

هيونداي تقدم منصتها الكهربائية المعيارية الجديدة

عمود القيادة لنقل الطاقة إلى العجلات بسلاسة، وتعزيز راحة الركوب واستقرار التحكم في القيادة على الطرق. وتؤمن المنصة المطورة سلامة البطارية من خلال هيكل دعم للبطارية مصنوع من فولاد قوي، وتحيط مكونات فولاذية بهذا الهيكل للمزيد من الصلابة. ويمكن للمنصة امتصاص الاصطدام بكفاءة بفضل الأجزاء الممتصة للطاقة من الجسم والهيكل ومسارات حمل الطاقة الفعالة والجزء المركزي من حزمة البطارية المرتبط بإحكام بجسم السيارة. ومن خلال تعزيز هيكل قسم الداعم للحمولة، الموجود أمام لوحة القيادة، تمكن المهندسون من تقليل طاقة الاصطدام الموجود على نظام الطاقة الكهربائية والبطارية. كما يمنع هيكل توزيع المحولة في العمود أي تشوه في مقصورة الركاب. ويعمل نظام منصة على زيادة المساحة الداخلية من خلال قاعدة العجلات الطويلة، والأجزاء الأمامية والخلفية القصيرة ووحدة قمرة قيادة رشيدة التصميم. وسرع تركيب حزمة البطارية أسفل الأرضية، تخلق قاعدة إي - جي.إم.بي

سبول - قدمت مجموعة هيونداي الكورية الجنوبية منصتها الكهربائية المعيارية الجديدة إي - جي.إم.بي، والتي ستشكل القاعدة الرئيسية للسيارات العاملة ببطارية الليثيوم. وستدمج المنصة التي سيتم إطلاقها مع بداية العام الجديد مجموعة من المركبات الكهربائية الجديدة، والتي تتضمن سيارة هيونداي أيونك 5، وكذلك أول سيارة كهربائية تعمل بالبطارية من كيا، بالإضافة إلى سلسلة من الطرز الأخرى.

وتتضمن مزايا المنصة العديد من الخصائص مثل تحسين الأداء، وديناميكيات القيادة المطورة، وتوسعة نطاق القيادة، وزيادة المساحة الداخلية للركاب والأمتعة. وتخفف المنصة من التعقيد من خلال عملية لتوحيد القياسي، مما يسمح بالتطوير السريع والمرن للمنتجات، التي يمكن استخدامها في معظم أنواع المركبات، مثل سيارات السيدان وسيارات الدفع الرباعي وسيارات الكروس أوفر. وعلاوة على ذلك، يمكن للتطوير المرن أن يلبي احتياجات الزبائن المختلفة لآداء السيارة، من بينها تسارع الأداء العالي للنموذج الجديد من صفر إلى 100 كلم في الساعة في أقل من 3.5 ثانية وسيحقق سرعة قصوى تبلغ 260 كلم في الساعة. وتم تصميم إي - جي.إم.بي لتقديم أداء محسن عند المنعطفات واستقرار القيادة عند السرعات العالية، ويعود الفضل في ذلك إلى التوزيع الأمثل للوزن بين الأمام والخلف، ويمتاز هذا التصميم بمركز ثقل منخفض بفضل حزمة البطارية المنخفضة، واعتماد المحركات الكهربائية الموجودة في المساحة، التي كان يشغلها المحرك سابقاً.

بالإضافة إلى ذلك، يعد المحرك عالي السرعة أصغر من المحركات الأخرى الموجودة حالياً ويوفر أداءً قوياً وكفاءة في كل من المساحة والوزن. ويمكن ضبط نظام البطارية القياسي لتقديم أداء مناسب لأنواع معينة من المركبات أو زيادة نطاق القيادة لتلبية احتياجات المستهلكين. ويتم التحكم في المحرك بواسطة وحدة الطاقة العاكسة، والتي تعتمد على أشباه الموصلات من كريد السيليكون، ويمكن لهذا المحرك أن يعزز كفاءة النظام بجزءي ثلاثية في المئة ويعني أن السيارة يمكنها السير لمسافات أطول بنسبة 5 في المئة باستخدام نفس طاقة البطارية.

منصة إي - جي.إم.بي سيتم إطلاقها في عام 2021 وسوف تستخدم في أيونك 5 وفي أول سيارة تعمل بالبطاريات من كيا



زيرو لابس تحول المركبات الكلاسيكية إلى صديقة للبيئة

التي تهدف إلى إنهاء بيع السيارات التي تعمل بالوقود الأحفوري، وتحديد الموعد النهائي لعام 2025.

