

غزو قطع الغيار المزيفة يهدد سلامة السائقين

يعيد ازدهار صناعة قطع الغيار وانتشارها الواسع حول العالم الجدل حول التعدي على الملكية الفكرية لشركات السيارات وما تسببه لها من خسائر فادحة كل عام، فضلا عن تهديدها الخطير لسلامة وأمان السائقين في حال استخدامها في مركباتهم.

برلين - تعج أسواق قطع غيار السيارات حول العالم بالقطع غير الأصلية المزيفة، والتي رغم سعرها المغري تمثل خطرا شديدا يهدد سلامة وأمان القيادة. كما يشكل انتشارها انتهاكا لحقوق الملكية الفكرية، باعتبارها إحدى صور الجريمة المنظمة حيث تمتد خطوطها عبر شبكات تتشعب دوليا يصعب في الكثير من الأحيان تتبعها.

وباتت عمليات تزيف وتقليد المنتجات الأصلية وخاصة تلك المتعلقة بأجزاء السيارات هاجسا يقض مضاجع أغلب عمالقة هذه الصناعة. ويعتقد الكثير من المختصين أن المستهلكين يقع على عاتقهم مهمة الحرص على اللجوء إلى شراء قطع الغيار الأصلية لتجنب المخاطر الجسيمة التي تخلفها خلال القيادة.

ويقول خبير السيارات الألماني توماس فيشر إن قطع غيار السيارات التي تكون من الشركة المنتجة للسيارة حتى من موردين لقطع الغيار الأصلية وليس من متاجر الإنترنت غير المعروفة.

وأوضح أن المنتجات المقلدة بشكل سيء يمكن التعرف عليها من أخطاء في اسم الشركة المنتجة وعلامة الشركة والعبوة الأصلية وذلك بعد المقارنة بالعبوة الأصلية، أما المقلدة بشكل جيد فيصعب التعرف عليها.

انتشار قطع الغيار المقلدة يشكل انتهاكا لحقوق الملكية الفكرية، ويكبد الشركات خسائر سنوية بقيمة 12 مليار دولار

ويشير الخبراء إلى أن مدى خطورة قطعة الغيار المزيفة يعتمد عليها ذاتها، فمجموعة العادم غير الأصلية، على سبيل المثال، قد يفتح عنها في أسوأ الحالات زيادة الصوت وزيادة انبعاثات العادم. كما أن المكابح المزيفة قد تنكسر وتتسبب في وقوع حادث مميت، أما العجلات المغشوشة فقد لا تستقر عليها الإطارات بشكل جيد ومن ثم ترتلّق عنها في بعض الظروف متسببة في وقوع حادث خطير.

ويوصي خبير السيارات تورستن ريشتين بان يقتصر شراء قطع الغيار على المتاجر الموثوقة مع مراعاة أن يكون كل مكون يتم تجهيزه به بشكل لاحق مطابقا للمواصفات ولتصاريح التشغيل وحاصلا على شهادة في اختبار المواصفات والجودة.



محور أمان المركبة

حيل مبتكرة تتيح للاهكرز اختراق أنظمة السيارات الذكية دون عناء

تصاعد التحذيرات من بقاء معالجة ثغرات التجهيزات التكنولوجية

ومن الممكن قراءة بعض المفاتيح حتى إذا لم يتم استخدامها على الإطلاق. ويقول هانز مارميت عضو منظمة الخبراء الألمانية لوكالة الأنباء الألمانية إن أصحاب السيارات مطالبون بحماية أنفسهم عبر تغليف المفاتيح في رقائق الألومنيوم أو وضعه في صندوق معدني لحمايته من الوصول غير المصرح به.

وكانت مختصون قد كشفوا العام الماضي أن تطبيقات السيارات تنتهك الخصوصية، فغالبا ما تقوم بإرسال الكثير من البيانات دون معرفة المستخدم للشركات المنتجة أو إلى أطراف أخرى. ورغم هذا فإن نادي السيارات الألماني يرى أن صناعة السيارات لديها الكثير لتقدمه في ما يتعلق بأمان تكنولوجيا المعلومات مقارنة بالصناعات الأخرى.

ولكن يبدو أن المطورين أدركوا المشكلة بشكل واضح ووضعوا ما يسمى بالأمان الإلكتروني على رأس اهتمامهم. وإلى أن يقوموا بالفعل بإحكام غلق باب هذا النوع من السرقة ومنعه بنسبة كليا، فإن شركات السيارات توفر حماية محسنة على الأقل، وخاصة للسيارات الصالون الفاخرة والسيارات الرياضية. وتقدم شركات مثل بورشه ومرسيدس في سياراتها نظام تعقب نظام الملاحة، وإن كان ذلك لا يمنع السرقة، لكنه يزيد من فرص استعادة السيارة.

