





ديبال تقدم S09 الجديدة بمدى 1100 كلم

وصلت سيارة ديبال S09 الجديدة لأول مرة للأسواق العربية بفئتين تعملان بنظام الدفع الكهربائي ممتد المدى.

تأتي السيارة، التي تصفها العلامة بالفاخرة، بتصميم خارجي يعتمد على خطوط انسيابية، إلى جانب تجهيزات للراحة والتكنولوجيا وأنظمة للسلامة.

تتوفر السيارة بنظام الدفع الكهربائي ممتد المدى (REEV)، مع قدرة قصوى تبلغ 362 كيلوواط، ومدى يصل إلى 1100 كيلومتر وفق معيار NEDC، فيما تصل نسبة شحن البطارية إلى 100% خلال 65 دقيقة باستخدام الشحن السريع.

تتسع مقصورة ديبال S09 لستة ركاب، وتضم مقاعد Cloud Smart بتصميم انعدام الجاذبية، مزودة بوظائف التدفئة والتهوية ومساند أرجل مدمجة.

كما حصلت على فتحات تكييف خلفية وثلاجة مدمجة في مسند الذراع للحفاظ على برودة المشروبات.

وحصلت السيارة على 3 شاشات، تشمل شاشة مركزية للمعلومات والترفيه بقياس 15.6 بوصة للتحكم بوظائف السيارة، وشاشة مستقلة للراكب الأمامي بقياس 15.6 بوصة توفر خدمات الترفيه والاتصال.

كما يحصل ركاب المقاعد الخلفية على شاشة ترفيه خلفية بقياس 21.4 بوصة.

أما من ناحية السلامة، فتتضمن تجهيزات ديبال S09، نظام رؤية محيطية بزاوية 540 درجة، وأنظمة متقدمة لمساعدة السائق، بالإضافة إلى نظام اكتشاف النقطة العمياء.



بعد اختبارها في الإمارات.. إكسبنج تبدأ تصدير مونا L05

بدأت شركة إكسبنج شحن سيارتها مونا L05 إلى الأسواق العالمية، وذلك بعد خضوع السيارة لاختبارات في عدة دول، من بينها الإمارات العربية المتحدة.

وكشفت الصور الترويجية التي نشرتها الشركة عن تطوير نسختين من السيارة بمقود على اليسار واليمين بالتوازي، واستخدام 660 سيارة لإجراء اختبارات في ظروف مختلفة.

وشملت الاختبارات تقييم اعتمادية السيارة في درجات حرارة بلغت 50 درجة مئوية بالإمارات، و25 درجة تحت الصفر في النرويج، إلى جانب قياس ضوضاء المقصورة عند السرعات العالية في ألمانيا، وتقييم أداء منظومة الدفع على المرتفعات في المكسيك.

كما أشارت الصور إلى الظهور الأول لتقنية تورينغ للذكاء الاصطناعي المخصصة لمساعدة السائق في أوروبا، مع الجيل الثاني من نموذج الرؤية واللغة والفعل (VLA)، وقدرة حوسبة فعلية تصل إلى 1,500 تريليون عملية في الثانية، دون تحديد موعد طرح التقنية.

وفي جانب السلامة، أوضحت أن السيارة طُورت لاستيفاء معايير السلامة من فئة خمس نجوم في الصين وأوروبا وأستراليا، مع سبع وسائد هوائية، وفولاذ بمقاومة تبلغ 2,000 ميغاباسكال، وطبقات متعددة لحماية البطارية.

وتضمنت المواد الترويجية إشارات إلى معايير C–NCAP لعام 2024 وEuro NCAP وANCAP لعام 2027.

ولم تكشف الشركة حجم الدفعة الأولى أو وجهاتها المحددة أو مواعيد التسليم في الأسواق الخارجية، رغم خططها لبيع السيارة في 65 دولة ومنطقة.

وتُعد مونا L05 ثالث طراز ضمن سلسلة مونا، وهي سيارة SUV متوسطة الحجم بخمسة مقاعد، يأتي ترتيبها في السلسلة فوق مونا L03 التي أطلقت في يوليو

ويصل مدى النسخ الكهربائية بالكامل إلى 635 كيلومتراً وفق دورة الاختبار الصينية CLTC، بينما توفر النسخ ممتدة المدى مسافة 310 كيلومترات بالطاقة الكهربائية وحدها، ومدى إجمالياً يبلغ 1,310 كيلومترات بخزان وقود ممتلئ وبطارية مشحونة بالكامل.



