خودرو در سال ۱۴۰۵ سخن گفت. مسیر واردات بر اساس قانون ساماندهی صنعت خودرو همچنان باز است، هرچند سرعت حرکت در این مسیر به سیاست‌های ارزی، روند تخصیص ارز و سایر الزامات اجرایی وابسته خواهد بود.

بند «ر» از کجا آمد؟

برش

برای فهم ماجرای نامه ۲۹ مهر، باید یک قدم به عقب برگشت؛ به قانون بودجه ۱۴۰۴ و بندی که در ماه‌های گذشته نامش بارها در اخبار واردات خودرو تکرار شد: بند «ر» تبصره یک قانون بودجه ۱۴۰۴. این بند در واقع یکی از مسیرهای پیش‌بینی‌شده برای تأمین ارز واردات خودرو بود که امکان واردات خودرو برای ایرانیان مقیم خارج از کشور دارای کارت اقامت را بدون انتقال ارز و از محل ارز در اختیار فراهم می‌کرد. براساس این نامه حالا فقط این مسیر مسدود شده و فرآیند کلی واردات به روال قبلی خود صورت خواهد گرفت.

۴۳۷ اسب بخار برای یک سری 3

ب‌ام‌و M350 با موتور شش سیلندر قدرت، عملکردی نزدیک به M3 ارائه می‌دهد

ترجمه

یاسمن صادق شیرازی

گروه خودرو

هر بار که نسل جدیدی از سری 3 ب‌ام‌و معرفی می‌شود، اتفاق مهمی در دنیای خودرو رخ می‌دهد. اما نسل جدید این سدان آلمانی شاید یکی از متفاوت‌ترین تغییرات تاریخ سری 3 را رقم زده باشد؛ چراکه این بار سری 3 تنها نیست و در کنار نسخه بنزینی، یک مدل تمام‌برقی با نام i3 نیز وارد میدان شده است. به گزارش سایت motor1، ب‌ام‌و i3 با ۴۶۳ اسب بخار قدرت و برد تخمینی ۷۵۳ کیلومتر، رقیبی مستقیم برای تسلا مدل ۳ محسوب می‌شود. با این حال، ب‌ام‌و همچنان توجه ویژه‌ای به نسخه‌های بنزینی سری 3 دارد.
یکی از مهم‌ترین اعضای این خانواده، M350 xDrive است که از یک موتور شش سیلندر خطی توربوشارژ با قدرت ۴۳۷ اسب بخار استفاده می‌کند؛ عددی که حتی از قدرت M3 مربوط به دو نسل قبل نیز بیشتر است. اما ماجرا به قدرت موتور ختم نمی‌شود. M350 به قابلیتی با نام «لحظه دریفت» مجهز شده که می‌تواند محور جلو را از مدار خارج و خودرو را به یک سدان دیفرانسیل عقب تبدیل کند؛ قابلیتی که بیشتر انتظار داریم در یک مدل کامل از خانواده M ببینیم.
بعد از یک روز رانندگی با M350 در جاده‌های پیچ در پیچ فرانسه، می‌توان با اطمینان گفت نسل جدید سری 3 با فاصله بسیار کمی به تجربه رانندگی یک M3 نزدیک شده است؛ بدون اینکه نشان M3 روی بدنه آن دیده شود. البته سؤال مهم این است که آیا پرداخت ۶۷ هزار و ۲۵۰ دلار برای چنین خودرویی منطقی است؟

