

كانو تكشف عن أحدث طرز الفان الكهربائية

وإدفتور (Adventure) وكذلك ديليفري (Delivery).

وتسع السيارة البالغ طولها 4.4 متر خمسة أو سبعة مقاعد، كما يبلغ عرضها 1.9 متر وارتفاعها 1.85 متر. وتتمتع بتصميم أنسيابي يخفى عن الزوايا الحادة مع أسطح زجاجية كبيرة.

وتحتل المقصورة الداخلية بتصميم عصري مع قمرة رقمية ومقود صغير ليس له اتصال ميكانيكي مع العجلات، والسيارة مدعومة بالعديد من أنظمة الكاميرات والرادار، ومستشعرات تعمل بالموجات فوق الصوتية.



وتدعم المنصة تكوينات المحركات المزبوجة أو الأمامية أو الخلفية. وتم تصميم الوحدة الأساسية الخلفية بقوة 304 حصنة وعزم دوران 450 نيوتن متر، والوحدة الأمامية بقوة 200 حصان وعزم دوران 320 نيوتن متر.

وتسمح بطارية الفان ليف ستايل سعة 80 كيلوواط ساعة بالوصول إلى مدى السير 400 كلم، بينما تصل سرعتها القصوى إلى 200 كلم.

ويوجد جسم فولادي مبطن بالبالستيك الحراري على الهيكل، وذلك ضمن نطاق ألوان كبير.

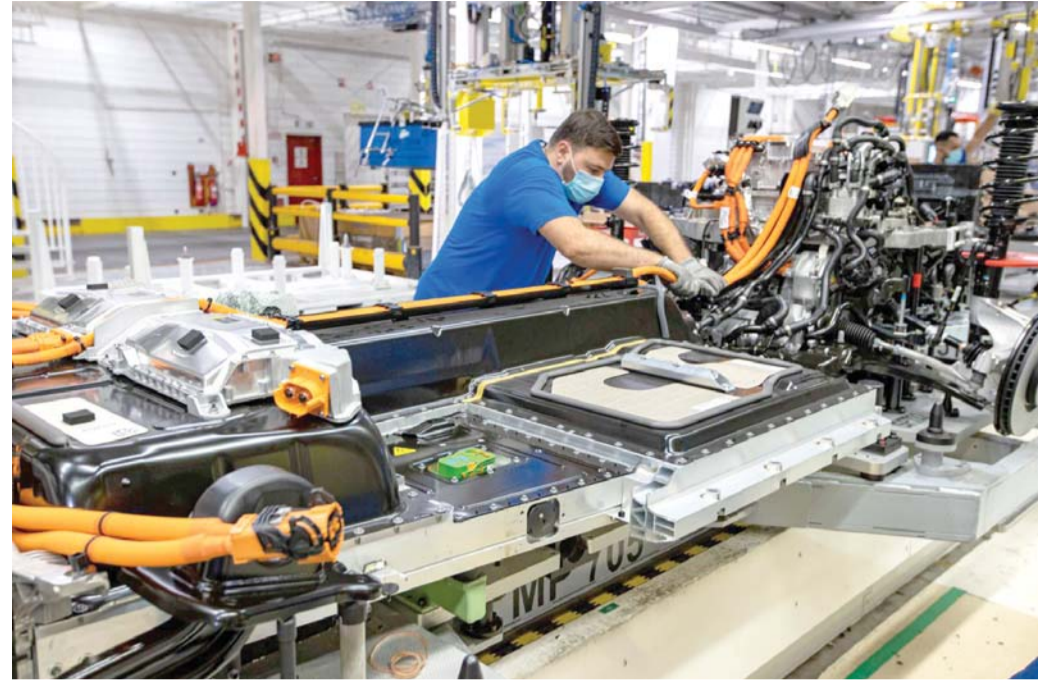
وبشكل لا نهائي. ويبلغ الوزن الفارغ للسيارة طنين، مع حمل 580 كيلوغراما. وتتوفر السيارة بالموديلات باز (Base) وبريميوم (Premium) الآلية.

● كاليفورنيا (الولايات المتحدة) - كشفت شركة كانو الأميركية النقاب عن سيارتها الفان الكهربائية التي تحمل اسم "لايف ستايل" الجديدة، التي من المقرر طرحها في الأسواق خلال العام القادم بسعر يبدأ من 34 ألف دولار.

