

ميني تدشن باكورة سياراتها الكهربائية

وقال سام فيوراني نائب رئيس شركة أوتو فوركاست سيليوشنز للخدمات الاستشارية، إن "ميني تحتاج إلى إيجاد مسار جديد لمواجهة التحولات في سوق السيارات، وبالتالي فإن تحولها إلى إنتاج سيارة كهربائية عالية الأداء يمكن أن يكون اتجاهًا جديدًا تحتاج إليه ميني من أجل المستقبل".

وتعمل السيارة كوبر أس.إي الكهربائية ببطارية بقوة 32.6 كيلوواط/ساعة، ويصل مداها إلى حوالي 185 كيلومترًا قبل الحاجة إلى إعادة الشحن وفقًا لتقديرات إدارة الحماية البيئية الأميركية.

ويعتبر هذا المدى محدودًا مقارنة بالسيارات الكهربائية الموجودة في السوق بالفعل والتي يزيد مداها عن 321 كيلومترًا.



لندن - طورت شركة صناعة السيارات الصغيرة ميني أولى سياراتها الكهربائية، التي تلائم القيادة على الطرق لمسافات طويلة داخل المدن، وليس للقيام بالرحلات اليومية المتعددة.

واطلقت الشركة البريطانية التابعة لشركة بي.أم.دبليو الألمانية كوبر أس.إي، التي بدأ تجميعها في مدينة أوكسفورد البريطانية في نوفمبر الماضي، في حين من المتوقع طرحها في السوق الأميركية أوائل 2020.

وتعمل كوبر أس.إي الكهربائية بمحرك طاقته 135 كيلوواط بقوة 181 حصانًا، وتستطيع الوصول إلى سرعة 100 كلم/س خلال 7.3 ثوان.

ويأتي طرح أول سيارة كهربائية من إنتاج ميني بالتزامن مع احتفال الشركة بالذكرى الستين لتأسيسها، وفي الوقت الذي تواجه فيه أزمة وجود مع تحول الزبائن، وبخاصة في الولايات المتحدة، عن السيارات الصغيرة نحو السيارات الكبيرة.



مقصورة تعج بالأنظمة الذكية

سيارات المستقبل تتكفل بمهمة ضبط مزاج السائقين

جاغوار تستنجد بالذكاء الاصطناعي لتحويل سياراتها إلى واحة استرخاء

ويتوقع مراقبون أن تثير الخطوة اهتمام الكثير من المصنعين، بمن فيهم إيلون ماسك مؤسس شركة تسلا الأميركية الناشئة المتخصصة في صناعة السيارات الكهربائية.

وتتيح تكنولوجيا جاغوار للسائقين كسب نقود مشفرة واستخدامها لسداد قيمة البعض من المستلزمات اليومية، من خلال تكنولوجيا أطلقت عليها الشركة اسم "المحفظة الذكية".

وبالنسبة للشركة البريطانية العريقة، يشكل هذا الاتجاه جزءًا مهمًا من استراتيجيتها المعروفة بـ"الوجهة صفر"، التي تسعى من خلالها إلى تحقيق ثلاثة أهداف رئيسية تتمثل في عدم وجود انبعاثات وإنهاء الانزحام على الطرقات وتقليل منسوب الحوادث المرورية بشكل كبير جدًا.

وفي إطار سعيها لتحقيق ذلك، تقول الشركة إنها تعمل على تطوير ما يشبه الاقتصاد المشترك، حيث تقوم السيارة بدور محوري في جمع البيانات ضمن مدن المستقبل الذكية.

وقال نيك روجرز، المدير التنفيذي لهندسة المنتجات في جاغوار، إن "مركز هندسة البرمجيات في شانغهاي يعمل على تطوير استخدام التقود المشفرة لتحسين حياة الناس، عبر تمكين السائقين من تبادل المعلومات بآمان".

وأشار إلى أن الشركة تحرص على توظيف أنظمة القيادة الذاتية والكهربائية والتشاركية وتقنيات الاتصال المتطورة في إطار سعيها لجعل السيارات أكثر أمانًا ونظافة وذكاء،

تتبع السائقين التي اعتمدها الشركة البريطانية. ويقول ستيف إيلي، المدير الطبي لجاغوار "بينما نتحرك نحو مستقبل القيادة الذاتية، يبقى التركيز بالنسبة لنا على السائق أكثر من أي وقت مضى.

من خلال اتباع نهج كلي تجاه السائق الفردي". وأضاف "إننا ننفذ الكثير مما تعلمناه من التقدم في الأبحاث حول الرفاهية الشخصية على مدى السنوات الـ15 الماضية، وبالتالي يمكننا التأكد من راحة زبائننا ومشاركتهم وتبنيهم في جميع سيناريوهات القيادة، وحتى خلال رحلات الطرق السريعة الرتيبة".

