بي.أم.دبليو تغير فلسفة ابتكار المقاعد

ميونيخ (ألمانيا) – قدمت شركة بي.أم.دبليو الألمانية فلسفة جديدة لمقاعد السيارات بحيث تتيح للركاب وخاصة من يجلسون خلف قمرة القيادة متعة أكبر أثناء القيادة.

ويعكف عمالقة صناعة السيارات منذ فترة على تطوير مقاعد ذكية تراعي الاشتراطات الصحية من أجل الحفاظ على صحة الظهر، كي ينعم قائد السيارة والركاب برحلة مريحة تخلو من آلام الظهر حتى خلال المسافات الطويلة.

الشركة الألمانية ستطرح مقاعدها الفاخرة بشكل قياسي في المستقبل القريب في موديلات الفئة السابعة الفارهة

وكشفت الشركة الألمانية مؤخرا النقاب عن المقعد الفاخر زيرو جي لانغر المخصص للراكب الأمامي، والذي يوفر أعلى معايير الراحة والأمان.

وأوضحت الشركة الألمانية أنه يمكن إمالة المقعد الجديد إلى الخلف بمقدار 40 إلى 60 درجة من دون الإخلال بمعايير السلامة.

وتم تجهيز المقعدين الأماميين بوسادة هوائية تعرف باسم كوكوون، والتي تعمل على إحاطة الراكب بشكل شامل في حال وقوع حادث، بالإضافة إلى حزام أمان مدمج يتواءم مع وضعية جلوس الراكب.

ومن ناحية أخرى، توجد شاشة إضافية في السقف تتيح للراكب الأمامي الاستفادة من وظائف نظام الملتيميديا بالسيارة.

ومن خلال الاتصال مع نظام الملاحة يتم عرض إشارات متحركة عند الانعطاف على سبيل المثال ليتوافق جسم الراكب مع اتجاه حركة السيارة، وهو ما يقلل من خطر الشعور بالغثيان أثناء السير.

وأعلنت بي.أم.دبليو عن طرح مقعدها الفاخر الجديد بشكل قياسي في المستقبل القريب في موديلات الفئة السابعة الفارهة.

وتقدم بعض مقاعد السيارة مزايا راحة إضافية مثل وظيفة تدفئة المقعد والتهوئة والمساند الجانبية القابلة لتعديل الضبط ووظائف التدليك وأنظمة ديناميكية المقعد، مع الوسادات القابلة للانتفاخ، والتي تعوض في المنحنيات قوى الطرد المركزي، وتساعد على استقرار جسم الراكب، وتقدم شركة مرسيدس هذه الميزة في بعض موديلاتها الفاخرة.

أنظمة الملاحة الرقمية تجتاح الموديلات الحديثة

يتزايد جنوح مصنعي السيارات إلى اعتماد الأنظمة الرقمية بما فيها نظام الملاحة، الذي اجتاح معظم الموديلات الحديثة لقناعة المطورين بجدوى هذا التطبيق الذي وضع حدا للنمط التقليدي للسيارات رغم بعض السلبيات.

برلين - تعد تطبيقات الملاحة بديلا جيدا لأنظمة الملاحة المثبتة في السيارات من قبل الشركات المنتجة. وبطبيعة الحال تمثل التطبيقات الحل للموديلات التي لم يتم تجهيزها بهذا النظام الحيوي من الأساس.

ومع قرار الاستعانة بنظام ملاحة في السيارة تبدأ المعاناة وصعوبة الاختيار بسبب كثرة الموديلات المعروضة، والتي تتنوع بين تطبيق الهاتف الذكي ونظام الملاحة الجوال مع الحامل والنظام المدمج. ولكل منها مميزات وعيوب.

ويتوفر بجانب تطبيق غوغل مابس لأجهزة أندرويد وخرائط أبل لأجهزة الآيفون العديد من البدائل الأخرى التي تثري هذه التقنية.

وترى الخبيرة التقنية ناتاليا تير، من الرابطة الألمانية للاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، أن تطبيقات الملاحة تتمتع بميزة خاصة لقائدي السيارات، لاسيما إذا لم يكن هناك جهاز مثبت من الأساس، فضلا عن أن هذه التطبيقات تتميز عن الأنظمة في ما يتعلق بالتحديثات.

