أخبار الخليج

العدد (١٧٠٨٣) - السنة التاسعة والأربعون - الإثنين ٢٩ جُمادى الآخرة ١٤٤٦هـ - ٣٠ ديسمبر ٢٠٢٤م

www.akhbar-alkhaleej.com

إعداد: زينب إسماعيل

شيمويا ما المقر الدولي الجديد لتطوير سيارات لكزس في اليابان

أكملت لكزس انتقالها إلى المقر الرئيسي الجديد في شيمويا ما، وهو منشأة حديثة بنيت لهذا الغرض في موقع جبلي بالقرب من مدينة تويوتا في اليابان. ويتزامن هذا الحدث المهم في تاريخ لكزس مع الذكرى الخامسة والثلاثين لميلاد العلامة التجارية المتميزة.

ولأول مرة، تم جمع كل أنشطة لكزس (المبيعات والتسويق والتخطيط والتصميم) تحت سقف واحد، بما في ذلك البحث والتطوير والهندسة. ويعد هذا بتعزيز تعاون أقوى وأسرع بين الفرق، مما يتيح الانتهاء السريع من نماذج التطوير ونماذج الإنتاج، بما في ذلك الجيل القادم من سيارات لكزس.

وسيتم دعم نشاط التطوير بشكل أكبر من خلال ساحة اختبار شيمويا ما المجاورة، والتي سيتم تشغيلها اعتبارًا من عام ٢٠٢١، والتي تتضمن طريقًا عالي السرعة وشبكة من الطرق التي تحاكي الأنواع المختلفة من الطرق والأسطح الموجودة حول العالم. وأثبت هذا بالفعل أنه لا يقدر بثمن في تقديم سيارة لكزس المميزة للقيادة: – الراحة والأمان والتحكم للسائق في جميع الأوقات – في الطرازات بما في ذلك LBX الجديدة، وأحدث جيل من NX و RZ الكهربائية بالكامل.

وفي حديثه خلال حفل الكشف الرسمي في وقت سابق من هذا العام، قال أكيو تويودا، رئيس شركة تويوتا موتور كوربوريشن: «سيقوم حوالي ٣٠٠٠ شخص، بما في ذلك أعضاء التطوير وسائقي الاختبار من لكزس وجازو للسباقات، بقيادة السيارات وكسرها وتحسينها هنا على الرغم من أن شيمويا ما هو وليس مصنعًا، فالسيارات المنتجة هنا سيتم قيادتها على جميع الطرق في العالم وسترسم البسمة على وجوه كثير من الناس».

تضم المنطقة الغربية أيضًا مبنى الزوار، وهو مكان للتعاون الإبداعي مع شركاء الأعمال والموردين. كما أنها توفر مساحة مفتوحة للابتكار، وتشجيع الأفكار الجديدة، ومنح الناس الفرصة للتفاعل بشكل وثيق مع السيارات.

وكان الحفاظ على البيئة الطبيعية وإدارتها مطلبًا أساسيًا خلال عملية التطوير، والتي تضمنت الحفاظ على الأشجار والمساحات الخضراء التي تغطي حوالي ٦٠% (٦٥٠ هكتارًا) من الموقع، فضلاً عن إنشاء مناطق خضراء جديدة. كما تم بناء مركز للتعلم البيئي ليكون بمثابة مكان للتفاعل مع المجتمعات المحلية.

تويوتا تطلق أول سيارة ميني فان هايبرد قابلة للشحن في اليابان

أطلقت شركة تويوتا اليابانية أول سيارة ميني فان هايبرد قابلة للشحن PHEV في اليابان، لتكون مركبة عملية اقتصادية جداً في صرفية البترول.

كانت تويوتا تقدم مجموعة نقل حركة هايبرد لسيارة فان تويوتا ألفارد في أوائل العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، ووصلت حالياً هذه المركبة إلى جيلها الرابع، لتتطور وتصبح تعتمد على تقنية بلج ان هايبر PHEV التي تتضمن إضافة منفذ شحن كهربائي، لتكون بذلك أول سيارة ميني فان هايبرد قابلة للشحن في اليابان وانضم إليها طراز تويوتا فيل فاير الشقيق، وهو الآن في جيله الثالث. تم إعادة تصميم كليهما بالكامل في العام الماضي والآن تنمو تشكيلتهما لتشمل سيارة هجينة قابلة للشحن.

وتشترك سيارات الميني فان الهايبرد التي تعمل بالكهرباء، والتي تتوافر مع داخلية تتسع فقط لنقل ٦ أشخاص على متنها، مع بطارية ليثيوم أيون مثبتة تحت الأرضية. ولا تكشف تويوتا عن سعة البطارية ولكنها تقدر أنها تكفي لقطع مسافة ٧٣ كيلومتراً بالكهرباء. ومع ذلك، يجب أن نلاحظ أن الرقم يعتمد على دورة WLTC التي دائماً تعطي أرقام عالية بالنسبة لمستوى الشحن، ومن المرجح أن ينخفض الرقم في دورة WLTP إذا ما أجرت وكالة حماية البيئة اختباراً على السيارات.