وتحقق نماذج الفان اليوم نجاحا عالميا أكبر من الموديلات الأخرى، فهي منتشرة بالوان وزخارف مخصصة مختلفة في كل مكان. ويظل السائقون من الشباب إلى حد كبير هم الفئة الأكثر إقبالا عليها.

ولقد مر ما يقرب من عامين منذ ظهور السيارة لأول مرة، حيث بدأ طرحها في السوق وهي عبارة عن صندوق صغير فسيح ومميز المظهر.

وذكر موقع "موتور أوثورتي" الأميركي المتخصص في عالم السيارات أن المركبة لايف ستايل الصديقة للبيئة تعتمد على ما يسمى بمنصة سكيت بورد، والتي تتمتع بمرونة كبيرة في ترتيب المقاعد وشكل المقصورة الداخلية، وتصميم المقود ليتواءم مع كامل تصميم المقصورة الداخلية، وهو ما يسمح بالتجهيز بتقنيات القيادة الآلية.



سيارات المستقبل أكثر استدامة

إعادة استخدام المكونات تضبط بوصلة مصنعي المركبات الخضراء

فولفو تقود تحولا مهما باتجاه كسب ود البيئة

ويعتقد أولريك بيرسون مدير تطوير بطارية الجر في فولفو أن القيام بذلك يمكن أن يطيل عمر بطارية السيارات الكهربائية لما يصل إلى عقدين أو أكثر، حيث تعمل البطاريات النقية بجهد كبير من خلال التدوير القوي الذي تخضع له.

وقال إن "الشحن السريع هو مثال على ركوب الدراجات بقوة، كما هو الحال في القيادة على الطريق السريع، حيث تقوم بتشغيل الطاقة عبر نظام البطارية بسرعة كبيرة أثناء الشحن والتفريغ".

ويكمن أن تكون تطبيقات الحياة الثانية أقل عدوانية بكثير، مع مطالب الكلف بكثير يتم إجراؤها على البطاريات للتطبيقات الثابتة، مثل موازنة الشبكة تخزين فائض الكهرباء في البطاريات المتولدة خارج الذروة، لتتم تغذيتها في الشبكة خلال فترات الذروة في معدل صديق للبطارية.

ويعد استخدام بطاريات المركبات الصديقة للبيئة القديمة لموازنة الشبكة إضافة قيمة لتوليد الطاقة المستدامة من توربينات الرياح والألواح الشمسية، والتي قد تحصد كميات كبيرة من الطاقة عندما يكون الطلب منخفضا. وقال بيرسون "يجب تحديد أبعاد أنظمة البطارية لكل تطبيق".

وستدعم سعة البطارية المستخدمة في تطبيق معين مدى عمق أو ضلعة ركوب الدراجات، الكثير من التبذير. القليل جدا سوف يؤدي إلى ركوب عميق. وطالما أن نظام البطارية لا يتم تفريغه بعمق، وبدلا من ذلك يتم استخدام جزء فقط من السعة المتاحة، ويعتقد بيرسون أن احتمال إطالة العمر أمر جيد.

وقال "عمر تصميم أنظمة البطاريات لدينا هو 15 عاما. اعتقد أنه يمكن إطالة عمر البطارية لمدة خمس سنوات إضافية أو ربما 10 سنوات إذا تم استخدام البطارية بالطريقة الصحيحة".

وأضاف "سيخبرنا الوقت وستلعب عوامل أخرى دورا... تتحلل البطارية ليس فقط بسبب التدوير ولكن أيضا بسبب التقادم ودرجة الحرارة".

وبمجرد وصول البطاريات إلى نهاية عمرها الافتراضي، يكون الهدف هو استرداد أكبر عدد ممكن من المواد وإعادة تدويرها.

ويؤكد بيرسون أنه "لتحقيق الاقتصاد الدائري، يجب أن نتعامل مع جميع المواد الداخلية على أنها ثمينة، ونحن نشترك في بحث مكثف حول استخراج المواد المعدنية من البطاريات في جامعة تشالمرز في غوتنبرغ".

وتتزايد قناعة المختصين بأن المركبات النظيفة لديها طابع استثنائي في كل شيء ولاسيما طريقة التعامل معها أثناء القيادة على الرغم من المشاكل التي قد تعترض السائق نتيجة التعقيدات التكنولوجية المكونة منها هذه الأنواع من السيارات.

