

هیجانی به رنگ نارنجی



تلفیق هنرمندانه رنگ، طراحی‌های گرافیکی و ساختار می‌تواند به خلق خودرویی متفاوت منجر شود. به نظر می‌رسد این اصل در خصوص محصول اخیر رنو یعنی CAPTUR نیز صادق است هرچند همانقدر که از بعد طراحی می‌توان نمره عالی به این تلاش داد، اما از حیث ساختار موتور، CAPTUR نارنجی نتوانسته نظر کارشناسان خودرو را به خوبی جلب کند.

جام جم آنلاین: تلفیق هنرمندانه رنگ، طراحی‌های گرافیکی و ساختار می‌تواند به خلق خودرویی متفاوت منجر شود. به نظر می‌رسد این اصل در خصوص محصول اخیر رنو یعنی CAPTUR نیز صادق است هرچند همانقدر که از بعد طراحی می‌توان نمره عالی به این تلاش داد، اما از حیث ساختار موتور، CAPTUR نارنجی نتوانسته نظر کارشناسان خودرو را به خوبی جلب کند. هر شرکت خودروسازی برای این‌که هر از گاهی در دنیای خودروسازی مدرن خبرساز شود محصولی با مشخصات خاص و متفاوت ارائه می‌کند. محصول مفهومی اخیر شرکت رنو یعنی CAPTUR از دسته این خودروهاست. نگاهی به ظاهر این خودرو نشان می‌دهد که مهندسان رنو تلاش کرده‌اند تا از تاپرها گرفته تا بخش‌های مختلف داخل خودرو دست به یک ابتکار عمل هیجان‌انگیز بزنند. رنو مخصوصاً این خودروی اسپرت را در آستانه برگزاری نمایشگاه خودروی ژنو ارائه کرد تا به تمامی رقبای سرسخت خود از جمله فورد، بی‌ام‌و، نیسان و مزدا نشان دهد که همواره محصولی متفاوت در دست دارد. البته رنو پیش از این نیز چنین محصولاتی ارائه کرده بود که از آن جمله می‌توان به DeZir اشاره کرد. این خودرو در نمایشگاه خودروی پاریس سال 2010 رونمایی شد که تحسین کارشناسان را به همراه داشت. اکنون و با گذشت چند ماه از آن رویداد، رنو، CAPTUR را به عنوان ادامه همان استراتژی قبلی معرفی کرده است. این خودرو در رده خودروهای اسپرت قرار می‌گیرد و به ادعای طراحان این شرکت فرانسوی، بیننده با مشاهده آن حس هیجان و حرکت را تجربه می‌کند. رنو در توصیفی که شاید کمی هم اغراق در آن دیده می‌شود درباره CAPTUR و از زبان لارنس وان دن آکر - مرد شماره یک طراحی در رنو - اعلام کرده است: CAPTUR برای دو نفر که هدفی جز گشتن به دور دنیا و کشف ناشناخته‌های آن ندارند بهترین گزینه است.

این خودرو مجهز به موتور دوقلوی 160 dCi توربو است که توان کلی حدود 160 اسب بخار به خودرو می‌دهد. البته ظاهر خودرو گویای آن است که حداکثر سرعت در آن باید رقم بالایی باشد، اما واقعیت این است که CAPTUR از حداکثر سرعتی حدود 210 کیلومتر بر ساعت برخوردار است که تا حدودی ناامید کننده است با این حال تولید آلایندگی‌های کربنی در آن چندان بالا نیست و با تولید 99 گرم دی‌اکسید کربن به ازای طی هر یک کیلومتر مسافت می‌توان آن را در زمره خودروهای با رکوردی قابل قبول در این زمینه توصیف کرد. البته نباید از وزن کم خودرو یعنی 1300 کیلوگرم که در مقایسه با هیبت آن رقم کمی است بی‌تفاوت گذشت. به نظر می‌رسد رنو در این زمینه دست به کار بزرگی زده و توانسته با تکیه بر تازه‌ترین پیشرفت‌های صورت گرفته در علم موادشناسی بدنه‌ای سبک برای این خودرو ارائه کند.