توفر تويوتا ألفارد PHEV وتويوتا فيل فاير PHEV قوة ٣٠٢ حصان من محرك البنزين سعة ٢٫٥ لتر تنفس طبيعي وزوج المحركات الكهربائية مجتمعة. نظراً لأن الميني فان تأتي بنظام E-Four الخاص بالشركة، فهناك محرك كهربائي واحد في المحور الأمامي وآخر في الخلف.

وتخفض حزمة البطارية مركز الثقل بمقدار ١٫٣٧ إنش (٣٥ ملم) مقارنة بالطراز الهجين العادي، كما يتم دعم الشحن ثنائي الاتجاه، مما يحول سيارات ألفارد وفيل فاير PHEV إلى بنوك طاقة. كما يمكن لمحرك البترول أيضاً توليد الكهرباء، وهو ما

قد يكون مفيداً في حالات الطوارئ. ومع شحن البطارية وخزان الوقود الممتلئ، توفر السيارة ما يكفي من الكهرباء مدة خمسة أيام ونصف من الاستخدام، محسوبة من استهلاك الطاقة اليومي البالغ ١٠ كيلوواط في الساعة.

شركة صينية تشارك في بناء أول مصنع لتجميع الحافلات الكهربائية في قطر

بدأت شركة «يويتونغ» الصينية تشييد أول مصنع لإنتاج الحافلات الكهربائية في منطقة أم الحول الحرة بقطر، بالتعاون مع شركة مواصلات (كروه) وهيئة المناطق الحرة في قطر. ويهدف المشروع إلى تزويد قطر والدول المجاورة بحافلات كهربائية، بما يسهم في بناء نظام نقل أخضر وذكي، وتعزيز تنمية الاقتصاد الأخضر في قطر ودول الشرق الأوسط.

ويمتد المصنع على مساحة تُقدر بحوالي ٥٣ ألف متر مربع، ومن المتوقع اكتمال بنائه ودخوله حيز التشغيل بحلول نهاية عام ٢٠٢٥. وسيتيح المصنع توطين عمليات البحث والتطوير والإنتاج في قطر لطرازات متنوعة من الحافلات الكهربائية، منها E٧S وE٩ و E١١pro وD٨E. وتشمل هذه الطرازات الحافلات المخصصة للعمل داخل المدن، والحافلات المساندة للمترو، والحافلات المدرسية. ومن المقرر أن تبلغ القدرة الإنتاجية الأولية للمصنع ٣٠٠ وحدة سنويًا، مع إمكانية توسعة الإنتاج ليصل إلى ١٠٠٠ وحدة سنويًا في المستقبل.

ويأتي هذا المشروع استكمالًا للإنجازات السابقة لشركة «يويتونغ»، التي قدمت «الأسطول الأخضر» المكون من ٨٨٨ حافلة كهربائية خلال كأس العالم ٢٠٢٢. وتنظر شركة «يويتونغ» إلى إنشاء المصنع في قطر كخطوة استراتيجية في إطار خطتها للتوسع العالمي، وفقا لوكالة «شينخوا».

ووفقًا لبيانات صناعية حتى ١٤ نوفمبر الماضي شهدت صناعة مركبات الطاقة الجديدة ازدهارًا كبيرًا في الصين، حيث تجاوز إنتاجها ١٠ ملايين وحدة في الصين خلال عام ٢٠٢٣. كما بلغ حجم إنتاج ومبيعات مركبات الطاقة الجديدة في الصين ٩٫٥٨٧ ملايين وحدة و٩٫٤٩٥ ملايين وحدة على التوالي.

«فولكس فاغن» تحيل المحرك «في آر ٦» إلى التقاعد

كشف أندرياس شلايته مدير الاتصالات في شركة صناعة السيارات الألمانية «فولكس فاغن» عن توقف إنتاج المحرك «في آر ٦» الشهير الذي يعتمد على التبريد بالمياه والمروحة، حيث قال إن الشركة أنتجت آخر محرك من هذا الطراز ذي الاسطوانات الست يوم ١٢ ديسمبر الجاري، بعد أن تم إنتاج حوالي ١٫٨٧ مليون محرك منه منذ إطلاقه أول مرة.

وذكر موقع «كار أند درايفر» المتخصص في موضوعات السيارات أنه بالنسبة لعشاق السيارات في الولايات المتحدة، فإن محرك «في آر ٦» قد مات منذ فترة، حيث كانت آخر سيارة «فولكس فاغن» تم بيعها بهذا المحرك في الولايات المتحدة كانت السيارة أطلس ٢٠٢٣ من فئة السيارات متعددة الأغراض ذات التجهيز الرياضي.

تبلغ سعة المحرك ٣٫٦ لترات بقدرة ٢٧٦ حصانا مع عزم شدته ٢٦٦ رطلا لكل قدم مكعبة. ومنذ توقف استخدام هذا المحرك في السيارات بالسوق الأمريكية حل محله محرك تربو بـ٤ اسطوانات وسعة ٢ لتر.