ويرجع المطورون ذلك لكون السيارات الكهربائية لا تحتوي ببساطة على المكونات الكلاسيكية من قبيل فلتر الهواء وفلتر الوقود وفلتر الزيت وشمعات الإشعال.

فرضت الاتجاهات المتعلقة بالحفاظ على البيئة على الكثير من شركات السيارات تطبيع خططها ضمن هذا المسار في محاولة للتغلب على الانبعاثات الضارة وتأتي فولفو في الصفوف الأمامية لهذا السباق، حيث لم تكف باللاحق برك تصنيع الطرز الكهربائية، بل ضبطت بوصلة الصناعة عبر تبنيها لخطط إعادة تدوير المكونات ولاسيما البطاريات.

● غوتنبرغ (السويد) - يقود بعض المصنعين الاتجاه الجديد في عالم السيارات نحو الوعي البيئي وذلك باللجوء إلى استخدام المواد الخام المتجددة والطبيعية والمعاد تدويرها.

ورغم ما يواجهه هذا الاتجاه المتزايد نحو بيئة أنظف من تحديات، لكن شركات إنتاج السيارات تسعى إلى التغلب عليها من خلال تقنيات التصنيع الحديثة وإيجاد مواد تصمد أمام الاحتياج المستمر والدائم.

وأضاف "نحن على المسار الصحيح لمضاعفة استهلاك المعادن في السنوات الأربعين المقبلة، وننتج المزيد والمزيد من النفايات. هذا ببساطة غير مستدام. لا يقتصر الأمر على أننا ننتج النفايات فحسب، بل إننا ننتج أيضا الكثير من ثاني أكسيد الكربون".

كما أكد أنه من أجل الوصول إلى اتفاقية باريس وتقليل ثاني أكسيد الكربون "يتعين علينا القيام بالمزيد من عمليات إعادة التدوير وإعادة التصنيع. هذا هو سبب قيام شركات مثل فولفو بتغيير جذري".

وأضاف "سيكون الاقتصاد الدائري مهما، لكننا نرى بالفعل فرصة عمل في هذا الأمر ومزايا مالية في الاستخدام الأكثر كفاءة للمواد وإعادة التصنيع. إنه مفيد للبيئة، ولكنه مفيد أيضا للأعمال".

ويعتبر منح البطاريات عالية الجهد عمرا ثانيا بمجرد أن تقل سعتها كثيرا مع مرور الوقت واستخدامها لها لتزويد الطاقة كحل مؤقت مرضي أمرا مهما في هذه الصناعة الأخذة في النمو.

ويُنظر إلى المركبات التي تعمل بالبطاريات على نطاق واسع بين جميع المصنعين على أنها طريقة سليمة لتقليل التأثير البيئي لإنتاج البطاريات.

● ألف طن من ثاني أكسيد الكربون. ولم تكف بذلك بل أعادت تدوير 95 في المئة من نفايات إنتاجها بما في ذلك 176 ألف طن من الفولاذ لتوفير قرابة 640 ألف طن من ثاني أكسيد الكربون. وتتعاون فولفو أيضا مع شركة باتري لوب المتخصصة في إعادة استخدام البطاريات لتحقيق إمكانية إعطاء عمر ثان للبطاريات ذات الجهد الكهربائي العالي والبطاريات الهجينة، وكل ذلك بهدف أن تصبح "شركة دائرية بالكامل" باستخدام أجزاء معاد تدويرها بالكامل بحلول عام 2040.

وتتضمن المكونات الميكانيكية المدرجة في برنامج إعادة التكييف للشركة ملاقط المكابح والمحاور الخلفية الكهربائية والضاغط والمولدات وأجزاء التعليق والهيكل ومحركات الجر، فضلا عن كتل المحرك وورؤوس الأسطوانات.

ونسب موقع "أوتو كار" إلى أندرس كاربرج رئيس الاستراتيجية والاستدامة في شركة سيارات فولفو قوله إن "هناك فوائد استدامة كبيرة للقيام بذلك. إذا قارنت جزءا جديدا بجزء معاد تصنيعه، فإنك توفر حوالي 85 في المئة من ثاني أكسيد الكربون. هناك فوائد

أندرس كاربرج

هناك فوائد استدامة كبيرة، لذلك فولفو تقوم بتغيير جذري



بي.أم. دبليو تطلق مركبتين كهربائيتين جديدتين

أما الموديل أي إكس فيتوفر في البداية بنسختين، الأولى بقوة 240 كيلوواط/326 حصانا، وعزم دوران 630 نيوتن متر. وتتسارع هذه النسخة من الثبات إلى مئة كيلومتر في الساعة في غضون 6.1 ثواني ولتقف على أعتاب 200 كيلومتر في الساعة وبفضل البطارية سعة 71 كيلوواط ساعة تبلغ السيارة مدى السير 425 كيلومترا.

