

## فُلُوْكَس

### درّاجتا "تايب 6" و"تايب 8" الناريّتان من "أوتو فابريكا" الآن بصالة M.A.D. التابعة لـ"إم بي أند إف" بجنيّف

عقب المعرضين الناجحين اللذين استضافتهما للفنانين شيكارا ناغاتا وماكسويل هازان، تسعد صالة M.A.D. (الألات الميكانيكية البارعة فنياً) التابعة لدار "إم بي أند إف" بالإعلان عن إقامة معرض جديد للدراجات النارية ذات التصميم المبتكرة. وبعد الاستقصاء، تبين أن مؤسس صالة M.A.D. المبدع ماكسيميليان بوسير قد افتتنَ بدرّاجة "تايب 6" النارية من إنتاج "أوتو فابريكا"، والتي وصفها إحدى النشرات الصحفية المتخصصة بأنها واحدة من أجمل الدراجات النارية في عالم اليوم.

بسعادة كبيرة، استقبل الأخوان بوجار وغازمند موهاريمي الدعوة للمشاركة في صالة M.A.D.، وعلى الفور قررا عرض اثنتين من أروع الدراجات النارية ذات التصميم الخيالية للعلامة التجارية البريطانية الشهيرة "أوتو فابريكا". وكان من الطبيعي أن يحدث مثل هذا التعاون، خاصةً وأن المحرك الرئيسي فيه يعود إلى الشغف المشترك بالآليات الميكانيكية بصفة عامة، وتصاميم الدراجات النارية بصفة خاصة.

وتؤمن الشركة الشابّة التي تتخذ من لندن مقراً لها بأن: القليل ينطوي على الكثير، بمعنى الاسترشاد بمبدأ تجنّب العشوائية والإضافات المكلفة تحقياً للبساطة. قول مأثور آخر تؤمن به "أوتو فابريكا" يقوم على تطبيق التصميم العصرية على ابتكاراتها التي تعكس نهج "المدرسة القديمة" بالاستناد إلى الدراجات النارية القديمة، وهو ما تحقّقه الشركة باستعمال تقنيات قديمة لصنع أجزاء جديدة. وهذا بدوره يوفر إطلالةً وشعوراً مشبعين بالأصالة للقطع التي تتحرك بفعل طاقة المحرك.

وتماماً مثل الساعات الراقية، فإن الدراجات النارية، التي يتولّى الأخوان البريطانيين إعادة تشكيلها، تنسم بجمال مظهرها.

### الإلهام، والمنهج، والتطبيق

لطالما استمد الأخوان إلهامهما من أجمل وأعلى السيارات والدراجات النارية التي تعود إلى الفترة من 1910 إلى ثمانينيات القرن العشرين. ورغم أن تلك الفترة ربما تبدو طويلة للغاية، كان لأهم وأبرز المركبات خلال السبعين عاماً هذه، إبان العصر الذهبي، أعظم الأثر في إلهام الأخوين موهاريمي. ورغم أنهما وجدا أيضاً عوامل محفزة في موديلات ماركات مثل "فونتاننا" و"بينيفارينا"، فقد لعبت فنون السيارات الجميلة للمبدع إيتور بوجاتي، أكثر من أي وقت مضى، الدور الأكبر في إلهام المبدعين. وكان لأسلوب عمل بوجاتي دور مهم في إلهام الأخوين تسمية دراجاتهما النارية الفائقة بكلمة "تايب".

وتقوم جهود هذين المبدعين على تجريد الدراجات النارية القديمة، والتي يطلقان عليها "دراجات المتبرّعين"، وإعادتها إلى قيمها الأساسية، ثم اعتادا على تجديد تلك الدراجات مستعينين بغالبية الأجزاء من تلك المصنوعة بأيديهما، ولكنهما "يخفيان" أكبر قدر ممكن من الأجزاء المتحركة للدراجة النارية بحيث لا يظهر أمام المشاهد في النهاية إلا ثلاث مجموعات رئيسية من المكونات، وهي: الهيكل المعدني والعجلات، ومكونات جسم المركبة، والمحرك مع أنابيب العادم.

وبهذه الطريقة، تحقّق "أوتو فابريكا" طابع البساطة الخارجية الذي نالت بفضلها الشهرة الكبيرة. و"السر" في الأمر يكمن في أن الأخوين كان عليهما تعلّم تقنيات التصنيع القديمة التي أصبحت نادرة للغاية، مثل فنون صنع خزانات الوقود والمقاعد يدوياً، مع استعمال خامات عصرية ضماناً لثبات أدائها وطول صلاحية استخدامها.

