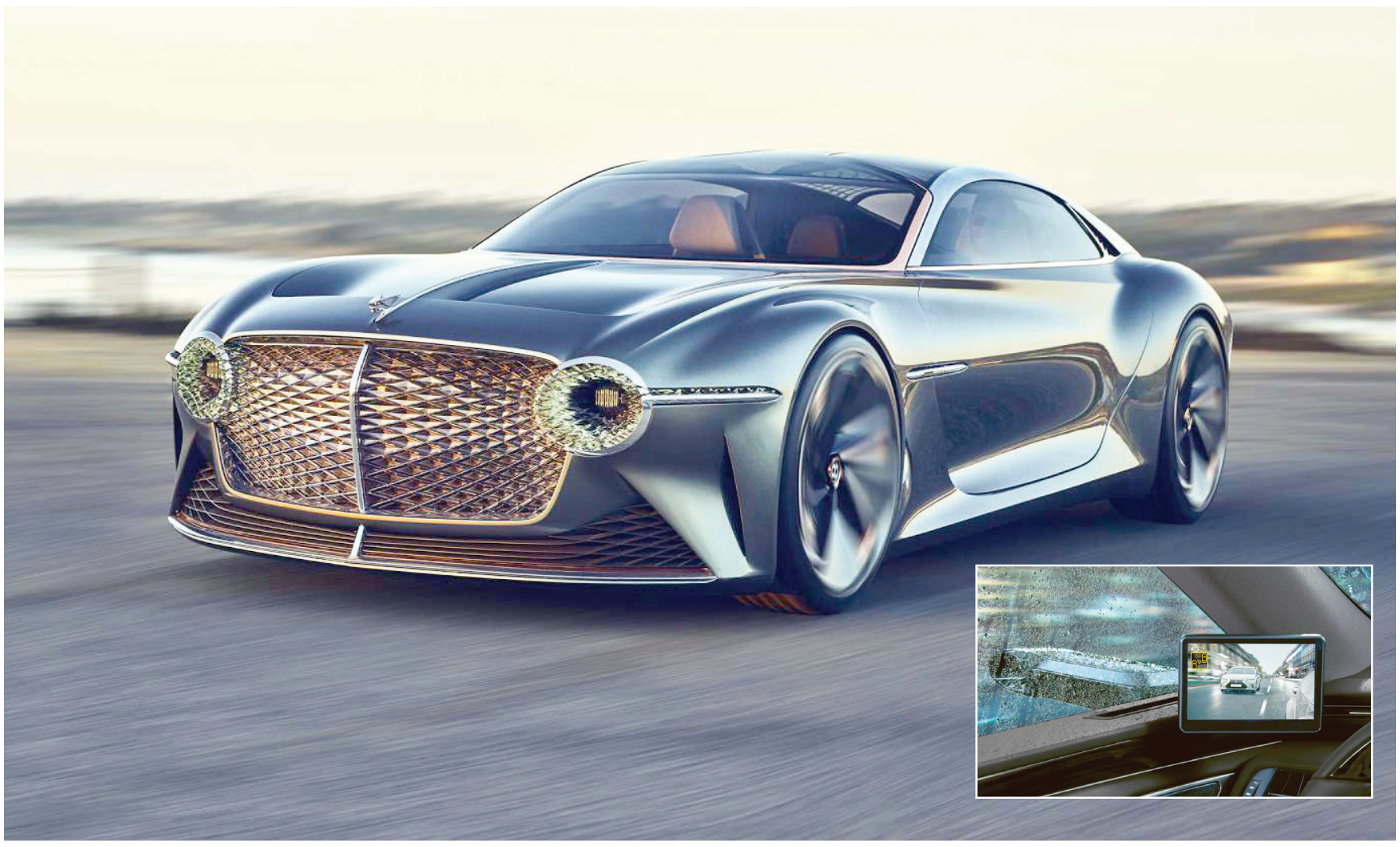
شرارة تشويق استعدادا لمعرض جنيف للسيارات

بنتلي وهيونداي وباجاني ولكزس تتنافس للاستئثار بمنصات الصالون

أطلقت العديد من الشركات شرارة التشويق قبل أيام من أول حدث ضخم لهذا العام في مجال استعراض السيارات، والذي تحتضنه جنيف الشهر المقبل، باعتباره منصة عالمية يتنافس فيها المصنعون لتقديم آخر الطرازات والإعلان عن أفخم السيارات من مختلف العلامات.



مركبة فارهة بتصميم مغاير

جنيف – تستعد معظم شركات السيارات من مختلف أنحاء العالم للمشاركة بأحدث موديلاتها في الدورة التسعين من فعاليات معرض جنيف الدولي للسيارات، التي ستنطلق في الثالث من الشهر المقبل.