تفاوت‌هایی که زیر ظاهر مشابه پنهان شده‌اند

اگرچه سری 3 جدید از نظر ظاهری شباهت زیادی به i3 دارد، اما این دو خودرو روی پلتفرم‌های متفاوتی ساخته شده‌اند. i3 از معماری جدید محصولات برقی ب‌ام‌و استفاده می‌کند؛ معماری‌ای که اولین بار در شاسی‌بلند iX3 دیده شد. در مقابل، سری 3 بنزینی بر پایه نسخه به‌روز شده معماری مدل قبلی ساخته شده است.
این تفاوت در ابعاد نیز خودش را نشان می‌دهد. i3 حدود نیم سانتی‌متر کوتاه‌تر است، اما فاصله محوری آن حدود ۳.۸ سانتی‌متر بیشتر شده و در نتیجه فاصله‌های جلو و عقب بدنه کوتاه‌تر هستند. سری 3 بنزینی همچنین حدود ۱.۵ سانتی‌متر باریک‌تر و ۲.۵ سانتی‌متر کوتاه‌تر از i3 است. دلیل ارتفاع کمتر هم مشخص است؛ نسخه بنزینی برخلاف مدل برقی نیازی به قرار دادن باتری در کف خودرو ندارد.
از نمای جانبی، شاید i3 ظاهر جذاب‌تری داشته باشد، اما هر دو خودرو طراحی مدرن و آینده‌نگرانه‌ای دارند. چهره جدید سری 3 با فرم موسوم به «دماغه کوسه‌ای» شکل گرفته و جلوپنجره کلیوی‌شکل نیز می‌تواند به نورپردازی مجهز شود. این ویژگی در M350 به صورت استاندارد ارائه می‌شود. امکان سفارش چراغ‌های روشنایی روز با نور زرد نیز وجود دارد؛ چیزی شبیه آنچه پیش‌تر در M3 CS دیده بودیم.
M350 با رینگ‌های ۱۹ یا ۲۰ اینچی عرضه می‌شود و ب‌ام‌و برای آغاز عرضه آن ۱۱ رنگ بدنه در نظر گرفته است. یکی از رنگ‌های جدید، آبی «لو کاستل» است و خودروی مورد آزمایش نیز با رنگ قرمز پررنگ عرضه شده بود.

عملکردی نزدیک به M3

ب‌ام‌و هنوز اجازه رانندگی با نسخه پایه ۳۳۰ را نداده است. این مدل از یک موتور چهار سیلندر ۲ لیتری توربوشارژ استفاده می‌کند که ۲۵۵ اسب بخار قدرت و ۴۰۰ نیوتن‌متر گشتاور دارد. نسخه دیفرانسیل عقب در ۵.۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و سامانه چهارچرخ محرک نیز با پرداخت ۲ هزار دلار بیشتر قابل سفارش است.
اما مدل مورد آزمایش، M350 است؛ خودرویی که به موتور ۳ لیتری شش سیلندر خطی مجهز شده و ۴۳۷ اسب بخار قدرت و ۵۸۱ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. برای مقایسه، نسل F80 ب‌ام‌و M3 که بیش از یک دهه پیش معرفی شد، ۴۲۵ اسب بخار قدرت داشت. حالا تقریباً همین میزان قدرت در اختیار یک مدل نیمه‌اسپرت از خانواده سری 3 قرار گرفته است.
به لطف سامانه چهارچرخ محرک استاندارد، M350 تنها در ۳.۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. اگر زمان شروع حرکت نیز در محاسبه لحاظ نشود، این عدد به ۳.۶ ثانیه کاهش پیدا می‌کند.
اما این سیستم با استفاده از یک کلاچ چندصفحه‌ای می‌تواند محور جلو را از مدار خارج و M350 را به خودرویی کاملاً دیفرانسیل عقب تبدیل کند. این قابلیت قرار است از سال ۲۰۲۷ و از طریق به‌روزرسانی نرم‌افزاری در اختیار خودرو قرار گیرد.
در مقابل با امتحان کردن حالت تقویت عملکرد، گیربکس خودرو پایین‌ترین دنده ممکن را انتخاب می‌کند و سبقت گرفتن در جاده‌های باریک و دوطرفه بسیار راحت‌تر می‌شود. موتور شش سیلندر M350 برخلاف برخی مدل‌های جدید ب‌ام‌و، حتی بدون تقویت صدای موتور از طریق بلندگوها نیز صدای قابل قبولی دارد.
چهار خروجی اگزوز، صدای بم و جذابی تولید می‌کنند و هنگام تعویض دنده یا کاهش سرعت نیز صدای ترکیدن و انفجارهای کوچک از اگزوز شنیده می‌شود؛ صداهایی که طبیعی به نظر می‌رسند و صرفاً از بلندگو پخش نمی‌شوند.
فرمان M350 شاید برای کسانی که هنوز ب‌ام‌و را با عنوان خودروی نهایی برای رانندگی به یاد می‌آورند، کمی متفاوت باشد. فرمان سبک است، اما واکنش مستقیم و دقیقی دارد؛ حتی در حالت اسپرت‌پلاس. برای ارزیابی دقیق‌تر، رانندگی با این خودرو در پیست می‌توانست اطلاعات بیشتری ارائه دهد، اما در جاده‌های پرپیچ و خم نیز فرمان عملکرد رضایت‌بخشی دارد.
با این حال، وزن ۱۸۹۱ کیلوگرمی خودرو را نمی‌توان نادیده گرفت. M350 با وجود قدرت بالای موتور، خودرویی سنگین احساس می‌شود و این موضوع در پیچ‌ها بیشتر خودش را نشان می‌دهد. حس رانندگی با آن تا حدی یادآور نسل E39 M5 است؛ البته اینکه این ویژگی را مثبت بدانیم یا منفی، به سلیقه راننده بستگی دارد.
یکی از نکات جالب، عملکرد سیستم تعلیق تطبیقی M است که در 330 قابل سفارش بوده و در M350 به صورت استاندارد ارائه می‌شود. سواری این خودرو نسبت به M340 قبلی نرم‌تر شده و حتی در مقایسه با M3 نیز راحتی بیشتری دارد.
بنابراین اگر صدای موتور، قدرت و توانایی‌های یک M3 را می‌خواهید اما با سواری خشک آن کنار نمی‌آیید، M350 می‌تواند گزینه جذابی باشد.