CAPTUR گرچه یک خودروی اسپرت به شمار می‌آید، اما شتاب اولیه آن رقم چندان امیدوارکننده‌ای نیست. این خودرو صفر تا 100 کیلومتر بر ساعت را در 8 ثانیه طی می‌کند و پس از گذشت 29 ثانیه از حالت سکون به خط 1000 متری می‌رسد. در این خودرو، رنگ نارنجی حرف اول و آخر را می‌زند. به طوری که طراحان رنو تلاش کرده‌اند تا با استفاده از تن خاصی از این رنگ و البته پس از بررسی مدلسازی‌های متعدد رایانه‌ای مفهوم خاصی از طراحی و تلفیق آن را با رنگ ارائه کنند. استفاده از خطوط نارنجی در بخش داخلی این خودرو و قسمت پشت صندلی راننده و سرنشین مجاور آن به ایجاد فضایی خاص و تا حدودی وهم‌انگیز در درون خودرو کمک کرده است. این فضایی مناسب برای دو ماجراجوست تا با استفاده از CAPTUR دنیا را زیر پا بگذارند. البته می‌توان گفت این هدف اصلی طراحان رنو در پروژه CAPTUR بوده است. از آنجاکه این خودرو برای استفاده از جاده‌های کوهستانی و عبور از انواع معابر، به خصوص جاده‌های پر دست‌انداز طراحی شده است که به‌کارگیری سبک خاصی از تاپرها در این خودرو نشانی روشن از این نگرش به شمار می‌آید. طراحان رنو دست به ابتکار عمل جالب توجه دیگری نیز زده‌اند و دو کلاه ایمنی مخصوص به همراه دستکش و سایر تجهیزاتی از این دست طراحی کرده‌اند که در تمامی آنها تلفیق هنرمندانه پیچیدگی ساختاری و استفاده از رنگ نارنجی به عنوان یک نماد دیده می‌شود.

رنو برای نخستین بار در خودروی DeZir لوگوی متفاوتی از خود ارائه کرد. البته این لوگو همان طرح قبلی بود با این تفاوت که در ابعادی به مراتب بزرگتر بر پیشانی خودرو نصب شده بود. اکنون این ابتکار عمل در CAPTUR نیز به کار گرفته شده است، اما دنباله هنرنمایی طراحان رنو در عمق این خودرو بیشتر به چشم می‌آید جایی که از فناوری فیبر کربنی برای ساخت چارچوب کلی خودرو استفاده شده است. این ماده در عین حال که بسیار سبک است - تنها 1300 کیلوگرم - اما استحکام خیره‌کننده‌ای دارد.

طراحی این خودرو به گونه‌ای است که عملاً نمی‌توان مرز مشخصی میان حالت کوپه یا حالت سقف جمع شدن آن ترسیم کرد که این خود بیشتر به دلیل نوع طراحی متفاوتی است که در ساختار آن دیده می‌شود. جدای از آن‌که می‌توان از CAPTUR در جاده‌های کوهستانی استفاده کرد، رانندگی با آن در شهر و در حالی که سقف آن جمع شده است نیز جذابیت‌های خاص خود را دارد. درهای خودرو به سبک بال‌های پروانه باز و بسته می‌شود و تاپرهای خودرو بزرگ هستند و این ویژگی مهمی است که بیننده در نگاه اول به شدت محصور آن می‌شود. تاپرها 22 اینچی هستند و با تلفیق رنگ‌های سیاه و سفید در آن به شکلی واضح هیجان را به بیننده و حتی راننده‌ای که نیم متر بالاتر از آن روی صندلی‌های چرمی نشسته است، منتقل می‌کنند.

آنچه که در خصوص این خودرو به روشنی مشهود است تلاشی است که برای متفاوت بودن آن صورت گرفته است. در حقیقت این تلاش بیشتر در خصوص مشخصه‌های ظاهری این خودرو دیده می‌شود تا پیچیدگی‌های فنی آن. از این رو CAPTUR نه از بعد فنی و سیستم‌های حرکتی بلکه از حیث ساختار، طراحی و نوع ترکیب‌بندی رنگ‌های به کار گرفته شده با بسیاری از خودروهای اسپرت روز جهان و البته با تمامی خودروهایی که تاکنون از شرکت رنو خارج شده‌اند متفاوت به نظر می‌رسد. کارشناسان خودرو در روزهای اخیر واکنش‌های متفاوتی نسبت به این خودروی جدید از خود نشان داده‌اند. آنها تلفیق طراحی گرافیکی و رنگ‌ها را موفقیتی بزرگ برای رنو عنوان کرده‌اند، اما برخی آمار و ارقام نسبتاً ناامیدکننده در خصوص ابعاد فنی و موتوری آن را نقضی آشکار بر محصول اخیر این برند خودروساز عنوان می‌کنند.

CAPTUR در یک نگاه

استفاده از خطوط نارنجی در بخش داخلی این خودرو به ایجاد فضایی خاص و تا حدودی وهم‌انگیز در درون خودرو کمک کرده است.

درهای خودرو به سبک بال‌های پروانه باز و بسته می‌شود و تایرهای خودرو بزرگ هستند. این‌ها ویژگی مهمی است که بیننده در نگاه اول به شدت محصور آن می‌شود.

مهدی پیرگزی / جام جم