

# أرخص نموذج كهربائي اختبار حاسم لشعبية فولكسفاغن

## الشركة الألمانية العملاقة تسرع الخطى لسحب البساط من منافسيها بطراز أي.دي 3



تسويكاو أول مصنع كهربائي بالكامل لفولكسفاغن



الذكاء كلمة سر قمرة قيادة أي.دي 3

ويبقى أن يرى المتابعون ما إذا كانت الشركة الألمانية ستلتحق بمنافستها تسلا، الشركة الأميركية الناشئة المتخصصة في صناعة السيارات الكهربائية، والتي أسسها إيلون ماسك. ويعتقد شتيغان براتزل، مدير مركز إدارة السيارات في جامعة بيرجيش غلاباخ للاقتصاد في ألمانيا، أن الأميركيين "بفارق كبير" هم أكثر مصنعي السيارات الكهربائية ابتكاراً. ومع ذلك، يضيف الخبير أن فولكسفاغن تقتحم "دائرة الأفضل"، وتتوقع ميركل أن يحدث هذا أيضاً لذلك تبرز أنه "من المهم تسريع بدء تشغيل السيارات الكهربائية للإنتاج بالجملة".

ويهدف الإطاحة بشركة تسلا الأميركية من على عرش السيارات الكهربائية الفارحة، كثفت فولكسفاغن تحركاتها في كافة الاتجاهات مؤخراً وخاصة بعد توجيه بوصلتها إلى الصين في مسعى لتحويلها إلى قاعدة لغزو طرقات العالم مستقبلاً.

وينعكس فيها بصورة أكبر التحول الرقمي، ويجب أن تظل ألمانيا رائدة على مستوى العالم في صناعة السيارات في المستقبل".

وبالمثل، فإن التغيير ضروري أيضاً في ما يتعلق بسياسة حماية المناخ، ففي عام 2021 يتوقع أن يتم تطبيق لائحة أكثر صرامة للاتحاد الأوروبي بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

وإذا لم تبع شركات صناعة السيارات ما يكفي من السيارات الكهربائية، فقد تواجه غرامات تقدر بمليارات اليوروهات.

وفي خضم ذلك كله، فإن الكثير من المنتقدين لا يؤمنون بمقترح فولكسفاغن "الأخضر"، خاصة في ما يتعلق بسيارات الدفع الرباعي.

ويرى إرنست كريستوف شتولير، نائب رئيس المنظمة البيئية خلال حديث مع وكالة الأنباء الألمانية، أنه لا يكفي فحسب تثبيت المحركات الكهربائية في السيارات الكبيرة.

ومع ذلك تتعهد فولكسفاغن بأنه مع المركبة الكهربائية أي.دي 3 لن تحدث انبعاثات إضافية لثاني أكسيد الكربون بين سلسلة التوريد والإنتاج والتجار.

وفي الحالات التي يتعذر فيها تجنب ذلك، ستقدم شركة السيارات "تعويضاً" من خلال التعاون مع مشاريع حماية المناخ.

### تحديات مزعجة

بداية فئة السيارات الكهربائية تبدو طموحة للغاية، إلا أن هناك بعض المعوقات، فبالإضافة إلى حجم الطلب غير الواضح، ما زال يتعين على فولكسفاغن استيعاب الأعباء المالية الناجمة عن فضيحة التلاعب بحجم انبعاثات محركات الديزل رغم أنها سجلت مؤخراً زيادة كبيرة في الأرباح.

في المستقبل، سيكون موضوع النقاش الرئيسي بين مجالس إدارة الشركة والتقايات هو نقل المزيد والمزيد من الوظائف في قطاع محركات الاحتراق الداخلي إلى المحركات التي تعمل بالكهرباء، الأمر الذي يتطلب يدا عاملة أقل.

وحسب التقديرات الرسمية لهيئات صناعة السيارات في البلاد، فإن ألمانيا تمتلك في الوقت الحاضر نحو 20 ألف نقطة شحن فقط.

### خطا التوسيع

خلال اجتماع لشركات صناعة السيارات مع الحكومة الألمانية عقد مؤخراً في برلين، اتفق الخبراء على الحاجة الملحة إلى توسيع نطاق تصنيع السيارات الكهربائية، أخذاً في الاعتبار أن ألمانيا متأخرة بالفعل في هذا المضمار.

واتفق خلال اللقاء الذي عقد بمقر المستشارية رجال السياسة والصناعة على زيادة الدعم القائم بالفعل لشراء سيارات كهربائية بالإضافة إلى زيادة اعداد محطات وشبكات الشحن.

وذكرت الحكومة في بيان حينها إنه "يجب استغلال الفرص التي يتيحها التغيير التكنولوجي استغلالاً كاملاً لتحقيق قيادة أكثر صداقة للمناخ

وتشمل الموديلات التي ستتمتع بتلك التكنولوجيا السيارات المدمجة وحتى سيارات الدفع الرباعي والسيارات الرياضية متعددة الأغراض (اس.ي.و.في) وسيارات الليموزين.

وتستثمر الشركة الألمانية مليارات اليوروهات في التحول من محركات الاحتراق الداخلي إلى المحركات البديلة، مثلها في ذلك مثل منتجي السيارات الآخرين.