قیمت این مدل چقدر است؟

قیمت مدل ۲۰۲۷ ب‌ام‌و 330 از ۵۱ هزار و ۲۵۰ دلار آغاز می‌شود و نسخه چهارچرخ محرک xDrive 330 نیز ۵۳ هزار و ۲۵۰ دلار قیمت دارد. اما برای خرید M350 xDrive باید حداقل ۶۷ هزار و ۲۵۰ دلار پرداخت کرد؛ آن هم پیش از اضافه شدن تجهیزات سفارشی. این رقم حدود ۳ هزار دلار بیشتر از M340 xDrive قبلی است، اما در مقابل، M350 قدرت بسیار بیشتری دارد و از فناوری‌های جدیدتری نیز بهره می‌برد. واقعیت این است که این خودرو از نظر عملکرد تا حد زیادی به M3 نزدیک شده، اما در استفاده روزمره راحت‌تر است.











تاریخچه شرکت‌ها

میتسوبیشی از کشتی‌سازی تا جاده‌های رالی

از اولین تجربه خودروسازی ژاپن تا شهرت جهانی پاجرو و لنسر



گروه خودرو

اگر امروز نام میتسوبیشی برای بسیاری از علاقه‌مندان خودرو با پاجرو، لنسر و خودروهای چهارچرخ محرک گره خورده، ریشه این برند را باید خیلی عقب‌تر از زمان تولد رسمی «میتسوبیشی موتورز» جست‌وجو کرد. داستان خودروسازی که امروز با سه الماس شناخته می‌شود، در واقع از سال‌هایی آغاز شد که هنوز صنعت خودرو در ژاپن شکل نگرفته بود و فعالیت اصلی مجموعه میتسوبیشی به کشتی‌سازی و صنایع سنگین مربوط می‌شد.

سه الماس وارد جاده می‌شود

ریشه شکل‌گیری گروه میتسوبیشی به سال ۱۸۷۰ و فعالیت یاتارو ایواساکی بازمی‌گردد. چند دهه بعد، این مجموعه وارد صنعت کشتی‌سازی شد و در سال ۱۹۱۷ اولین خودروی سواری خود را با نام Mitsubishi Model A ساخت. این خودرو از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود، چرا که اولین خودروی سواری تولیدشده به شکل سری در ژاپن محسوب می‌شد. Model A محصولی کاملاً متفاوت با خودروهای امروزی بود. بخش‌هایی از بدنه آن با دست ساخته می‌شد و برای طراحی آن از یک خودروی اروپایی الگوبرداری شده بود. تا سال ۱۹۲۱ تنها ۲۲ دستگاه از این خودرو، شامل نمونه‌های اولیه، ساخته شد؛ اما همین تعداد محدود برای ثبت نام میتسوبیشی در تاریخ صنعت خودروی ژاپن کافی بود. در سال‌های بعد، مسیر میتسوبیشی بیشتر به سمت خودروهای تجاری و سنگین رفت. در سال ۱۹۳۲، اتوبوس B46 وارد تولید شد و چند سال بعد نیز پروژه‌های دیگری برای توسعه خودروهای نظامی و چهارچرخ محرک شکل گرفت. یکی از این پروژه‌ها PX33 بود که در سال ۱۹۳۶ با سفارش مدرسه خودرو ارتش ژاپن توسعه داده شد؛ خودرویی که از اولین تجربه‌های میتسوبیشی در زمینه چهارچرخ محرک به شمار می‌رفت.