ونسبت وكالة الأنباء الألمانية لتير قولها إنه "لا بد من الانتباه لتوفر بيانات كافية عبر الاتصال الدائم بشبكة الإنترنت أو تخزين الخرائط في وضع عدم الاتصال بالإنترنت للمسارات التي لا يتوفر عليها اتصال دائم".

ومن جانبه، أشار مايكل لينك الكاتب الصحافي في مجلة الحاسوب سي.تي الألمانية إلى أن المستخدم يحتاج بالإضافة إلى تطبيق الملاحة إلى حامل مناسب في السيارة من أجل تثبيت الهاتف الذكي جيدا، وهو ما يسهل رؤية الشاشة واستخدام الجهاز بصورة أكثر أمانا.

ويحتاج الهاتف الذكي أيضا إلى التيار الكهربائي؛ لذا عادة ما يكون كابل الشحن ضروريا؛ نظرا لأن نظام الملاحة يستهلك شحنة البطارية بسرعة.

وأكد الخبير الألماني أن الشكل الأكثر عملانية يتمثل في دمج تطبيق الملاحة مع نظام المعلومات والترفيه في السيارة عبر أندرويد أوتو أو أبل كار بلاي ليتم عرض محتوى الهاتف على الشاشات الأكبر بالسيارة.

وفي معظم الحالات لا تكلف هذه التطبيقات أي رسوم، ولكن لا بد من معرفة أن المستخدم يدفع نظير الخدمات التي تبدو مجانية بشكل ما، وذلك من خلال جمع بياناته الشخصية.

ومن التطبيقات التي لا تقوم بعمليات جمع البيانات، تطبيق أوسم آند لنظامي التشغيل أندرويد وآي.أو.أس وتطبيق ماب فاكتور لأندرويد وآي.أو.أس.

وتستخدم هذه الحلول وأخرى مشابهة خرائط أوبن ستيرت ماب، والتي يمكن تنزيلها أيضا للملاحة في وضع عدم الاتصال. وإذا لم يتم تنشيط سجل المواقع في حساب غوغل الخاص، فستظل الطرق التي يتم استعراضها باستخدام حلول التطبيقات هذه، غير معروفة لشركة الإنترنت.

وقبل تنزيل تطبيق ملاحة، يجب على قائد السيارة الانتباه للوظائف التي يستفيد منها بشكل خاص.

وأوضحت الخبيرة الألمانية تير أن ذلك يعتمد على الاستخدام والمعلومات التي يريد المستخدم الحصول عليها من التطبيق؛ فالمستخدم الذي لا يحتاج "للمساعدة" عادة ما تناسبه التطبيقات المجانية؛ حيث يتم عرض بيانات حركة المرور البسيطة وحالة المرور الحالية للطريق المرغوب.

ويقترح معظم مقدمي الخدمات طرقا بديلة حتى أثناء القيادة إذا تغير وضع المرور.

تطبيقات ذكية أكثر نجاعة

واحة من الاسترخاء

شركات السيارات تتسابق لابتكار عجلات القيادة الذكية

أنظمة للتحكّم في وظائف السيارة بالإيماءات والأوامر الصوتية

يتسابق مصنعو السيارات على إدخال المزيد من التكنولوجيا المتطورة على الجيل القادم من الموديلات لتأمين المزيد من الراحة والأمان والسلامة، وخاصة في ما يتعلق بالمقود، حيث بات حجر الزاوية للكثير من الشركات باعتباره أحد أهم العناصر الأساسية في المركبة.

لندن – أدخلت التكنولوجيا الحديثة تطورات كبيرة على عجلة قيادة السيارة من خلال إدراج وظائف وميزات جديدة بها تجعلها توفر للسائق تجربة قيادة مريحة وفريدة تواكب خصائص العصر الحالي ولاسيما الأنظمة المتطورة للسيارات.

ويمكن لمقود السيارة الحديث أن يقدّم ما هو أكثر من وظيفة التوجيه؛ حيث تدمج بعض الشركات مثل مرسيدس ببعض موديلاتها ما يصل إلى 36 وظيفة بالمقود كخيارات الاستعمال لأجهزة السيارة مثل السماعات ونظام الملتيميديا والاتصال الهاتفي.