ويبدو التنافس على أشده بين المصنعين الذين أعلنوا قبل انطلاق المعرض عن موديلاتهم الجديدة، رغم أن بعض الشركات فضلت عدم المشاركة في مثل هذا معارض.

ويعتبر المعرض من أشهر معارض السيارات العالمية، التي تتسابق خلالها الشركات على تقديم أحدث ما لديها من مركبات ونماذج اختبارية لم يسبق لها الظهور من قبل.

ويقاوم صناع السيارات، خاصة الكبار منهم، تغول شركات التكنولوجيا الكبرى في مجالات عدّة، بينها القيادة الذاتية والخدمات المتصلة التي تتضاعف احتمالات تحقيقها لأرباح تجارية من خلال استخدام خاصية التعرف الصوتي.

وأنهت الشركات آخر اللمسات قبل مفاجأة الجماهير خلال فعاليات النسخة المرتقبة، إذ ستقود علامات معروفة وأخرى مغمورة تحوّلا في عمليات الابتكار في ظل الطفرة التكنولوجية السائدة، رغم أن مجموعة من عمالقة التصنيع ستغيب عن الحدث كخيار استراتيجي.

ولكن المعرض، أحد أبرز وأهم الأحداث العالمية، يواجه اختبارا للصمود خلال دورة العام الحالي بعد أن فضّلت شركات عملاقة الابتعاد عن مثل هذه الأحداث لأنها لم تعد تجدي نفعا في نظرها.

ومع أن المعرض، الذي يعد أول حدث أوروبي بارز هذا العام، قد يكون إحدى أصغر الفعاليات الخاصة بصناعة المحركات، لكنه سيضم بعض أقوى العلامات الشهيرة في القطاع، ولذلك من غير المفاجئ أن يتابع زوّاره تدشين العشرات من الطرازات الجديدة.

التنافس على أشده

نشرت شركة بنتلي البريطانية قبل أسبوعين من انطلاق المعرض مقطع فيديو يظهر فيه طرازها الكهربائي الجديد، والذي سيتم الكشف عنه رسميا لأول مرة خلال الحدث، وهو مولونير باسلار.

وتتميز السيارة بمواد مستدامة ذات مصادر صديقة للبيئة وتصميم جميل، ولكنها مثيرة فهي مستوحاة من إي.إكس.بي 100 جي.تي كونتسبت.

ويعكس هذا الموديل رؤية الشركة لما يمكن أن تبدو عليه فئة الغراند تورينغ في عام 2035، ويشمل ذلك خط سقف انسيابيا ومصابيح أمامية مستديرة من وحي سيارة بلوار الشهيرة من بنتلي.

أما تفاصيل المحركات فهي غير معروفة في هذه المرحلة، لكن إي.إكس.بي 100 جي.تي، وهي أساس السيارة الجديدة، تحتوي على مجموعة محركات كهربائية تتكون من أربعة محركات كهربائية.

وتتيح قوة تلك المحركات للسيارة التسارع إلى 100 كلم/س في أقل من 2.5 ثانية مع سرعة 300 كلم/س، بينما توفر البطارية مجموعة تنقل بواقع 700 كلم قبل إعادة شحنها.

وفي الماضي، كشفت بنتلي عن طرازات مثيرة في جنيف مثل الموديل التجريبي إي.إكس.بي 12 سبيد 6 إي الكهربائي، وهو ما يجعلها محل أنظار المتابعين.

وتدخل شركة كيا الكورية الجنوبية المعرض بحظوظ وافرة لجذب المزيد من الزبائن، حيث تخطط لكشف النقاب عن الجيل الجديد من سيارتها سورينتو، التي تنتمي إلى فئة السيارات الرياضية متعددة الأغراض.

وأوضحت الشركة أن سيارتها الجديدة تمتاز من خلال التصميم حاد الزوايا المفعم بالقوة، والخطوط التصميمية الجديدة على شبكة المبرد، والتي تمتد حتى تلامس حواف الكشافات، وكذلك التصميم الجديد للمصابيح الخلفية.

وأشارت الشركة التابعة لمجموعة هيونداي إلى أن سيارتها الجديدة تقف على منصة جديدة كاملة، والتي تتمتع كما تقول كيا بتوفير المزيد من الرحابة والعملانية في المقصورة الداخلية، فضلا عن أن السيارة سيتم تجهيزها بالعديد من الأنظمة المساعدة وحلول الاتصال ونظام الملتيميديا.

ولم تكشف كيا عن المحركات التي ستتوفر للسيارة الجديدة، إلا أنه من المؤكد توسيع برنامج دفع السيارة بنسخ الدفع الهجين.