وسوف تستثمر فولكسفاغن إجمالاً ما يقدر بحوالي 30 مليار يورو في صناعة السيارات الكهربائية حتى عام 2023، لاسيما في شبكات وأنظمة الدعم.

ومن المرتقب بعد مصنع تسويكاو، أن تدخل فولكسفاغن تكنولوجيا منصة أم.إي.بي أيضاً في مصانع إيدمن وهانوفر، في ألمانيا، فضلاً عن بعض المصانع في الصين والولايات المتحدة.

ومن المتوقع أن تأتي أنظمة البطارية والقيادة من نفس موردي الشركة في برونزويك وكاسل، وهذا تحد آخر بالنسبة لفولكسفاغن لأن البطاريات باتت محور صراع بين الشركات كونها الكابوس الأكبر بالنسبة للمستهلكين.

وستشيد فولكسفاغن في سالزجيتز، مصنعاً لخلايا البطارية الخاصة بها للسيارات الكهربائية مع شريكها السويدي نورفولت اعتباراً من العام المقبل.

وفي محاولة لتعزيز شبكة الشحن في ألمانيا، أكدت ميركل أنه ينبغي أن تكون في بلادها مليون محطة للشحن للسيارات الكهربائية خلال العقد المقبل.

وقالت "من أجل هذه الغاية، نريد إقامة مليون نقطة شحن بحلول عام 2030 ويتعين على الصناعة المساهمة في هذا الجهد، هذا ما سناحدث عنه".

يشكل أول نموذج كهربائي تطلقه شركة فولكسفاغن الألمانية، أحد أكبر المصنعين على مستوى العالم، منعطفاً فارقاً في تاريخ ابتكار السيارات الصديقة للبيئة، وفق الملاحظين، كونه يعد رقماً صعباً بسبب رخص سعره في سوق تتدافع عليها العشرات من الشركات الناشئة جنباً إلى جنب مع عملاقة المجال المعروفين بإنتاج المركبات ذات محركات الاحتراق الداخلي.

يان بيترمان / كريستيان رات

● تسويكاو (ألمانيا) - تيدل مجموعة فولكسفاغن جهوداً غير مسبوبة لدخول مجال ابتكار السيارات الصديقة للبيئة. وقد قدمت نمونجا يتوقع كثيرون أن يكون أيقونة مهمة في سوق يتزايد الاهتمام بها من قبل المنافسين وخاصة الشركات الناشئة.

ولطالما تم توجيه الاتهامات لعملاق صناعة السيارات الألمانية، وعلى مدار وقت طويل، بتعطيل إنتاج السيارة الكهربائية وإبطاء عملية التحول من الوقود الأحفوري التقليدي إلى صناعة المحركات، التي تعمل بالكهرباء.

ويبدو أن فولكسفاغن عكست دفة الأمور حالياً وتتجه بقوة نحو الإنتاج وعلى نطاق واسع لأول سيارة كهربائية في مصنعها ببلدة تسويكاو، في ولاية سكسونيا بعيداً عن المراكز الصناعية الرئيسية.

وبالفعل نقلت الشركة إلى هناك جزءاً كبيراً من قطاع الإنتاج لتطلق مشروعاً أطلق عليه أي.دي إن إنتاج أول نموذج لمركبة صديقة للبيئة.

وستكون السيارة أي.دي 3 أول طراز ضمن سلسلة جديدة تعزز الشركة إطلاقها لجذب جمهور واسع وتكون الأساس لطرازات أخرى من السيارات الكهربائية.

ويقول محللون في القطاع إن خطوة فولكسفاغن من الواضح أنها البداية فقط في هذا المشوار الطويل، لجمع كافة الخيوط التكنولوجية المفقودة، في محاولة لتنظيف سمعتها التي تلطخت بعد فضيحة عوادم الديزل.

### تحقيق الحلم

يقول رئيس مجموعة فولكسفاغن هيربرت ديس عندما بدأ بشكل فعلي إنتاج سيارة أي.دي 3 إنه "لأول مرة نقوم بتحويل مصنع سيارات كبيرة إلى مصنع كهربائي بالكامل".



كما أشار توماس أولبريتش، المسؤول عن مشروع السيارة الكهربائية بالشركة، في تصريحات صحافية إن "التغيير في النظام سيتم الانتهاء منه على مدى العامين المقبلين".

وخلال زيارة للمصنع، أشادت المستشارة الألمانية أنجيلا ميركل بالنجاح المستقبلي لهذا التحول.

وقالت أمام العمال في العنبر الخامس، حيث سيتم تثبيت المصابيح الأمامية والخلفية من بين أشياء أخرى في السيارة الكهربائية "ستكون مدينة تسويكاو حجر الزاوية في صناعة السيارات الألمانية".

وقال هولجر هولمان رئيس قسم التجميع "بداناً ببطء بمعدل ست وحدات من المركبة أي.دي 3 في اليوم".

ويبدو الحديث عن تغيير النظام مجرد تصريح رنان، ولكن في حالة أي.دي 3، يبدو أنه المصطلح المناسب.