وفي المقابل، ذهبت شركات أخرى لأكثر من ذلك، ألا وهو التحكم في وظائف السيارة من خلال أسطح حساسة بالمقود وأنظمة التحكم بالإيماءات والأوامر الصوتية.

ومنذ 2016 باتت مرسيدس تعتمد أيضا على أزرار تاتش كونترول للتحكم عن طريق اللمس؛ حيث يتم التمرير بالأصبع خلال القائمة التي يتم عرضها في قمرة القيادة.

ويمكن الوصول إلى شاشة العرض المركزية للملتيميديا عبر هذه المساحات الصغيرة المصممة بأبعاد 10×10 ملم. ومع وظيفة التحكم بالأوامر الصوتية يمكن التحكم في السيارة بالكامل تقريبا دون رفع اليد عن المقود.

وأوضح ماركوس فيجه، المطور بشركة مرسيدس، أن هذا يفيد في عدم صرف انتباه قائد السيارة عن القيادة؛ لذا نحرص على أن تكون عملية الاستعمال أكثر بداهة وسهولة وخالية من الأخطاء.

وأضاف فيجه أن "الهدف من هذا أيضا هو الاستعمال الخالي من الحواجز، خاصة بالنسبة للأشخاص الذين لا يقدرون على التحدث؛ لذا سيتم دمج أسطح حساسة للمس في المقود مستقبلا لتدرك من خلالها المستشعرات كيفية وضع اليد على المقود، وهو ما يزيد من عوامل السلامة".

وتستشرف شركة زد.أف المستقبل بمفهومها الجديد، الذي طرح مؤخرا معتمدا على شاشة كبيرة في وسط المقود مع إضاءة وظيفية في حافة المقود.

وأوضح مارك شيلدرون، أحد مطوري الشركة المغذية لصناعة السيارات، أن هذا المفهوم يمثّل خطوة نحو إيجاد دور للمقود في السيارات المعتمدة على نظام القيادة الآلي، فضلا عن أن الإضاءة بالأحمر والأصفر والأزرق في حافة المقود تدعم التواصل بين القائد والمركبة وتحثه بصريا على اتخاذ الإجراء الصحيح.

وعلى الرغم من موضع الشاشة فإن المقود لم يستغن عن الوسادة الهوائية؛ فقد تم تصميمها خلفه لتنطلق في حال وقوع حادث ما عبر حافة المقود.

عجلة القيادة الحديثة أصبحت مزوّدة بنظام تحكّم في وظائف السيارة بالإيماءات والأوامر الصوتية لزيادة راحة السائق

وفي المركبات آلية القيادة، التي تتبع المستوى 3، يتعيّن تدخّل قائد السيارة في أي وقت وأن يكون المقود في متناول يده؛ لذا يجب ألا تتخلى عنه السيارة تماما، لكن ما يمكن تحقيقه في المستقبل هو أن المقود سينسحب قليلا، وهو ما سيخلق مساحة أكبر.

وأوضح شيلدرون أنه باستخدام تقنية ستير- باي واير (التوجيه بالتوصيل) لن يتم تمرير أوامر التوجيه آليا، وإنما بشكل كهربائي. وبهذه الطريقة يمكن فصل حركة المقود عن العجلات أثناء القيادة الآلية. وتخطط الشركة أيضا لدمج المزيد من المستشعرات في المقود، من ناحية للتعرّف على اليد بحيث تعرف السيارة ما إذا كان القائد قد وضع يده على المقود، ومن ناحية أخرى للتعرّف على الوظائف الحيوية، وهذا يسمح بقياس معدل ضربات القلب أثناء القيادة.

وتوفر فولكسفاغن لوحة استعمال جديدة على يسار ويمين المقود مع أدوات تحكم حساسة للقائد تنبيهات محسوسة، وسيتم اعتماد تقنية الاستعمال هذه قريبا في السيارة آي.دي 3 الكهربائية، ثم في طرز أخرى. وتتحقق المستشعرات الموجودة بالمقود مما إذا كان القائد يلمس المقود أم لا.