وزادت شركة باجاني الإيطالية من منسوب الحماسة والإثارة، عندما نشرت على حسابها في موقع تويتر مقطع فيديو يظهر الهايبر كار الجديدة إيمولا، والتي سيكشف عنها لأول مرة في معرض جنيف.

وقالت الشركة إن إنتاج هذا الطراز سيقتصر على خمس نسخ فقط، والتي تم بيعها بالفعل بسعر 5 ملايين يورو للواحدة بالإضافة إلى الضرائب.

وتزود السيارة الخيالية بمحرك يتكون من 12 أسطوانة سعة 6 لترات مزدوج التيربو من مرسيدس، يولد قوة 827 حصانا.

ويتم إرسال تلك القوة إلى العجلات الخلفية من خلال ناقل حركة يدوي من سبع سرعات، والذي يوفر وقت نقل سرعة منخفضا بفضل نظام جديد يسمى باجاني سمارك غاز.

ويرجح أن تكون هذه النسخة سريعة بما فيه الكفاية، حيث تم بناء إيمولا الجديدة بهيكل أحادي هو نفسه المستخدم في بي.سي رودستر.

وتأتي إيمولا، التي غطت نحو 16 ألف كلم من الاختبارات أثناء تطويرها، بهندسة تعليق فريدة حيث تنشط المخمدات مع بعضها بواسطة وحدة إلكترونية مركزية.

مفاجأة لكزس

تؤكد اتجاهات المصنعين أنهم باتوا مضطرين إلى الانسياق وراء التكنولوجيا أكثر ما يمكن لتوظيفها في كل أجزاء السيارة، ومن بينها استبدال المرايا الخارجية بكاميرات رقمية، إذ باتت شركة لكزس اليابانية آخر المنضمين إلى هذا المسار، وهي تستعد للكشف عن هذه التقنية خلال نسخة هذا العام من معرض جنيف.

وتعتزم شركة لكزس اليابانية إزاحة الستار عن آخر حلولها التقنية في عالم السيارات المتمثل في استبدال مرايا الرؤية الخلفية بالكاميرات، وذلك خلال مشاركتها ضمن فعاليات معرض جنيف الدولي للسيارات مطلع الشهر المقبل.

وأكدت الشركة في نشرة على موقعها الإلكتروني أن النظام الجديد سيظهر في الطراز إي.أس 300 أتس لتصبح به لكزس الأولى التي تقدم هذه التقنية في سيارات الإنتاج القياسي.

ويقول المصممون إن التقنية الجديدة من شأنها تحسين الرؤية للمنطقة الخلفية للمركبة وحولها، كما أنها تقلل أو حتى تصل إلى تغطية كاملة للنقاط الميتة.

وتظهر صورة الكاميرا عبر شاشتين ملونتين قياس 5 بوصة على قاعدتي العموديين أي، وهو ما يمنحها ميزة التواجد في منطقة معتادة من قبل قائدي السيارات، وتوفر وظيفة الزاوية الواسعة الأوتوماتيكية انعطافا ورجوعا إلى الخلف بشكل أكثر راحة وأمانا.

ومن المميزات التي تتمتع بها هذه التقنية أنها مضادة للإبهار من كشافات السيارات الخلفية، كما تم دمج مساعد الزاوية الميتة في غطائها النحيف.

ويرى خبراء القطاع أن طرح مركبات تعتمد على الكاميرات بدل المرايا الخارجية الكلاسيكية، يمثل ثورة تقنية تقدم رؤية خلفية أشمل وأفضل تساعد السيارة على مقاومة الهواء مما ينعكس إيجابيا على استهلاك الوقود.

ويتوقع أن تكتب الكاميرات فصل النهاية للمرايا الخارجية في السيارات قريبا نظرا لأنها توفر مجال رؤية أوسع، وهو ما ينعكس على السلامة، فضلا عن قلة مقاومة السيارة للهواء عند استغنائها عن هذا الجزء الخارجي، ويقلل استهلاك السيارة للوقود ويحد بشكل كبير الانبعاثات الضارة.

وسبق وأن توقع الخبراء أن تزيح الكاميرات المزودة بأحدث التقنيات التكنولوجية مرايا السيارات الجانبية التقليدية، إلا أن شدة التنافس بين المصنعين سرعت من ذلك.

ومن الأدلة الملموسة على الاتجاه المتزايد لشركات السيارات نحو الكاميرات، ما قامت به شركة بي.أم. دبليو الألمانية من الاستغناء عن المرايا الجانبية في بعض موديلاتها مثل السيارة أي 8 ميرورليس، والتي استبدلتها بكاميرا فيديو تقوم بنقل صورتها بشكل بانورامي موسع على شاشة عرض رقمية أعلى الزجاج الأمامي.