أما النسخة الثانية فتعتمد على سواعد محرك بقوة 385 كيلوواط/523 حصانا و765 نيوتن متر لعزم الدوران الأقصى تتسارع به في غضون 4.6 ثانية. وتبلغ السرعة القصوى مئتي كيلومتر في الساعة، كما يبلغ مدى السير 630 كلم بفضل بطارية سعة 105 كيلوواط ساعة.

وفي وقت لاحق تظهر النسخة الأقوى من السيارة بقوة 440 كيلوواط/600 حصان. وسيتم شحن البطاريات بما يصل إلى 210 كيلوواط، حسب الطراز والمحرك.

ويتم شحن 80 في المئة من البطارية في أقل من 40 دقيقة. وفي أحسن الظروف، يمكن أن تكفي عشر دقائق من الشحن لمسافة تصل إلى 164 كيلومترا قبل إعادة شحنها.

بقوة 250 كيلوواط/240 حصانا، مع عزم الدوران الأقصى 630 نيوتن متر. وتتسارع السيارة بفعل هذه القوة من الثبات إلى 100 كيلومتر في الساعة في أقل من 6 ثوان، بينما تبلغ السرعة القصوى 190 كيلومترا في الساعة.

وبفضل البطارية سعة 80 كيلوواط ساعة تبلغ السيارة مدى سير يصل إلى قرابة 590 كيلومترا قبل إعادة شحنها.

ويضم برنامج الدفع محركا آخر بقوة 400 كيلوواط/544 حصانا، مع عزم الدوران الأقصى 795 نيوتن متر. وتبلغ السيارة تسارعا من الثبات إلى مئة كيلومتر في الساعة في حوالي 4 ثوان، كما تصل إلى السرعة القصوى 255 كيلومترا في الساعة.



ماكلارين تقدم نسخة مميزة من أيقونتها إيلفا

مع ناقل حركة آلي مزدوج مكون من سبع سرعات.

وكل هذه القوة تنجس إلى العجلات الخلفية حيث أن السيارة تعمل بالجر الخلفي.

وبحسب الشركة البريطانية، تستطيع السيارة الوصول إلى سرعة مئة كيلومتر في الساعة خلال 2.8 ثانية فقط ثم إلى مئتي كيلومتر في الساعة خلال 6.8 ثانية فقط.

وتعتزم ماكلارين المعروفة بإنتاج السيارات الفاخرة إنتاج حوالي 149 سيارة فقط من الطراز إيلفا بعد أن كانت قد أعلنت اعتمادها إنتاج 249 سيارة منه.

● لندن - طرحت شركة صناعة السيارات الفاخرة البريطانية ماكلارين نسخة جديدة من سيارتها فائقة القوة إيلفا مزودة بزجاج أمامي في حين أن النسخة الأصلية من هذا الطراز والتي يبلغ سعرها 1.7 مليون دولار دون زجاج أمامي.

وأشار موقع "موتور تريند" المتخصص في موضوعات السيارات إلى أن عدم وجود زجاج أمامي كان ميزة أساسية في السيارة إيلفا، لذلك فإن تقديم نسخة مزودة بهذا الزجاج يمثل تطورا مثيرا للدهشة.

وأضاف الموقع أن النسخة الجديدة ذات الزجاج الأمامي للسيارة إيلفا تلغي "نظام إدارة الهواء النشط" الذي يعيد توجيه الهواء فوق قمرة القيادة المفتوحة فلا يسبب أي إزعاج لركاب السيارة.

ورغم أن الزجاج الأمامي يضيف قرابة 44 رطلا إلى وزن السيارة، لكن الشركة تؤكد أنه لا يؤثر على أدائها خلال السير على الطرق.

وفي الوقت نفسه فإن النسخة الجديدة من إيلفا ستظل مكشوفة ودون سقف ودون زجاج جانبي ولا زجاج خلفي.