وأوضح رولاند أوته المطور لدى فولكسفاغن، أن تقنية هاندز – أوف ديتاكشن (الكشف عن اليدين) تضمن أن تظل يد قائد السيارة موضوعة على المقود حتى في وضع القيادة شبه الآلي. وإذا لم يلمس قائد السيارة المقود لأكثر من 10 ثوان فسيتم لفت انتباهه بالعديد من بيانات التحذير.

ويتجه التطوير لدى فولكسفاغن نحو تقليل وظائف الاستعمال في المقود من أجل التخفيف عن كاهل قائد السيارة؛ لذا تعول الشركة الألمانية على الاستعمال بالإيماءات والأوامر الصوتية، مع العمل على تطوير التحكم بالأوامر الصوتية ليصير أفضل وأكثر ذكاء بحيث يمكنه دعم قائد السيارة بسهولة وأمان أكبر.

سمارت تُحيل محركات الوقود على التقاعد

لندن – تدحض قوائم الانتظار الطويلة لشراء سيارات كهربائية في البعض من دول العالم كل الروايات المتعلقة بعدم اقتناع المستهلكين بهذا النوع من المركبات الخضراء رغم اتفاق المختصين في هذه الصناعة على أن الأسعار المرتفعة لا تزال هي العقبة الأساسية أمام انتشار استخدام جيل من السيارات الصديقة للبيئة.

وآخر المنضمين لقائمة الذين تخلوا عن محركات الاحتراق الداخلي شركة سمارت الألمانية، والتي تريد أن تنتزع مؤطئ قدم لها في سوق تزداد نموا رغم التقلبات.

وقالت الشركة في بيان قبل أيام إنها قررت إحالة محركات الاحتراق الداخلي على التقاعد، حيث ستعتمد موديلاتها الصغيرة فور تو وكابريو وفور فورعلى سواعد محركات كهربائية بدءا من هذا الشهر وبسعر يبدأ من 22 ألف يورو.

وأشارت الشركة إلى أن سياراتها الكهربائية الجديدة تتميز من خلال التصميم الجديد لشبكة المبرد، والذي يفرق أيضا بين الموديلات ثنائية ورباعية الأبواب. كما قامت سمارت أيضا بتجهيز سياراتها بأضواء جديدة في المقدمة والمؤخرة، مع توقيع الشركة على غطاء حيز المحرك بدلا من الشعار.

وحصلت المقصورة الداخلية على تحديثات تم إدخالها على نظام الملتيميديا، وبعض مواضع التخزين الإضافية، كما قامت سمارت بتوسيع الخدمات الرقمية، التي تقدمها السيارة.

وتقع مهمة الدفع على عاتق محرك كهربائي بقوة 60 كيلوواط/82 حصانا، مع بطارية سعة 17.6 كيلوواط ساعة، وهو ما يتيح الوصول إلى مدى السير 159 كلم على الأقل.

وتتسارع موديلات سمارت من الثبات إلى 100 كلم/س في غضون 11.6 ثانية، بينما تقف السرعة القصوى على أعتاب 130 كلم/س.

وتتزايد المؤشرات حول مدى استعداد الزبائن في الكثير من البلدان للتخلص نهائيا من السيارات ذات محرك الاحتراق الداخلي وتعويضها بنسخ كهربائية صديقة للبيئة.

ورغم كثرة الشكاوى من ارتفاع أسعار السيارات الخضراء ومشاكل البطارية ونقص محطات الشحن، إلا أن هناك اتجاها واضحا لجعل هذا النوع من المركبات في متناول شريحة واسعة من الناس بحلول 2025.

ويتساءل البعض حول ما إذا كان هذاالاهتمام الكبير هو مجرد ضربة حظ أم أن الشركات المصنعة منسجمة مع خطط حكومات الدول وبدأت في اعتماد استراتيجيات أكثر سلاسة لتحويل أنظار المستهلكين إلى هذه السيارات.

ومع أن المركبات الصديقة للبيئة قد تكون بعيدة عن متناول السكان في الدول النامية، فالاتجاه سيكون عكسيا لا محالة في الدول المصنعة وحتى في دول الرفاه التي يتمتع فيها المواطنون بدخل مرتفع.