السيارة الهجين .. سيارة المستقبل

لو أن الأمور سارت كما يراد لأمكن للسيارات الكهربائية الحديثة أن ترتقي بعوائد شركة جنرال موتورز General Motors إلى مستويات قياسية وعلى جعلها تكسب أكبر حصة سوقية للسيارات في العالم وأن تكون رائدة السوق في الريادة وحماية البيئة. ولكن على رغم من الأنفاق الضخم الذي تحملته GM وإصرارها الكبير على منتجها الجديد إلا أن الأمور لم تسير كما ينبغي بالنسبة لهذا المنتج «السيارة الكهربائية.» وبالرغم من المناشدات المجتمعية لأهمية المنتج في حماية البيئة وتوفير الطاقة إلا أن عدداً قليلاً من المستهلكين يرغبون بالسيارات الكهربائية، وطبقاً للاستقصاء الذي أجرته الشركة في نهاية التسعينات الميلادية فقد بينت أن أقل من 25٪ من ملاك السيارات من يمكن أن يمتلك سيارة كهربائية في المستقبل، وإضافة إلى ذلك فإن كل المستهلكين أفادوا أنهم سوف يستخدمون نفس المعايير عند المفاضلة بين السيارات الكهربائية والتقليدية وقد كان أهم عناصر المقارنة هو السعر إضافة إلى إمكانية الاعتماد على أداء السيارة، في حين لم يكن الجانب البيئي ضمن قائمة المزايا العشر التي تؤثر على الاختيار.

ومؤخراً قام صناع السيارات بالاهتمام الكبير بتكنولوجيا أخرى لإنتاج سيارات قوية تعتمد على الطاقة الهجين التي تعتمد على محرك الوقود والمحرك الكهربائي سوياً، وقد تم تقديم سيارة تويوتا الهجين التي

أطلق عليهـا بريوس Prius في اليابان منذ عام 1997م. وطبقـا لتقديرات تويوتا أنداك فان السـيارة الجديدة سـتكون تكلفتها 20.000 دولار وتسـتهلك حوالي 88 كيلو متر للجالون الواحد كمـا يمكـن أن تقطـع مسـافة قدرهـا 1120 كيلـو متـر دون الحاجة إلى التـزود من الوقـود. وبالفعل نجحـت تويوتـا في إنتاج السـيارة بشـكل واسـع خاصة في اليابـان وأوروبا وأمريكا. إلا أنـه في آخر عام 2012م اضطرت تويوتا إلى اسـتدعاء حوالي 77.2 مليون سـيارة أكثرها من نوع سـيارة بريوس لوجود خلال في التوجيه ومضخات المياه بالسيارة.

وفي تلك الأثناء كانت جنرال موتورز GM تأمل في اسـتعادة كل اسـتثماراتها الضـخمة التي أنفقتها على إنتاج السيارة الكهربائية عن طريق بيع أعداد كبيرة من السيارات الكهربائية التي أطلقت عليها أسـم EV1 وقد حاولت الشـركة اسـتهداف الفئات ذات الدخل العالي لتسـويق السـيارة، كما قامت GM بالتركيز على سـوق الأساطيل (التأجير + الشـركات الناقلة) وسـوق المهتمين بالبيئة. ولكن فقـد أصـاب صنـاع السـيارات الكهربائية خيبة الأمل حيـث توقفت هوندا Honda عـن العمل في هذا المجـال وأدركـت GM حينهـا محدوديـة مجـال السـيارات الكهربائية وكثـرة عوائقها، أما شـركة فورد Ford فقد اتخذت طريق أخر فقد أنتجت سـيارة صغيرة تعتمد على مقعدين فقط أطلق عليها Think(ثينك) وذلك في العديد من الدول الإسكندنافية في أوروبا. مع إمكانية تجربتها في السوق الأمريكية في المستقبل.

وبمزيد من التطور في هذا المجال فقد أكدت التجارب أن المحرك الأكثر جدوى للمحركات التي تعمل بطاقة الوقود والتي تقوم بالاشـتعال الداخلي هي الخلايا الوقودية ذات الانبعاث الأقل للعوادم، والتـي تقـوم بتوليـد الكهربـاء عن طريق مـزج الأوكسجين بالهيدروجين ومن هنا جـاء إعلانGM عـن أنها سـتتوقف عن إنتاج السـيارة الكهربائيـة EV1 مع تأكيدها على الاهتمام المسـتمر بتطوير السيارات الهجينة.

وبعد قراءة هذه التجربة، بالإضافة إلى رجوعك للانترنت لمعرفة المزيد عن التقدم في صناعة.

1- ما هي العوامل التي كان على GM أخذها في الاعتبار عند الاستمرار في بيع وتسويق السيارة؟
2- هل الانتقال إلى السيارة الهجين أفضل أم البقاء على السيارة الكهربائية. ولماذا؟
3- إلى أي مستوى وصلت التقنية الآن وبماذا تنصح GM ؟

المرجع:

جريـدة الاقتصادية. عـدد69751-1-1434هـ ص 7.

بحـوث التسـويق، مايـكل ايتزل، وآخـرون. الطبعة الأولى 2006م. مكتبة لبنان