



من بإمكانه قضم تفاحة أبل على مقود السيارة

الهوس بالسيارات ذاتية القيادة يعيد أبل إلى مضمار السباق

المرج بين التصميم وبرامج الشركة والخدمات المتقدمة أبرز التحديات

عام 2007، إذ لخص مؤسس الشركة الراحل وقتها الجهاز قائلا "منتج يمثل قفزة تفوق في أدائه كل الهواتف الذكية الموجودة".

ومنذ ذلك الحين تمثل تلك الجملة استراتيجية العمل التي تحدد كل منتجات أبل الجيدة الرئيسية ومن بينها آيباد وأبل ووتش وأيربودز. لذلك من المنطقي أن أبل ستحقق الاستراتيجية ذاتها مع سيارتها ذاتية القيادة وتجربة خالية من اليبدين بالكامل.



مارك غومان

أبل بمواردها
وطموحاتها لتحقق
هدفها بحلول 2025

واحد التساؤلات التي تثار بشأن السيارة يتمثل في نموذج الأعمال، فلا يبدو أن أبل قد اتخذت قرارا نهائيا بشأن ما إذا كانت سيارتها ستكون لخدمة أوبر أو ليفت أو للملكية الشخصية.

لكن نمة من براهن على الخيار الأخير، فرغم اتجاه شركات أخرى مثل وايمو إلى تقنية التاكسي الآلي لسياراتها، فإن أبل تفضل حسب طبيعة عمل الشركة بيع منتجاتها مباشرة إلى المستهلكين بغض النظر عن مدى صعوبة ذلك.

وكانت منتجات أبل نماذج على توفير تلك المنتجات للأجهزة والبرامج والخدمات معا. ويبدو أن سيارتها الموعودة ستقدم الشيء ذاته، إذ تمزج بين تصميم سيارة أبل وبرامج الشركة والخدمات المتقدمة، مثل المحرك الذي يعمل بالكاء الصناعي، وقدرات الوسائط داخل السيارة.

ويتوافق ذلك التوقع مع إجابة قالها تيم كوك الرئيس التنفيذي للشركة خلال مؤتمر للتعليق على الأرباح في يناير الماضي، ردا على سؤال حول كيفية تقييم أبل لشرائح المنتجات الجديدة. وقال كوك حينها إن "فئات المنتجات التي تفضل العمل عليها تكون حيث توجد متطلبات تجمع الأجهزة والبرامج والخدمات معا، حيث يمكن السحر عندما تتداخل كلها في ما بينها".



يجمع خبراء على أنه بالرغم من وعود أبل بتطوير سيارات ذاتية القيادة تسير في الشوارع كغيرها من السيارات، فإن الطريق أمامها لا يزال طويلا قبل التمكن من إتاحة الفرصة للسائقين بالاناشغال بأمور أخرى خلف المقود دون النظر إلى الطريق، إلا أن الأمر ليس مستحيلا على ما يبدو مع إصرار مصممي الشركة على تحقيق طموحاتهم.

ورفضت العلامتان الفاخرتان، وفق المعلومات التي تم تسريبها في أواخر العام 2017، السماح لشركة أبل بالتحكم في تصميم السيارة والبيانات التي تنتجها.

كما توقفت مفاوضات أبل مع شركات نيسان اليابانية وبي.إي.دي.أوتو الصينية وماكلارين البريطانية لأن شركات تصنيع السيارات تلك كانت مترددة في التخلي عن السيطرة على التجارب والبيانات لشركة التكنولوجيا الأميركية.

ويقول مارك غومان الخبير المختص في التكنولوجيا والسيارات ويكتب لوكالة بلومبرغ إن السيارة ذاتية القيادة بالكامل تمثل الكاس التي تسعى كل الشركات للظفر بها، ومن بينها تسلا والفابايت ووايمو وغيرها منذ سنوات، لكن لم تقترب أي شركة من هدفها بخلاف وايمو إلى حد ما.

وأشار إلى أن صعوبة وصول الشركات إلى سيارات تعمل من دون استخدام اليبدين على نطاق واسع زادت خلال أربع سنوات فقط.

ولا يعتقد غومان أن أبل بمواردها وطموحاتها الهائلة ستحقق هدفها بالحصول على سيارة ذاتية القيادة بالكامل بحلول 2025، فالجدول الزمني مليء بالإفارة.