ولكن قبل تداول أي جزء من أجزاء الدراجة، اعتاد الأخوان بوجار وفريقهما على إنفاق بعض الوقت في تنفيذ التصميم، بدايةً بالرسم التخطيطي اليدوي، ثم بالانتقال إلى المعالجة ببرنامج "فوتوشوب" لتصميم الدراجة افتراضياً، قبل أن تبدأ عمليات التنفيذ اليدوي بكل حب وشغف.

ودائماً تظنّ الأذهان تذكر أن القليل ينطوي على الكثير.

## القطع

تطرح "أوتو فابريكا" إنتاجها بكميات شديدة المحدودية – في العادة ما بين 8 إلى 12 قطعة – من الدراجات النارية المفعمة بالفنون الجمالية الرفيعة. وتعرض صالة M.A.D. قطعتين من إنتاج الأخوين، وهما: "تايب 6" و"تايب 8"، واللتان استغرقت كلٌ منهما نحو ستة أشهر لإكمالها.

وتم إنتاج "أوتو فابريكا تايب 6" من بقايا طراز "ياماها XS650" يعود إلى عام 1979. وكما يقول الأخوان، فمن خلال تصميم هذه الدراجة النارية على وجه التحديد، تولى جزء ذو تفاصيل مميزة رسم معالم الكيان الكلي للتصميم، ألا وهو: جزء صدفي محفور بالجزء الخلفي من خزان الوقود حيث يلتقي بالمقعد. وأسفرت تلك المرحلة التي امتازت بصعوبة تنفيذها عن تشكيل كامل معالم الدراجة النارية. ورغم أن فكرة التصميم الأصلية كانت تقوم على استعمال هذه الفتحة كمدخل لمضخة سحب الهواء، بات تنفيذ تلك الفكرة مستحيلاً دون المساومة على قيود التصميم المحدد. ولذلك، من أجل الحفاظ على بساطة خطوط التصميم قام الأخوان بإنتاج خزان الوقود وقاعدة المقعد كقطعة واحدة باستعمال الألمنيوم الملفوف الحافة والمشكّل يدوياً.

وقد أضيفت بعض التفاصيل إلى ماكينة "ياماها" الأصلية، كان من بينها مكونات مصنوعة يدوياً لدى "أوتو فابريكا" من الستانلس ستيل مثل: المقابض، والأذرع، وأغطية الشوكات. وعن ذلك يقول الأخوان: "مما نفخر به في هذه الدراجة أنظمة العادم المصنوعة لدينا يدوياً من الستانلس ستيل".

وبطبيعة الأمر، قام الأخوان أيضاً بإعادة بناء المحرك بكامل أجزائه باستعمال مكابس كبيرة بحجم 0.5. ولأنهما يعشقان الملمس المطفاً على المعدن المجرد، تم سفع أسطح الأجزاء المسبوكة ومكونات الألمنيوم بالماء.

وكثيراً ما يصعب تنفيذ التصميم البسيط على النحو الواجب تماماً، وهذا بالتحديد ما واجهنا هنا: فالأشكال التي يستعملها الأخوان تتسم بتركيبها الفائق التعقيد لدرجة أنها تبدو من فرط تعقيدها بسيطةً. وتعتبر "تايب 6" مثلاً نموذجياً على التركيب المعقد المغلف بالمظهر البسيط.

وقد عمل الأخوان على دراجة "تايب 8"، والتي بدأت حياتها باسم "1981 هوندا CX500"، في نفس وقت عملهما على "تايب 6". وإذا كانت "تايب 8" تنعم بمظهر يختلف تماماً عن "تايب 6"، فهناك سبب وجيه لذلك، ألا وهو أنه: بمجرد أن قام الأخوان بتجريد "تايب 8"، كشف المشهد عن شيء غريب تماماً؛ فالهيكل المعدني في شكله "المجرد" كان ينطوي على تصميم أصلي رائع مستقراً فوق المحرك (الذي أعيد بناؤه بالكامل الآن)، وهو تركيب نادر في الدراجات النارية اليابانية التي تعود إلى ثمانينيات القرن العشرين. وقد وفر ذلك للأخوين بعض الأفكار الجديدة مثل صنع خزان وقود من الألمنيوم يدوياً على هيئة امتداد للإطار، ثم تم تسكين أنابيب العادم المصنوعة من الستانلس ستيل على مستوى مرتفع لمنح إطلالة فريدة للدراجة، وهي تفصيلة لا تخلو من تحديات الخاص. وينصب التركيز الأساسي لدراجة "تايب 8" على انسيابية الخطوط.