> **المعرض سيشهد إطلالة إيمولا الهايبر كار، أحدث السيارات الرياضية التي صنعتها باجاني الإيطالية، وستنتج خمس نسخ فقط بسعر 5 ملايين يورو للواحدة**

> **معرض جنيف في دورته الـ90 يواجه اختبارا للصمود، لكن مع ذلك سيضم بعض أبرز العلامات الشهيرة**

ولا تزال هذه السيارة الرياضية مجرد نموذج بحتي ولم تقم الشركة بالدخول في الإنتاج القياسي للطراز.

وعلى ما يبدو أن أيام المرايا الجانبية باتت معدودة، حيث ظهرت هذه التقنية في العديد من سيارات المعارض والاختبارات التصميمية منذ سنوات.

ولكن في الواقع لم تظهر المرآة الافتراضية على الطرق حتى الآن إلا في أعداد قليلة من الموديلات القياسية مثل سيارة فولكسفاغن إكس.أل 1 الاقتصادية.

ومع ذلك تسعى الشركات إلى إدخال هذه التقنية في الطرازات الحديثة رغم المحاولات الخجولة حتى اليوم، وذلك في سياق جنوحها نحو الاستفادة أقصى ما يمكن من التكنولوجيا.

خط النهاية

مع قيام بعض الشركات باستعراض عضلاتها في معارض السيارات بفضل الاهتمام بصناعة السيارات الكهربائية وذاتية القيادة، يجد بعض المطورين أنه من الضروري التخلص من عدة طرازات لم تعد مجدية.

وباتت سيارات مثل الكابريو والكوبيه وموديلات الفان والعديد من الأشكال الأخرى قريبة من خط النهاية بعد أن كانت تملأ الطرقات حول العالم، فالاتجاه نحو الدفع الكهربائي والإقبال المتزايد على السيارات الرياضية متعددة الأغراض (أس.يو.في) جاءا على حساب التنوع في الإنتاج بشكل لافت.

ومع اكتشاف مفهوم بنية المنصة زادت صناعة السيارات من تنوعها، وأصبحت اختصارات مثل أم.كيو.بي أو أم.أف.أي أو إي.أم.بي علامات تجارية في حد ذاتها تقريبا، لكن سرعان ما تحولت هذه النعمة إلى نقمة.

وأوضح فرديناند دودنهوفر، الأستاذ بجامعة دويسبورج/إيسن الألمانية، في تصريح لوكالة الأنباء الألمانية أن السبب في ذلك لا يعود إلى أن رغبات الزبائن تركزت على موديلات أس.يو. في فحسب على حساب موديلات أخرى كالفان.

وعلى مر السنين نمت مجموعة الموديلات بشكل كبير إلى درجة صعب معها تحكم شركات الإنتاج في تعقيداتها ومتغيراتها المختلفة، وهو ما قلل من هذا التنوع.

ويشير أولا كيلنيوس، رئيس شركة دايملر، إلى أن ذروة هذا التطور لم يتم الوصول إليها حتى الآن، فمع الالتزام بالدفع الكهربائي والتكثيف السريع لبرامج المنتجات المقابلة سيستمر هذا النطاق في النمو.

وليس من قبيل العبث أن يعلن هربرت ديس، رئيس شركة فولكسفاغن، عن الاعتماد على المنصة الكهربائية أم.كيو.بي والمطورة خصيصا لموديلات الشركة القادمة.

وكانت مرسيدس قد أعلنت وحدها عن سيارتين ضمن فئة السيارات المدمجة على المنصة إي.كيو.سي، كما ستحمل إي.كيو.أس أيضا عائلة سيارات كهربائية من الفئة العليا.

وتزيد قائمة الموديلات المهددة بالانقراض بسبب عدم استيفاء بعض الموديلات لاشتراطات معايير المواد الملوثة.

وقد بدأ هذا الموت لبعض الموديلات منذ فترة طويلة، وينطبق ذلك على النماذج الرياضية مثل إصدارات أو.بي.سي من أوبل وأيضا نماذج أخرى كانت ذات شهرة واسعة.

وأعادت فولكسفاغن ترتيب أوراقها، حيث تم إيقاف إنتاج غولف كابريو في العام الماضي، ولم يتم تعيين خليفة للموديل غولف سبورتفان، كما أن موديلات من أودي مثل تي.تي تقف هي الأخرى على حافة الهاوية.

وبالنسبة للعديد من الزبائن، تعد سيارة كروس سهلة الاستخدام وهي أفضل من سيارة فان المدمجة التي شهدت عصرها الذهبي قبل عشر سنوات. وهناك الآن فورد كوغا وبوما بدلا من سي-ماكس وبي-ماكس، كما أن تي-روك تفوقت على سكيروكو لدى فولكسفاغن.