تسود حالة من القلق بين أوساط المصنعين هذه الفترة من تغيير الهاكرز لطرق السطو على السيارات عبر اعتماد أساليب مبتكرة للسيطرة على أنظمتها انطلاقا من التحكم في الاتصالات عبر الإنترنت مروراً بمواضع ارتباط كمبيوتر السيارة بالأجهزة اليدوية مثل الهواتف الذكية ووصولاً إلى سيل المعلومات المتدفق من الأقمار الاصطناعية.

برلين - بلغت درجة تشكيك المختصين في أمان السيارات الذكية مرحلة جديدة بعد أن أكدوا في دراسات حديثة أن لصوص السيارات باتوا على دراية أكثر من ذي قبل بكل التفاصيل الرقمية المعقدة التي تمكنهم من كسر شفرة الأنظمة المزروعة في المركبات.

وانتهى الوقت الذي كانت فيه السيارات تسرق بمفك براغي لتحل محله تطبيقات ذكية وسيطرة على إلكترونيات السيارة وأجهزتها الرقمية ومدى مهارة اللص في اختراق هذه الأنظمة عبر الكمبيوتر.

وأوضح نادي السيارات الألماني أن السيارات المعتمدة على ما يعرف باسم نظام المفاتيح اللاسلكية (كليس-غو)، تكون عرضة للسرقة على وجه الخصوص، إذ تفتح أبواب هذه السيارة بمجرد اقتراب مالكها منها، ثم يتم تشغيل المحرك بمجرد الضغط على أحد الأزرار.

هيونداي تحشد طاقتها للإسراع بكهربية أسطول سياراتها

غلب دول العالم القواعد المنظمة لعوادم السيارات والتي يقول خبراء إنها مسؤولة بنسبة كبيرة عن ظاهرة الاحتباس الحراري.

وتعمل خلايا الوقود على توليد الكهرباء من أجل تشغيل البطارية والمحرك عن طريق خلط الهيدروجين والأكسجين في الصفايح المعالجة بشكل خاص والتي تتجمع لتشكيل كومة خلية الوقود.

وانتهجت العديد من الشركات العالمية لصناعة السيارات إلى اعتماد صنع تقنية مبتكرة تساعد على استهلاك الوقود بشكل أفضل لاسيما بعد اكتشاف خلايا الوقود الهيدروجينية التي تساعد في تحقيق معدلات مثالية على مستوى نمط الاستهلاك.

ومن الواضح أن السيارات التي تعمل بهذه الخلايا ستدخل في صراع شديد مع السيارات الكهربائية، في ظل مساعي كبار المصنعين وحتى شركات التكنولوجيا إلى إنتاج سيارات صديقة للبيئة.

ويقول خبراء السيارات إن الأمر سيدتج مستقبلها في حال بناء المزيد

كبير منتج للسيارات في كوريا الجنوبية عن خطط لتطوير 17 طرازاً من المركبات التجارية الكهربائية بحلول العام 2025، في أحدث خطوة لتلبية الطلب المتزايد على السيارات الصديقة للبيئة.

وتعتزم الشركة إضافة 7 مركبات كهربائية بالكامل و10 مركبات تعمل بخلايا الوقود إلى مجموعة منتجاتها من المركبات التجارية.

وتتضمن مجموعة المركبات الكهربائية التي تعتزم هيونداي تطويرها حافلة كهربائية وأخرى تعمل بخلايا الوقود، ستوردتها الشركة إلى حكومة بلدية العاصمة الكورية الجنوبية سول لاستخدامها في خدمة النقل العام.

وكانت الشركة قد كشفت خلال النسخة الثانية من معرض هيونداي للشاحنات والحافلات، الذي أقيم مؤخرا في سول عن حافلة كهربائية قادرة على قطع مسافة 200 كلم قبل الحاجة إلى إعادة شحن البطارية البالغ قوتها 128 كيلوواط/ساعة.

وتأتي الخطوة في الوقت الذي تتسابق فيه شركات صناعة السيارات العالمية في تطوير "سيارات خضراء" مع تشديد



منافع كبيرة ومخاطر أكبر



17 موديلاً من المركبات التجارية الكهربائية تعتزم الشركة الكورية الجنوبية تطويرها بحلول العام 2025