

إعداد: طلال بارا

سيفك

أيقونة

«هوندا»

الثانية

عندما تم إطلاق هوندا سيفك للمرة الأولى عام 1972 كسيارة مدمجة صغيرة الحجم، قدم الصانع الياباني حينها مفهوما جديدا للسيارات العملية التي تناسب الجميع من حيث مزاي لا مثيل لها، توفر متعة قيادة بتكاليف معقولة. واستمرت هوندا في تقديم هذا المفهوم على مدى 40 عاما لتجعل من سيارتها «سيفك» أيقونة ثانية بعد الشقيقة الكبرى أكورد.

الجيل التاسع من هوندا سيفك أتى بتصميم أتيق وروح رياضية مضاعفة، وبال أداء القوي نفسه الذي لطالما اعتدنا عليه، وبتكنولوجيا عصرية متطورة أكثر.

مظهرا ذا جودة أعلى. وتضم هوندا سيفك اليوم مجموعة كبيرة من المزايا القياسية الرائدة في فئتها من بينها الدخول من دون استخدام المفتاح، نوافذ كهربائية، نظام AUX، كونسول وسطي مع مسند للذراع وعدادات رقمية متعددة المستويات. وتتضمن فئة EXI مزايا إضافية مثل عجلات من الألمنيوم قياس 16 بوصة، أضواء للضباب (اختيارية)، فتحة في السقف (اختيارية)، نظام صوت فاخر مع مدخل USB مدعم بنظام بلوتوث لاستخدام الهاتف والموسيقى مع أزرار تحكم على المقود، كاميرا للرؤية الخلفية، شاشة ذكية لعرض المعلومات MID، ودرجة الحرارة الخارجية. أما في فئة VTI فتتوافر مزايا خاصة مثل أضواء HID أمامية، مقابض من الكروم للأبواب، عجلات من الألمنيوم قياس 17 بوصة بتصميم رياضي للمرة الأولى، مكيف هواء أوتوماتيكي وفرش من الجلد.

مزيد من السلامة

على صعيد السلامة، تمت إعادة هندسة سيفك باستخدام تقنية الهندسة المتوافقة المتطورة 2 (ACE™ II) لبنية الهيكل، حيث صممت التغييرات التي أجريت على بنية الهيكل بتقنية ACE™ II للمساعدة في توفير حماية أعلى لركاب السيارة عند التصادم الأمامي. وتتضمن بنية المقدمة تساعد على تبديد قوة الصدمة في حالات حدوث الاصطدامات الأمامية.

تتضمن المزايا القياسية للسلامة في سيفك نظام وسائد هواء مزدوجة SRS (السائق والراكب الأمامي)، نظام فرامل مانعة للانغلاق (ABS)، نظام التوزيع الإلكتروني لقوة الفرامل (EBD)، نظام تعزيز ثبات المركبة (VSA) ومساند رأس أمامية نشطة توفر حماية للركاب في حال الاصطدام من الخلف. وتضم فئة VTI ستائر ووسائد هواء جانبية إضافية لتجعلها رائدة في فئتها.

واستجابة عند المنعطفات من خلال إعادة العمل على هيكلية نظام التوجيه المعزز الكيا (EPS)، واستخدام عجلات ونوابض أمامية أكثر صلابة وعارضة التثبيت الأمامية الأكثر سماكة وكذلك تركيب عوازل جديدة للارتداد ببطانة من التيفلون، ويفضل التحسينات في تصميم عوارض ماكفيرسون في الأمام والوصلات المتعددة في الخلف لنظام التعليق، تم الارتقاء بالاستجابة والتحكم والثبات العام للسيارة وبجودة خصائص الراحة والمتعة في قيادتها في الوقت نفسه.

كما تم اعتماد مجموعة واسعة من الإجراءات المضادة للضجيج، والاهتزاز والخشونة (NVH)، للمساعدة في تخفيض ضجيج الطريق، المحرك والهواء داخل السيارة وبالتالي توفير رحلات أكثر متعة وراحة في مقصورة أكثر هدوءا.

