

تويوتا هيدروجينية لمنافسة تسلا

ويرى المختصون أن هذه المحاولة تأتي بينما تواجه المركبات التي تعمل بخلايا الوقود الهيدروجيني وقتاً عصيباً في العالم الحقيقي. ولدى هذا النوع من المركبات كل المزايا البيئية للسيارات الخضراء مع سرعة التزود بالوقود مثل السيارات التقليدية.

وباعت تويوتا أقل من 10 آلاف سيارة ميراي، والتي وصفتها بأنها ستغير قواعد اللعبة عند إطلاقها قبل خمس سنوات.

وفي المقابل، باعت تسلا 25 ألف سيارة سيدان موديل أس العاملة بالبطاريات خلال عام ونصف العام.

طوكيو - يتوقع المتابعون لعالم السيارات أن يكون معرض طوكيو في دورته الحالية والذي يفتتح أبوابه الخميس منصة لعمالة الصناعة في اليابان لإظهار مدى قدرتهم على منافسة الشركات الناشئة في القطاع. وكشفت شركة تويوتا اليابانية عن سيارة سيدان تعمل بخلايا الوقود الهيدروجيني معاد تصميمها بالكامل، في أحدث محاولة لإحياء الطلب على التكنولوجيا المتخصصة التي تأمل أن تصبح سائدة في المستقبل. وتعمل أكبر شركة لصناعة السيارات في اليابان على تطوير سيارات تعمل بخلايا الوقود الهيدروجيني منذ أكثر من عقدين من الزمن.

لكن هذه التكنولوجيا تراجعت بسبب الصعود السريع للسيارات الكهربائية المنافسة التي تعمل بالبطاريات والتي تروج لها أمثال شركة تسلا الأمريكية.

وأزاحت الشركة الستار في وقت سابق هذا الشهر عن نموذج أولي لسيارة الهيدروجين سيدان الجديدة المبنية على المنصة نفسها مثل سيارة ال-أس كوب الفاخرة التابعة للعلامة التجارية لكزس.

ونكرت تويوتا في بيان في ذلك الوقت أن نموذج ميراي الجديد يتمتع بمدى قيادة أطول من سابقة مع إعادة تصميم خلايا الوقود وخزانات الهيدروجين بالكامل.

وقال كبير مهندسي ميراي، يوشيكازو تاناكا "أردنا صنع سيارة يرغب الناس في شرائها حقاً، وليس لأنها سيارة صديقة للبيئة فحسب، بل لأنها ممتعة أثناء القيادة".

وتتميز السيارة بتصميم رياضي مع قاعدة عجلات أطول وشاسيه سفلي منخفض بشكل ملحوظ عن الجيل الأول من ميراي، والذي يشبه السيارة الهجينة من طراز بريوس.

وتتمتع السيارة الجديدة كذلك بتحسين بنسبة 30 بالمئة في مدى القيادة مقارنة بمدى 700 كيلومتر (435 ميلاً) للنموذج السابق.

وأوضح كبير مهندسي ميراي أن تكلفة النموذج الجديد من السيارة أقل من سابقه بسبب التحول إلى الإنتاج الضخم، حيث يتم تجميع النموذج الحالي في الغالب بواسطة اليد.

ويكف النموذج السابق من ميراي المستهلكين قرابة 46.5 ألف دولار بعد الدعم في اليابان.

وهذه السيارة واحدة من ثلاثة نماذج تعمل بخلايا الوقود المتاحة للمستهلكين، إذ تتبع شركة هوندا الكورية الجنوبية سيارة نيكسو، بينما تخرج شركة هوندا اليابانية سيارة كلاريتي.



بانتظار إشارة الانطلاق

غيبلي تفتح شهية مازيراتي لكهربية أسطولها

إنتاج موديلات خضراء تحمل الجينات الوراثية للشركة الإيطالية العريقة

إنتاج الفيري كوبيه، أجاب الرئيس التنفيذي للشركة الإيطالية هارالد ويسترت "لا، ستكون سيارة رياضية تتماشى مع تراث مازيراتي".

وستبدأ الشركة الإنتاج الكهربائي خلال العام المقبل بالموديل غيبلي، إذ تعد سيارة الصالون من الفئة المتوسطة هي باكورة إنتاج الشركة من الموديلات الهجين، على أن يتم بيع سيارات الدفع الرباعي في أوائل عام 2021 كمنافس لبورش ماكان.