أكنه يرى مع ذلك أن الجدول يمثل عاملا محفزا للفريق أكثر من كونه موعدا نهائيا صعبا، لكنه يدفع بقوة إلى عرض نموذج أولي بحلول ذلك الوقت. ويبقى ذلك أقوى هدف أطلقته أبل لسيارتها منذ محاولتها الأولى للسيارة منتصف عام 2010.

ويتناسب ذلك بشكل متوقع مع استراتيجية أبل من قبل أن يسحب ستيف جوبز أول جهاز آيفون من جيبه

كاليفورنيا (الولايات المتحدة) - تعكف شركة أبل على تطوير سيارة كهربائية بالكامل وهو طموح لاطما كان قائما منذ قرابة عقد من الزمن بعد سبع سنوات من البدايات الخاطئة والتأخيرات والتغييرات الإدارية.

ومع أن مثل هذه الوعود طرحها مرار مؤسس شركة تسلا إيلون ماسك، لكنها لم تتحقق بالصورة التي يريدها بعد سلسلة من الحوادث القاتلة. ومع ذلك تبدو شركة أبل العملاقة مهمة بذلك أكثر من أي وقت مضى بسبب العديد من العثرات التي أعاقت تحقيق حلمها.

ومنذ إعلان الشركة عن مشروعها الواعد استحوذ مشروع تيتان على أغلب اهتمام فريق مصممي الشركة على الرغم من المعاناة والمشاكل المتكررة، التي أدت إلى تقليص زخم السيارات ذاتية القيادة.

والآن يسعى فريق العمل في أبل بقيادة قائده الجديد كييفين لينش رئيس برمجيات أبل ووتش المسؤول عن مشروع السيارة لمركبة ذاتية القيادة من دون عجلة قيادة أو دواسات، ومن دون أي تدخل بشري بحلول 2025.

وتحمل الأخبار حول إمكانية عودة أبل إلى فكرة صناعة سيارة ذكية كانت قد صرفت النظر عنها لأسباب مختلفة في طياتها الكثير من الجدل، لاسيما وأن عملاق صناعة الأجهزة الإلكترونية لا يبدو مستعدا لهذه المغامرة في ظل وجود منافسين لا يدخرون جهدا حتى يكونوا في الصدارة.

وفعلينا نبتذ فريق تطوير نظام القيادة الذاتية بابل حاليا تجاربه على موديلات تابعة لطرز تنتجها شركات مثل فولكسفاغن الألمانية ولكرسز اليابانية، قبل طرحها رسميا للبيع في الأسواق العالمية في الوقت المقرر لذلك.

وفشلت مفاوضات سابقة لأبل مع شركات عملاقة حول العالم، بما في ذلك بي.إم.دي.ليو ومرسيدس والألمانيات لتطوير سيارة ذاتية القيادة بالكامل. ويبدو أن سبب الخلاف كان عميقا، حيث

لوسيد أير 2022 تحظى بأفضل تقييم بين السيارات النظيفة

الديناميكية الهوائية المشتقة من الفورمولا واحد. وتقدم لوسيد المزيد من التصميم من خلال المصابيح الأمامية ليد مصفوفة العديسات الدقيقة فائقة الخافعة لتنتج نمطا ضوئيا ساطعا وأبيض وموحدا مثل المصابيح الأمامية القياسية من الفئة أس.

لكن الحزمة الإجمالية لا تزيد عن 40 في المئة، ولا تتطلب محركات لتوفير إضاءة المنعطفات. وحتى المصباح الخلفي العريض للسيارة يوفر مظهر ضوء أليلد، ولكن في حزمة أبسط وأكثر قوة تتجنب استخدام التصميمات المعدنية المتنافسة المحفورة بالليزر.

ويشعل التصميم الداخلي مساره الخاص، متجنباً كلا من مفهوم الشاشة الممتدة من الجدار إلى الجدار لمرسيدس إي.كيو.أس وبساطة سيارات تسلا.

وتمزج أير بين الألوان والمواد بطرق جديدة، وبين القماش والكانتارا والجلد المقفوب مع درزات متباينة تضفي المقاعد الأمامية والخلفية بألوانها المختلفة إحساسا كبيرا من المتعة والراحة.

وغالبا ما تفقر السيارات الجديدة إلى البيانات الموضوعية خاصة من الشركات المصنعة الناشئة، لاسيما عندما تكون علامات تجارية فاخرة منخفضة الحجم. لكن لوسيد أير تتميز بجميع أنظمة السلامة النشطة والسلبية المتوقعة.