منظومة الحركة

ميكانيكا لا تزال هوندا مستمرة في تزويد سيفك بمحركها رياضي الأسطوانات الشهير بنظام VTEC، الذي يولد قوة تقدر بـ 139 حصانا ليوفر استجابة ورقيا مميزين مع كفاءة أعلى لاستهلاك الوقود، أيضا لا يزال هذا المحرك يتصل بناقل حركة أوتوماتيكي 5 سرعات والذي يعطي السائق متعة كبيرة في التسارع عند الانطلاق وقيادة أكثر حيوية في المدينة وراحة وسلاسة على الطرقات السريعة.

مقصورة بتحسينات كثيرة

لنحدث قليلا عن مقصورة هوندا سيفك الجديدة، حيث توفر التحسينات الكثيرة في تصميم كل فئات سيفك إحساسا بفخامة أعلى مع استخدام مواد بلمس ناعم في واجهة العدادات وتشطيبات الجزء العلوي للأبواب. أما للمساحات الفضية الناعمة في الداخل بالإضافة إلى التحسينات في لوحات الأبواب وقماش الفرش، ففضفي

لنبدأ بالشكل الخارجي لسيفك الجديدة، والتي أنت بتصميم جديد كليا شكل نقلة نوعية على صعيد المظهر الخارجي، حيث حظيت بتغييرات جذرية، وتمت إعادة تصميم الواجهتين الأمامية والخلفية بالكامل لتمنح إحساسا مضاعفا وروحا شبابية أكثر وفخامة تليق بسيارة متوسطة الحجم.

التغييرات تضمنت الصفائح المعدنية التي تشكل غطاء المحرك وصندوق الأمتعة، أما في المقدمة فقد نالت مصدا منخفا مع زينة أفقية من الكروم وشبك أمامي بفتحات سداسية الأضلاع باللون الأسود مما يعزز الشكل الرياضي، ويبرز هذا التغيير مع أضواء للضباب مضمنة وجديدة في فئتي EXI وVTI، ويحد هذا الشبك إشارتان للانعطاف ذاتي عدسات واضحة توفران مظهرا أكثر فخامة. كذلك تناسب الواجهة المنحوتة داخل غطاء المحرك بمستوى أعلى ومتعدد الزوايا.

في الخلف، تعلق زينة أفقية بتصميم جديد من الكروم المصد والغطاء الجديد للصندوق، أما تصميم الأضواء الخلفية الكريستالية الجديد بالكامل أصبح الآن داخل واجهة الصندوق، ليمنح الواجهة الخلفية شكلا أكثر إتقانا ورقيا.

أيضا نلاحظ وجود لوحة سفلية جديدة بفتحات سداسية الأضلاع لتبديد الهواء، كذلك يساهم التصميم الجديد للإطارات المطلية جزئيا باللون الأسود في جميع الموديلات في تعزيز الشكل الرياضي العام للسيارة.

أما الهيكل فقد أصبح الآن يتضمن فولادا عالي الصلابة بنسبة 55% في صناعته من أجل تخفيض وزنه إلى أدنى حد وتعزيز قوته وصلابته إلى أقصى حد.

أكثر هدوءا وسلاسة

تحسينات مهمة أيضا نالتها سيفك الجديدة تهدف إلى تعزيز القدرة على التحكم وعزل الضجيج، حيث باتت السيارة تتمتع بأداء أكثر سلاسة



البيانات التقنية	
المحرك	4 أسطوانات
سعة	1,8 لتر
القوة الحصانية	139 حصانا
عزم الدوران	173 نيوتن متر
التسارع من صفر إلى 100 كلم/س	10 ثوان
السرعة القصوى	190 كلم/س
ناقل الحركة	أوتوماتيكي 5 سرعات