وستتبع ذلك الطراز بعد ذلك إحدى السيارات الكهربائية الرياضية، وعلى ما يبدو أنها ستكون النسخة القياسية من السيارة الفيري، التي تم الكشف عنها لأول مرة خلال فعاليات معرض جنيف في 2014.

ولم يكشف ويسترت عن المواصفات الفنية للسيارة الكهربائية المستمدة من غيبلي، الموجودة حالياً بمحرك ديزل سداسي الأسطوانات بقوة 275 حصاناً ومحرك بنزين بنفس الحجم بقوة 350 حصاناً أو 430 حصاناً.

ومن المتوقع أيضاً أن يُستمد الجيل الجديد من غران توريسمو كوبيه وغران كابريو، الذي سيعتمد على نظام الدفع الكهربائي الخالص، وفي الغالب ستعتمد جميع موديلات مازيراتي على وظائف القيادة الألية.

وتحرص مازيراتي على طمأنة زبائنهم بأن سياراتها الجديدة

انضم العملاق الإيطالي مازيراتي إلى قافلة طويلة من شركات القطاع التي اقتحمت خلال الفترة الأخيرة صناعة المركبات الكهربائية، وسط ترجيحات بأن يتسارع زحف التكنولوجيا، التي بدأت تغير نمط الحياة لدى الكثير من المستهلكين حول العالم.

وسيحصل المصنع الذي تم فيه بناء موديل الفا روميو ستيفيو، على خط إنتاج جديد لسيارات الدفع الرباعي يمكنه التعامل مع السيارات المكهربة. ورصدت الشركة حوالي خمسة مليارات يورو لتنفيذ خطتها المتعلقة بالتحول إلى كهربية سياراتها، مع جميع الموديلات التي سيتم تصنيعها.

وقد بدأت الأعمال الإنشائية في مودينا لبناء ورشة جديدة لطلاء السيارات، وسيتم تجهيزها بتقنيات مبتكرة قليلة التأثير على البيئة. وتنتج ورشة الطلاء الجديدة لزابان مازيراتي مشاهدة سياراتهم أثناء طلاؤها.

وعندما سئل في مقابلة أجرتها معه إحدى الصحف الإيطالية في أغسطس الماضي عما إذا كانت ستكون نسخة

میلانو (إيطاليا) - التحقت مازيراتي أخيراً بموجة صناعة السيارات الخضراء بعد أن كشفت عن خطط لإنتاج موديل يحمل الجينات الوراثية للشركة الإيطالية الشهيرة، وتقدم معدلات أداء قوية على غرار شقيقاتها المزودة بالمحركات التقليدية.

وقالت مازيراتي في بيان إنها "تخطط لإنتاج أول طراز من السيارات الهجينة التي تعمل بالبطاريات، بما في ذلك سيارة رياضية كهربائية وسيارة دفع رباعي جديدة".

وأوضحت وحدة دايملر كرايسلر للسيارات الفاخرة أن السيارة الرياضية ستبنى في مصنع مازيراتي بمدينة مودينا بشمال إيطاليا، حيث يجري تطوير خط الإنتاج لاستيعاب مجموعة توليد الطاقة الكهربائية.

ومع إطلاقها العديد من المنتجات المبتكرة، تعزز مازيراتي أهمية إيطاليا على خارطة إنتاجها وتحديداً مودينا التي ستواصل لعب دور استراتيجي باعتبارها المقر الرئيسي للعلامة التجارية.

هارالد ويسترت
سنتكر نسخة رياضية كهربائية تتماشى مع تراث مازيراتي

وقد بدأت الأعمال الإنشائية في مودينا لبناء ورشة جديدة لطلاء السيارات، وسيتم تجهيزها بتقنيات مبتكرة قليلة التأثير على البيئة. وتنتج ورشة الطلاء الجديدة لزابان مازيراتي مشاهدة سياراتهم أثناء طلاؤها.