ويظهر نظامها الكامل لمساعدة السائق على أحدث طراز، ويضم 32 مستشعرا مقسمة بن 14 كاميرا و12 مستشعرا بالموجات فوق الصوتية وخمسة مستشعرات رادار، وواحد عالي الدقة ووحدة ليدار.

ويتضمن الإعداد للاستقلالية المستقلة وحدة تحكم احتياطية زائدة عن الحاجة تماما لتوجيه الطاقة الكهربائية، والتي تتميز بمحرك مع 12 مرحلة طاقة ثلاث منها فقط مطلوبة لتوجيه السيارة.

لوسيد ممرات التبريد إلى المساحات الضيقة بين القنوات المتعرجة، مستخدمة "المناطق الميتة" في المجال المغناطيسي في الجسم الثابت. ويقوم الجزء المتحرك بضغط المزيد من عزم دوران الممانعة من نفس الكمية من مغناطيس الأرض النادرة من خلال تحسين مواقعها.

وفي حين أن كيمياء البطاريات الأسطوانية تقليدية، تم تصميم العبوة لتبسيط التجميع الآلي في علبه مصبوبة بالحقن حاصلة على براءة اختراع وحائزة على جوائز تضم جميع قضبان ناقل الطاقة.

وتتصل الخلايا بهذه القضبان عبر موصلات شريطية جديدة منخفضة المقاومة بدلا من الأسلاك، ويتم نقل الحرارة بعيداً عن أطراف الخلايا بدلا من الجوانب.

وتم تصميم وتطوير مجموعة نقل الحركة الكهربائية بالكامل داخل الشركة، بما في ذلك وحدة التحكم الإلكترونية "ويندربوكس" لتوفير "الشحن السريع" للمركبات الكهربائية الأخرى.

وسيفر طرازاً لوسيد أير دريم وغراند تورينغ الأوليان ما بين 451 و521 ميلا من 118 و112 كيلوواط في الساعة من سعة البطارية، على التوالي. وفي وقت لاحق ستوفر حزمة 92 كيلوواط في الساعة نحو 400 ميل من المدى.

وتقوم الشركة الأميركية بضغط عدد كبير من الأميال من كل كيلوواط في الساعة في سيارة السيدان الفاخرة ذات المنافسة من الفئة أ، ويرجع الفضل جزئيا في ذلك إلى الحيل



إكس بينغ الصينية تتحدى تسلا بسيارة دفع رباعي كهربائية فاخرة

ستكون على نفس خط السباق مع تسلا موبيل واي وأيضا منافستها المحلية السيارة الصينية نيو إي.أس 6 وكذلك الشركة الصينية الناشئة الأخرى لي أوتو بسياراتها الكهربائية لي ون.

وما يعطي جي 9 عوامل المنافسة هو أنها ستكون مجهزة بالجيل الرابع من نظام إكس.بي.لوت وهو نظام متقدم لمساعدة السائق المقرر طرحه في النصف الأول من العام 2023.

ونظرا إلى استعداده كمنافس لنظام تسلا أوتو بيلوت، يسمح إكس.بي.لوت للسيارة بتنفيذ ميزات شبه مستقلة مثل تبديل المسار.

ويحتوي الإصدار الحالي من النظام الذي تم الكشف عنه هذا العام على وظائف تجريبية موجهة للملاحة على الطرقات السريعة وسجل حافل من السير على الطرقات يبلغ قرابة 12 مليون كيلومتر. لكن ذلك ليس كل شيء، فالشركة الصينية تتعاون مع شركة نفيديا الأميركية للحصول على رقائق أورين - إكس التي تستخدم في صناعة المركبات ذاتية القيادة.

ويقول المصممون في إكس بينغ إن سيارة جي 9 ستكون متوافقة مع شاحن إكس - باور الفائق، والذي يسمح للسيارات بشحن طاقة كهربائية لقطع مسافة تصل إلى مئتي كيلومتر في غضون خمس دقائق فقط.

وبالإضافة إلى ذلك ستحتوي جي 9 أيضا على تقنية كشف الضوء والمدى (لايت ديتيكتن أند رانغفينغ) المعروف باسم "ليدار" حيث ترسل هذه الأنظمة أشعة الليزر التي ترتد لقياس المسافة.

وتتم معالجة هذه الحزم العائدة بواسطة خوارزمية لإنشاء تمثيل ثلاثي الأبعاد للأجسام المحيطة، وهي تقنية أساسية للمركبات المستقلة لفهم بيئتها.