## نبذة مختصرة

حصل غازمند موهاريمي على دبلومة في تصميم المنتجات من جامعة أنجاليا روسكين للفنون التطبيقية بإنجلترا، بينما حصل أخوه بوجار موهاريمي على درجة الماجستير في تصميم السيارات من جامعة كوفنترى. وخلال رحلته المهنية قبل "أوتو فابريكا"، عمل غازمند مع قاعدة من الزبائن شملت مصنعي السيارات الخارقة، علاوة على انخراطه في مشاريع تصميم تفصيل لقائمة فخمة من الزبائن الأفراد المبدعين.

والأخوان، اللذان ينحدران من أصل كوسوفي، كانا دوماً مولعين بالدراجات الميكانيكية، حيث افتتبا بدايةً من مرحلة عمرية مبكرة للغاية بركوب الدراجات. وبالنظر إلى ميولهما ومساحات الخبرة التي وقع اختبارهما عليها، كانا دوماً على قناعة تامة بأن هناك ثمة مساحة من التطوير يمكن تطبيقها على الدراجات النارية المتداولة.

وعن ذلك قالوا: "إن جوهر أخلاقيات "أوتو فابريكا" يدور حول البساطة المعقدة: وهو اتجاه نحو البساطة والأحجام الصغيرة، ولكن بتفاصيل متناهية الدقة".

وخرجت "أوتو فابريكا" رسمياً إلى الحياة في عام 2013، ورغم ذلك يؤكد الأخوان على أنها: "كانت هناك قبل ذلك بفترة طويلة" بفضل عشقهما المشترك للفن والإبداعات الحركية التي شملت السيارات، والدراجات النارية، والطائرات. ومنذ عمر مبكرة، اكتسب غازمند وبوجار الثقة من خلال تنفيذ مشاريع مختلفة من خلال مركباتهما الشخصية. وسريعاً، كانا على ثقة بأن أفضل طريقة لتنفيذ تصميمهما المرغوب يكمن في التعبير عن البساطة عبر التصاميم الهندسية والأشكال المعقدة. بمعنى آخر، إذا كان التصميم يبدو بسيطاً، فهذا لا يعني أن أحد منتجاتهما بسيط في واقع الأمر.

ويوضح الأخوان ذلك قائلين: "بدأنا باتخاذ خطوة للخلف بعيداً عن التقنيات العصرية، وبحثنا بشكل جدي فيما يوصف بأنه ماكينة جميلة"، ويضيفان: "وبعد مرات عديدة، وصلنا إلى نفس النتيجة، ومفادها أن: أجمل المركبات وأغلاها ثمناً كانت السيارات والدراجات النارية التي تعود إلى العصور الذهبية خلال الفترة من 1910 وحتى ثمانينيات القرن العشرين".

وعلى هذه الخلفية الفكرية، عمد الأخوان إلى تحليل طرق تصنيع المركبات، والتي شملت عمليات صنع الهياكل يدوياً، والتي أسفرت بدورها عن شيء من عدم التماثل الذي كان يعتبر رغم ذلك تمثيلاً جميلاً للانسائية الطبيعية في التصميم. ولذلك، فإن أعمال سمكرة السيارات وتشكيلاتها المعدنية – وهي مهارات عالم البراعة الفنية اليدوية المندثرة – أصبحت بمثابة عناصر مهمة في أعمال "أوتو فابريكا"، وعليه تعلم الأخوان هذه الحرف ذاتياً عن طريق التجربة والخطأ.

وبعدما حالفهما الحظ في العصور على أربع دراجات من طراز "ياماها XS650" في أعماق مزرعة تقع بمنطقة كورنوال الريفية، بدأ الاثنان بفعالية شركة صغيرة عبر توفير أساس للدراجات النارية الكلاسيكية الأربعة "التي تم التبرع بها"، ولم ينظرا إلى الخلف منذ ذلك الحين!