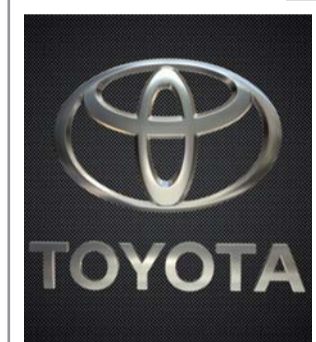
وعندما سئل في مقابلة أجرتها معه إحدى الصحف الإيطالية في أغسطس الماضي عما إذا كانت ستكون نسخة

میلانو (إيطاليا) - التحقت مازيراتي أخيراً بموجة صناعة السيارات الخضراء بعد أن كشفت عن خطط لإنتاج موديل يحمل الجينات الوراثية للشركة الإيطالية الشهيرة، وتقدم معدلات أداء قوية على غرار شقيقاتها المزودة بالمحركات التقليدية.

وقالت مازيراتي في بيان إنها "تخطط لإنتاج أول طراز من السيارات الهجينة التي تعمل بالبطاريات، بما في ذلك سيارة رياضية كهربائية وسيارة دفع رباعي جديدة".

وأوضحت وحدة دايملر كرايسلر للسيارات الفاخرة أن السيارة الرياضية ستبنى في مصنع مازيراتي بمدينة مودينا بشمال إيطاليا، حيث يجري تطوير خط الإنتاج لاستيعاب مجموعة توليد الطاقة الكهربائية.

ومع إطلاقها العديد من المنتجات المبتكرة، تعزز مازيراتي أهمية إيطاليا على خارطة إنتاجها وتحديداً مودينا التي ستواصل لعب دور استراتيجي باعتبارها المقر الرئيسي للعلامة التجارية.



الشركة اليابانية ستكشف

خلال معرض طوكيو

الخميس موديل موراي،

وهو أول نموذج لسياراتها

الهيدروجينية

ورفض العملاق الياباني الكشف عن سعر النموذج الجديد واكتفى بالتأكيد على أنه سيكون متاحاً في أواخر العام المقبل في اليابان وأميركا الشمالية وأوروبا.

وفي مؤشر على اشتعال المنافسة مع تسلا، سطرخ مجموعة فولكسفاغن الألمانية طرح باكورة سياراتها الكهربائية بالكامل الشهر المقبل، لتزيد بذلك من تشديد الضغوط على منافساتها الأمريكية.

وتركز فولكسفاغن على مسألة السعر لأصغر نموذج لسيارة أي.دي.3، البالغ سعرها ثلاثين ألف يورو فقط، التي ستتجهجها فولكسفاغن ضمن سلسلة للسيارات الكهربائية التي سطرخها تباعاً.

ويقول محللون إن الخطوة من الواضح أنها البداية فقط في هذا المشوار الطويل، لجمع كافة الخيوط التكنولوجية المفقودة، في محاولة لتتنظف سمعتها بمسألة إعادة فضيحة عوادم الديزل.

سيارة يابانية صديقة للبيئة لا تحتاج لإعادة الشحن

تستخدم بعد ذلك في تشغيل المحرك الكهربائي.

ونكرت نيسان في بيان حينها أن نظام الطاقة الكهربائي يتيح للمستخدم الاستمتاع بكل مزايا أي سيارة كهربائية دون الحاجة إلى الانشغال بمسألة إعادة شحن البطارية.

لمنافذ الشحن الخارجية دون إغفال الأداء الرفيع للسيارة.

وطبق مهندسو الشركة اليابانية مفهوم السيارة الهجين العادي على السيارة الجديدة، حيث يتولى محرك الوقود التقليدي ذو الثلاث أسطوانات إعادة شحن بطارية السيارة التي

من فئة السيارات الصغيرة إلى فئة السيارات العادية.

وتم تجهيز ملفات المستقبلات التي تلتقط المغناطيسية من الطريق بالقرب من مركز العجلات بدلاً من الهيكل، مما يضمن وجود مسافة قريبة مع ملفات الطريق.

ووفقاً للمطورين، يمكن تضمين ملفات المستقبلات داخل العجلات إذا كانت أجزاء العجلات الأخرى مصنوعة من مواد غير المعادن.

ومن المقرر إجراء اختبارات ميدانية بالقرب من حرم جامعة كاشيوا في محافظة تشيبا، شرقي طوكيو، في العام 2025 بعد استكمال كافة أعمال بناء هذه السيارة.

وكانت نيسان اليابانية أول شركة في القطاع تعلن في نوفمبر 2016 عن قفزة تكنولوجية ستمكن النسخة الجديدة من سياراتها الكهربائية الصغيرة نوت من الاستغناء عن الحاجة إلى مصدر كهرباء لإعادة شحن بطاريتها، في إطار رؤية الشركة للتقليل الذي.