جيتور تستعرض قدرات G700 آرك إديشن البرمائية

استعرضت جيتور قدرات سيارتها G700 آرك إديشن خلال فعالية جيتور العالمية لتجربة التكنولوجيا 2026، تضمن اختباراً للتنقل فوق الماء في حالات الطوارئ، داخل منشأة متخصصة لاختبارات الملاحة المائية تابعة لسلسلة G من جيتور.

تعتمد السيارة على نظام GAIA Ark Tech المصمم للجمع بين القيادة على الطرق الوعرة والتنقل المائي، مع إمكانية استخدامه في عمليات الإنقاذ والطوارئ والاستكشاف.

ويضم النظام تجهيزات لمنع تسرب المياه والحفاظ على استقرار السيارة أثناء السباحة، إلى جانب منظومة دفع مائي تعمل بجهد 800 فولت، مرتبطة بنظام تمديد المدى CEM–O المخصص للمركبات البرمائية.

وعند تفعيل وضع الملاحة المائية، تُوجّه الطاقة إلى نظام الدفع المائي لتتمكن السيارة من التحرك والتحكم في اتجاهها، فيما تتمتع المكونات الرئيسية بحماية وفق معيار IP68 لمقاومة الماء والغبار.

تشترك G700 آرك إديشن مع النسخة القياسية في منصة GAIA الذكية المخصصة لمختلف التضاريس، لكنها تتميز بتجهيزات إضافية تتيح لها السباحة فوق الماء، إلى جانب قدراتها على الطرق الوعرة.



تغيير شخصية تويوتا كراون.. والنتيجة سيارة اختبارية

قرر فريق تويوتا موتورسبورتس جراج تغيير ارتفاع طراز كراون سيجنيا جي تي – اس لأجل تبديل شخصيتها بالكامل، والغرض مشاركتها إنتاج سيارة اختبارية تشارك في معرض سيما (SEMA) 2026.

وخفض فريق المشروع ارتفاع السيارة بنحو 127 ملم مقارنة بالطراز القياسي. وهو ما منحها سقف طويل وهيكل ممتدا.

واستكمل الفريق الوقفة الجديدة بعجلات HRE قياس 21 بوصة، ذات مراكز برونزية وحواف معدنية مصقولة، مع إطارات تويو (Toyo) بعرض 295 ملم. وتقول تويوتا إن هذه الإطارات تزيد مساحة التلامس مع الطريق بنحو 20% مقارنة بالسيارة القياسية.

لم يترك الفريق العجلات العريضة بارزة خارج الجسم، بل صنع رفارف أعرض تندمج مع خطوطه بدلاً من أن تبدو كقطع أضيفت فوقه. وخلف الجنوط، استخدم ملاقط مكابح من لكزس RX 500h F SPORT (Lexus RX 500h F SPORT)، وعدّلها قبل تركيبها عند العجلات الأربع.

أما اللون الرمادي الداكن، فخلطه الفريق خصيصاً للمشروع مع حبيبات معدنية إضافية وطبقات متعددة من الطلاء الشفاف. وتظهر خطوط حمراء حول أجزاء من الواجهتين، وعلى الشعارات والمرايا، لتربط تفاصيل الهيكل ببعضها من دون إخفاء اللون الأساسي

تضم الحزمة الخارجية حاجزاً هوائياً أمامياً وفتحات في الرفارف الأمامية، بينما تبرز في الخلف قطعة سفلية بست زعانف عمودية، تحيط بها نهايتا عادم شبه منحرفتين مدمجتان في الهيكل. كما عدّل الفريق أغطية المصابيح الأمامية وأجزاء الواجهة الخلفية لتنسجم مع الشكل الجديد.

تصف تويوتا هذه الإضافات بأنها حزمة انسيابية رياضية، لكن أثرها الفعلي على الأداء لم يتضح بعد. ما يمكن رؤيته بوضوح هو أن الخلفية أصبحت مختلفة تماماً عن المظهر الهادئ للسيارة العائلية الأصلية.

داخل المقصورة، اختار الفريق تعديلات أقل حدة: مقاعد أمامية بدعامات جانبية بارزة، وحواف حمراء، وتطريز GT–S على مساند الرأس. ويحمل محدد ناقل الحركة بدوره إضافة حمراء وشعار النسخة.