الشركة الأميركية تتبنى مفهوم «ثورة كهربائية كلاسيكية» بمبادرة من سائقين يسعون إلى دعم مستقبل الطاقة النظيفة

وتتم تصميم «المنصات الكهربائية الكلاسيكية» لتحويل أربعة أشكال من سيارات البنزين والديزل مع العديد من الماركات والموديلات وتكوينات الحجم. وتتضمن تلك المركبات، التي تريد زيرو لابس تحويلها إلى وسيلة مواصلات صديقة للبيئة سيارة الدفع الرباعي الكلاسيكية والكوبيه الكلاسيكية ببابين والشاحنة الكلاسيكية، والتي تم إنتاجها بين عامي 1947 و1975.

ومن خلال منصتها الكهربائية الكلاسيكية، تدعو شركة زيرو لابس السائقين للحفاظ على تراث سياراتهم المحبوب مع تسريع نشر السيارات الكهربائية وتقليل الانبعاثات غازات الاحتباس الحراري. وتعمل المنصة الكهربائية على تحسين أداء المركبات الكلاسيكية، حيث تقدم نطاقاً ممتداً يصل إلى 235 ميلاً بين الشحنات وزيادة كبيرة في القوة مقارنة بالاصلية الأصلية قبل عام 1975.

وعلى سبيل المثال، تشتمل الخيارات على محرك فئتي الدفع بقوة 600 حصان بالدفع الرباعي، وهو تحسن بنسبة 471 في المئة عن محرك أتش. بي الأصلي لعام 1966 وستكون النسخ الأصلية الكلاسيكية أسرع وأكثر قوة وأنظف.

والشطن - بينما يتجه العالم نحو استخدام السيارات الكهربائية في محاولة لتحقيق هدفه النهائي لتخفيض كمية الانبعاثات الدفينة، تسعى وحدات شركة زيرو لابس أوتوموتيف الأميركية إلى التوفيق بين الماضي الذي يستذكره الناس والمستقبل الذي يحتاجونه اليوم. وفي الوقت الذي تحتفل فيه الشركات بالخروج تدريجياً من قائمة الأقل مبيعا للسيارات، تدرج فريق التصميم أنه سيتم ترك أكثر من 15 مليون سيارة كلاسيكية في الخلف وتصيب قديمة.

الآن، تتبنى زيرو لابس ما يسمى بـ «ثورة كهربائية كلاسيكية»، مستوحاة من السائقين الذين يسعون إلى دعم مستقبل الطاقة النظيفة، لكنهم لا يهتمون كثيراً بالقيادة الذاتية، وشاشة

وتتم تطوير المشروع في أعقاب الحظر العالمي المتوقع على الوقود الأحفوري، حيث كانت النرويج من بين أوائل الدول



درس آخر في الحفاظ على الكوكب



نموذج مثير بروج عصرية

طراز باسات ينضم إلى عائلة فولكسفاغن الكهربائية

السيارة في صراع مع شقيقاتها إيرتون وأي.دي فيجن

سكودا سوبيرب، لكن المؤكد هو أن رحابة النموذج ستستمر، فقد تمت إعادة قاعدة عجلات أطول ومسارات عرض لتزويدها بمساحة أكبر من الطراز الحالي.

ويعتقد أن باسات الجديدة سيكون لها تصميم أكثر تحفظاً من شقيقاتها في النطاق مماثل الحجم، وهي إيرتون وأي.دي فيجن وذلك للتمييز بين النماذج الثلاثة. كما تم التخطيط لمناسبة مسارات باسات، والذي يتميز بزيادة ارتفاع الركوب وكسوة إضافية على جانب الجسم.

دخلت باسات الإنتاج لأول مرة في عام 1973 وبلغت مبيعاتها مؤخرًا 30 مليوناً، مما يجعلها ثاني أكثر طرازات فولكسفاغن نجاحاً من حيث المبيعات بعد الغولف.

هيربرت ديس كان أول مشكك في ما إذا كان سيتم استبدال باسات مستقبلاً

وعلى الرغم من نجاحها المستمر، يسود بعض القلق بشأن توقعات مبيعات باسات المستمرة في الأسواق العالمية الرئيسية وأدت إلى شكوك جدية حول ما إذا كانت ستستقدم إلى ما بعد نموذج الجيل الثامن الحالي.

وقال ديس لموقع «أوتوكار» إنه ليس متأكدًا من «أننا بحاجة إلى ثلاثة نماذج من نفس الحجم تتنافس جميعها في نفس الشريحة. قبل القرار الأخير بالموافقة على طراز الجيل التاسع، علينا أن ننظر عن كثب في كيفية تقدمنا مع باسات».