لكن النسخة المعدلة لن تكون كهربائية بالكامل وسوف تعمل بنظام طاقة كهربائية هجين، يتكون من محرك بنزين عادي ومحرك كهربائي بما يلغي الحاجة

يتوقع كثير من المتابعين أن تحدث الابتكارات المتعلقة بشحن البطارية من أسطح الطرق منعطفاً حاسماً لمعظم المصنعين، خاصة وأن الشركات تسعى مع التطور التكنولوجي لإيجاد حلول لإطالة مدى الموديلات الكهربائية التي ستكون المسيطرة في المستقبل القريب.

وقال هيروشي فوجيموتو، الأستاذ المساعد في جامعة طوكيو وعضو فريق التطوير "لن تحتاج السيارات في المستقبل إلى إعادة الشحن إذا تمكنت من الحصول على الكهرباء أثناء السير أو التوقف في الملفات الموضوعة في أجزاء من الطرق السريعة أو في الطرق القريبة من التقاطعات".

وتقلل الطريقة المبتكرة الجديدة من سعة البطارية اللازمة، وهو ما يقلص من وزن السيارة، وبالتالي يحد من تكاليف الإنتاج بشكل أكبر مما هو عليه اليوم.

ويهدف الفريق، الذي يضم أيضاً شركة قطع غيار السيارات اليابانية إن.أس.كي ومصنع الأجزاء الإلكترونية روم.كو، إلى استخدام التكنولوجيا لتطوير نظام كهربائي مناسب ومناسب للسيارات.

وتم تركيب العجلات على تصميم اختياري، والذي تم الكشف عنه لوسائل الإعلام المحلية في حرم جامعة طوكيو، يتكون من أجهزة مثل محولات الجهد، مما أدى إلى رفع مستوى خروج الطاقة

كاشيوا (اليابان) - نجح فريق من الباحثين اليابانيين في تحسين نوع جديد من السيارات الكهربائية، التي تستخدم الشحنات المعلقة من الملفات المضمنة في أسطح الطرق.

ويتفق خبراء على أن البطارية ستكون المعركة الفاصلة للسيطرة على سوق صناعة المركبات الصديقة للبيئة بعد أن أصبح الشغل الشاغل للشركات في هذه الفترة كيفية ابتكار وحدات ذات جودة عالية.

وفي خضم ذلك يبحث المطورون عن إيجاد حلول لمعرفة مدى قدرة السيارات الكهربائية على العمل لمدة أطول مع مرور الوقت دون أن تحدث مشكلات.

ويذكر موقع "جايان نيوز" أن المركبة تستخدم محركات كهربائية ممتدة داخل عجلاتها، ما يلغي الحاجة إلى قطع غيار تريب العجلات بمحرك خارجي وتجعل السيارة أخف وزناً.

ويتم تشغيل تلك المحركات عن طريق الكهرباء المعلقة من ملفات الطريق من خلال القوة المغناطيسية، وهو ما يسمح للمحركات أن تكون مشحونة لإسلكيا.

كاشيوا (اليابان) - نجح فريق من الباحثين اليابانيين في تحسين نوع جديد من السيارات الكهربائية، التي تستخدم الشحنات المعلقة من الملفات المضمنة في أسطح الطرق.

ويتفق خبراء على أن البطارية ستكون المعركة الفاصلة للسيطرة على سوق صناعة المركبات الصديقة للبيئة بعد أن أصبح الشغل الشاغل للشركات في هذه الفترة كيفية ابتكار وحدات ذات جودة عالية.

وفي خضم ذلك يبحث المطورون عن إيجاد حلول لمعرفة مدى قدرة السيارات الكهربائية على العمل لمدة أطول مع مرور الوقت دون أن تحدث مشكلات.

ويذكر موقع "جايان نيوز" أن المركبة تستخدم محركات كهربائية ممتدة داخل عجلاتها، ما يلغي الحاجة إلى قطع غيار تريب العجلات بمحرك خارجي وتجعل السيارة أخف وزناً.

ويتم تشغيل تلك المحركات عن طريق الكهرباء المعلقة من ملفات الطريق من خلال القوة المغناطيسية، وهو ما يسمح للمحركات أن تكون مشحونة لإسلكيا.



باحثون من جامعة طوكيو طوروا نموذجاً يستخدم شحناً تنقل من الملفات المضمنة في أسطح الطرقات