بي 7 إلى النرويج هذا العام، وهي أول أسواقها الخارجية.

وفي حدث أقيم في مدينة قوانغتشو الصينية قال المؤسس المشارك للشركة الناشئة إكس بينغ هنري إكسيا في بيان إن "جي 9 هي أول نموذج لدينا يتم تصميمه وتطويره من الآلاف إلى الباء للأسواق الدولية والصينية، حيث تقدم تصميماتنا الأكثر تطوراً لعملائنا في جميع أنحاء العالم".

جي 9 مجهزة بالجيل الرابع من نظام إكس.بي.لوت مع رقائق أورين - إكس المستخدمة في القيادة الذاتية ونظام ليدار

ويضيف إطلاق جي 9 طرازاً رابعا إلى تشكيلة إكس بينغ بعد كل من جي 3 متعدد الأغراض (أس.يو.في) وبي 7 وبي 5 السيدان، وهي بذلك ثاني سيارة دفع رباعي في محفظة إكس بينغ التي تضيف مركبة كهربائية أخرى إلى هذا الجزء التنافسي من السوق.

ومع أن الشركة لم تصدر أي معلومات حول سعر هذه الإيقونة، إلا أن المهتمين بعالم السيارات يرون أن إكس بينغ جي 9



لندن - حصلت سيارة لوسيد أير الكهربائية بأفضل تقييم للسيارات الصديقة للبيئة من قبل مجلة "موتور تريند" البريطانية لهذا العام بفضل مجموعة من المميزات التي جعلتها في صدارة هذا النوع من المركبات. ومرة أخرى تربع سيارة السيدان الكهربائية عالية الأداء وطويلة المدى والتي تغير قواعد اللعبة في سوق تعج بالشركات الناشئة حينما نالت "الفرجار الذهبي" نتيجة الأساليب المتطورة التي عززت بها لوسيد أير مكانتها من خلال حزمة احتلت بها مرتبة عالية في معظم المعايير الرئيسية.

بفضل الأساليب المتطورة عززت لوسيد أير مكانتها من خلال حزمة احتلت بها مرتبة عالية في معظم المعايير

فبالنسبة إلى التميز الهندسي، يبدو أن المحرك الصغير كثيف الطاقة الذي يولد تلك المواصفات التي تجذب الأنظار يفعل ذلك من خلال لف جديد مبتكر للجزء الثابت يتكون من 24 سلكا نحاسيا مربعا "منسوجا" في مجموعة ملائمة تتطلب الحد الأدنى من الترابط.

ولإدارة الحرارة الشديدة التي تولدها هذه الأسلاك بشكل أفضل تحت الطاقة

الكاملة، نقلت

قوانغتشو (الصين) - فاجت شركة إكس بينغ الصينية الناشئة الجمهور بينما كان عشاق المركبات منشغلين بما يقدمه معرض لوس أنجلوس الدولي للسيارات بتقديم أحدث سياراتها ذات الدفع الرباعي، والتي ينظر إليها المختصون على أنها ستكون منافسا شرسا لتسلا موبيل واي.

ويأتي الكشف عن جي 9 وهي سيارة رياضية كهربائية فاخرة، وتعد نموذجا الإنتاج الرابع للشركة الصينية مع استمرار تصاعد المنافسة في سوق السيارات الصديقة للبيئة في الصين.

وقدم هي شياو بينغ الرئيس التنفيذي ورئيس مجلس إدارة الشركة المركبة قائلا "تمثل سيارتنا الرياضية متعددة الاستخدامات الذكية الرائدة جي 9 مستوى جديدا من التطور مع منظور عالمي، وهي جزء أساسي من استكشافنا للتنقل الأكثر ذكاء وأمانا واستدامة للبيئة".

ونشرت تقارير نقلا عن مصادر مطلعة في إكس بينغ أن الشركة التي تأسست في العام 2015 وهي مدعومة من عملاق التجارة الإلكترونية مجموعة علي بابا الصينية، تخطط لإطلاق السيارة في الصين في الربع الثالث من عام 2022.

لكن من الواضح أن إكس بينغ جي 9 مصممة للأسواق الدولية، بدليل أن هناك فئات أخرى تصنعها بدأت للتو تظهر على الطرقات خارج الصين حيث بدأت الشركة في شحن سياراتها السيدان الرائدة