ويزعم أن الضغط من عمليات فولكسفاغن الصينية، التي تتبع كل من سيارات باسات الأميركية والأوروبية من خلال قنوات مبيعات مختلفة، كان أساساً في قرار الاستثمار في طراز الجيل التاسع، والذي تم تصميمه لدعم المستوى الثالث المستقل، فضلاً عن تقنيات القيادة الذكية بالإضافة إلى وظائف الاتصال من الجيل الخامس.

أعطت فولكسفاغن الضوء الأخضر للبدء في تصنيع الجيل التاسع من أيقونتها باسات بعد أكثر من عام من الجدل الداخلي حول مستقبل هذه المركبة، وخاصة أنها ستنتج لأول مرة نسخة كهربائية من هذا النموذج لتنتهي بذلك كل التكهنات حول خطتها، ولتتضمن السيارة أخيراً إلى عائلة المجموعة الألمانية، التي تعمل بالبطاريات.

إمدن (ألمانيا) - فاجت فولكسفاغن جميع المراقبين بقرار المضي قدماً في تصنيع الجيل التاسع من باسات، بما في ذلك ابتكار نموذج كهربائي منها، ولقنها الخطوة الاستراتيجية المجموعة الألمانية في تقديم نسختين مختلفتين من الطراز متوسط الحجم.

وكشف موقع «أوتوكار» المتخصص في عالم السيارات، أن القرار جاء بعد شكوك رئيس مجلس إدارة فولكسفاغن هيربرت ديس في ما إذا كان سيتم استبدال باسات مستقبلاً.

وكان ديس يلجأ إلى الشعبية المتزايدة لسيارة إيرتون ذات الحجم المشابه لسيارة باسات، وأيضاً لمشروع إنتاج مفهوم المعرفة الاختباري الكهربائي (أي.دي فيجن)، والذي لاقي قبولاً كبيراً في هياكل سيارات الصالون.

وستشارك باسات الجديدة منصتها، ومحركات الدفع، والهندسة الكهربائية مع سكودا سوبيرب جنباً إلى جنب مع إصدارات المحركات، وسيتم إنتاجها في مصنع جديد ستؤسسها سكودا كجزء من شركة كبرى لتوسيع طاقتها الإنتاجية. وستنتهي هذه الخطوة إنتاج سيارة باسات في مصنع فولكسفاغن بمدينة

إمدن الألمانية بعد أكثر من 36 عاماً، وفقاً لمصادر فولكسفاغن، التي تقول إن المصنع سيبدأ قريباً إعادة بناء شاملة لمركبة أي.دي 4 أس. يوفسي التي تعمل بالكهرباء، ومن المقرر إنتاجها هناك بحلول 2022.

ووفقاً لرئيس قسم البحث والتطوير في فولكسفاغن، فرانك ويلش، سيتم إطلاق نموذج خامس من سلسلة السيارات الكهربائية أي.دي، والذي

أوبل كروسلاند 2021 تظهر بحلة مميزة

وطالت التحسينات نظام التوجيه ومجموعة التعليق، فضلاً عن نظام التحكم في الجر الجديد بقابلية للضبط على مختلف الطرق.

وعلى صعيد الدفع، تتوفر للسيارة مجموعة من محركات البنزين والديزل التي تغطي نطاق قوة يمتد من 83 حصاناً إلى 130 حصاناً، وتصل أقوى موديلات الطراز إلى السرعة القصوى 201 كلم في الساعة في حين يستهلك أكثرها اقتصادياً 3.5 لتر ديزل لكل 100 كلم.



روسلسهايم (ألمانيا) - نالت أوبل كروسلاند إعجاب الكثير من المستهلكين حول العالم، وقد أصبحت ثاني أكثر السيارات مبيعا في أوروبا بعد طراز كورسا، ولا يوجد أي شك في أسباب نجاحها، ولذلك فإن موديل 2021 سيكون وجهاً جديداً بالكامل.

ويحافظ النموذج على نفس القياسات كما كان من قبل ولكن الشيء الأكثر لفتاً للنظر هو المقدمة، وهو نفس الشيء الذي أظهره جيل موكا الذي تم تجديده لأول مرة. كما أن سطح السيارة مستو دون فتحات وباللون الأسود اللامع الذي ينضم إلى المصابيح الأمامية «اليد» مما يخلق مجموعة مميزة جنباً إلى جنب.

وفي الخلف، تم أيضاً تنقيح بعد الأجزاء مع بعض التشطيبات، انضم إليها خط أسود آخر، وجميع العجلات المتوفرة لها تصميم جديد وتمت إضافة لمسة نهائية جي.أس. لاي، بهواء رياضي أكثر، والذي يميزه الخط الأحمر الذي يمتد مع المظهر الجانبي العلوي للنوافذ.