تولد یک خودروساز مستقل

با وجود سابقه طولانی در ساخت خودرو، نام «میتسوبیشی موتورز» تا سال ۱۹۷۰ به‌عنوان یک شرکت مستقل وجود نداشت. در این سال، بخش خودروسازی میتسوبیشی از بخش صنایع سنگین شرکت مادر جدا شد و Mitsubishi Motors Corporation به صورت یک شرکت مستقل فعالیت خود را آغاز کرد. این جدایی در شرایطی اتفاق افتاد که صنعت خودرو به‌سرعت در حال جهانی‌شدن بود. همکاری با کرایسلر نیز به میتسوبیشی کمک کرد تا محصولاتش را در بازارهای خارج از ژاپن توسعه دهد. از همان سال‌های ابتدایی، خودروهای میتسوبیشی از طریق شبکه کرایسلر راهی بازار آمریکای شمالی شدند و مدل Colt Galant نیز با نام Dodge Colt در آمریکا عرضه شد. میتسوبیشی حالا دیگر فقط یک خودروساز ژاپنی نبود؛ هدف، تبدیل‌شدن به برندی جهانی بود.

پاجرو از راه می‌رسد

دهه ۱۹۸۰ را می‌توان یکی از مهم‌ترین دوره‌های تاریخ میتسوبیشی دانست. در این سال‌ها، این شرکت مدل‌هایی مانند Starion و Lancer را توسعه داد، اما یک خودرو بیش از همه نام میتسوبیشی را در جهان مطرح کرد: پاجرو.
پاجرو در سال ۱۹۸۲ معرفی و خیلی زود به یکی از نمادهای خودروهای شاسی‌بلند و آفرود تبدیل شد. ترکیب قابلیت‌های خارج از جاده، سیستم چهارچرخ محرک و استفاده روزمره، پاجرو را به محصولی متفاوت در بازار آن زمان تبدیل کرد. اما شهرت پاجرو فقط به خیابان‌ها محدود نماند. میتسوبیشی از مسابقات رالی به‌عنوان آزمایشگاهی برای توسعه فناوری خودروهایش استفاده می‌کرد و پاجرو نیز به یکی از مهم‌ترین محصولات این برند در رقابت‌های رالی تبدیل شد. حضور میتسوبیشی در رالی پاریس-داکار و موفقیت‌های متعدد این شرکت، تصویر خودروهای مقاوم و چهارچرخ محرک میتسوبیشی را در ذهن مشتریان تثبیت کرد.

لنسر؛ نامی که با رالی ماندگار شد

اگر پاجرو نماد توانایی میتسوبیشی در مسیرهای خارج از جاده بود، لنسر نقش دیگری در تقویت هویت این برند داشت. نسل‌های مختلف لنسر از دهه ۱۹۷۰ وارد بازار شدند و بعدها خانواده Lancer Evolution به یکی از مشهورترین نام‌ها در دنیای خودروهای اسپرت و رالی تبدیل شد.
شاید یکی از جالب‌ترین بخش‌های تاریخ میتسوبیشی این باشد که علاقه این شرکت به خودروهای برقی موضوعی تازه نیست. تحقیقات میتسوبیشی در زمینه خودروهای برقی از سال ۱۹۶۶ آغاز شد و در سال ۱۹۷۱ نمونه Minica Van EV معرفی شد. چند دهه بعد، این تجربه به تولید یکی از مهم‌ترین خودروهای برقی تاریخ صنعت خودرو رسید. میتسوبیشی در سال ۲۰۰۹ مدل i-MiEV را وارد بازار کرد؛ خودرویی که شرکت آن را اولین خودروی برقی تولید انبوه جهان معرفی می‌کند.

از میراث قدیمی تا آینده جدید

امروز میتسوبیشی موتورز دیگر همان شرکتی نیست که تنها با پاجرو و لنسر شناخته می‌شد. این برند در حال حرکت به سمت خودروهای برقی و پلاگین هیبرید است و همچنان تلاش می‌کند ویژگی‌هایی مانند سیستم چهارچرخ محرک، دوام و قابلیت استفاده در مسیرهای مختلف را در محصولات جدید خود حفظ کند.

میتسوبیشی در ایران

میتسوبیشی سال‌هاست برای مشتری ایرانی نامی آشناست و مدل‌هایی مانند پاجرو، لنسر، اوتلندر و ASX در بازار کشور حضور داشته‌اند. پاجرو بویژه به‌دلیل توانایی‌های آفرودی، جایگاه متفاوتی میان خودروهای ژاپنی بازار ایران پیدا کرد.

منبع: آرشیو رسمی تاریخچه شرکت میتسوبیشی موتورز