ولم تكتف جاغوار بالغوص في أعماق ما يتحده الذكاء الاصطناعي في ذلك الجانب، بل تقوم بتجربة تقنية مماثلة للمسافرين الخلفيين مع نظام يستخدم الكاميرا المخبئة في مسند الرأس.

وفي حالة اكتشاف علامات التعب، فإن النظام يمكن أن يخفف الأنوار، ويقلع بعض النوافذ، ويرفع درجة الحرارة في الظاهر وغيرها من سبل الراحة الأخرى وذلك لمساعدة الراكب على النوم.

وتظل جاغوار رائدة في حقن سياراتها الحديثة بالتكنولوجيا، حيث سبقت جميع منافساتها في سوق صناعة السيارات الذكية بابتكار تقنية تحول تلك المركبات إلى مصارف متنقلة.

وذكرت الشركة في مايو الماضي أنها بصدد اختبار تقنية جديدة تسمح لمالكي موديلين من سياراتها في مرحلة أولى جني نقود رقمية.

كشفت جاغوار، إحدى أكبر شركات تصنيع السيارات في بريطانيا، عن ملامح انقلاب في قواعد ابتكار مركبات المستقبل بعد أن استنجدت بالذكاء الاصطناعي لتطوير نظام يجعل سياراتها تتكفل بمهمة ضبط مزاج السائقين ويحولها إلى واحة للاسترخاء.

لجعلها أكثر راحة له، مثل ضبط مزاج المقصورة المختلفة كالتهووية ونظام تكييف الهواء والترفية والإضاءة المحيطة والوسائط وفقًا لتقييم النظام، وبالاعتماد على مراقبة حالة السائق، يمكن للنظام تحديد ما إذا كان السائق قد بدأ يشعر بالنعاس وسيقوم بتبنيته السائق لأخذ قسط من الراحة.



ستيف إيلي
بينما نتحرك نحو المستقبل، يبقى تركيزنا على السائق

كما يشمل النظام تعديل الإضاءة المحيطة إلى ألوان مهدئة في حالة تعريف النظام للسائق بأنه تحت الضغط، وإعداد قائمة تشغيل مفضلة إذا أظهر السائق علامات التعب، وخفض درجة حرارة المقصورة إذا كان السائق يتعاقب. واستندت جاغوار في تقييمها لابتكار هذه التقنية المتأخرة بالفعل على جميع سياراتها، على عدة دراسات تشير إلى أن 74 بالمئة من السائقين يشعرون بالتوتر أو الإرهاق كل يوم.

ويعد النظام الجديد للكشف عن المزاج هو الجيل التالي من تكنولوجيا

لندن - تزايدت سيطرة الذكاء الاصطناعي على عقول مبتكري السيارات الذكية حتى أنهم فكروا في تحميله المسؤولية لضبط مزاج السائق أثناء القيادة.

وتتنافس شركات السيارات يوما بعد يوم في تطوير أنظمة تقنية تخفف من أعباء قيادة السيارة، وخاصة في مجال التحكم في الأنظمة والوظائف بهدف تهيئة كل الظروف المناسبة للسائقين.

ويتوقع الخبراء أن تسهم التقنيات المتطورة خلال السنوات القليلة القادمة في زيادة سهولة عملية قيادة المركبات، وهو الدرب الذي يسعي باقي المصنعين إلى سلكه منذ فترة بعد أن خامرتهم هذه الفكرة لعدة سنوات.

وفي دليل على شغف الشركات بهذا الاتجاه، استنجدت جاغوار لاند روفر، أكبر شركة لتصنيع السيارات في بريطانيا، بالذكاء الاصطناعي لتطوير نظام يقبس ويستشعر أفكار السائقين، في خطوة جديدة لتوفير سبل الراحة لهم.

وذكرت الشركة في تقرير نشرته على موقعها الإلكتروني أن هذه الميزة سوف تستخدم كاميرا موجهة نحو السائق وأجهزة استشعار حيوية.

وستعمل الكاميرا على قراءة مزاج السائق لضبط إعدادات السيارة تلقائياً

مازيراتي تطلق أقوى موديلاتها على الإطلاق

ج.تي.أس قيمة تصميمية مشابهة، والتي ركزت على الواجهة الأمامية السفلية والمصد الخلفي، لتضفي مظهرًا رياضيًا وحضورًا راقياً.

وابتكر مصمم المقصورة أسلوبًا أنيقًا لإيجاد بيئة مميزة داخل ج.تي.أس، حيث استخدموا كسوة كاملة من الجلود الفاخرة مع إمكانية اختيار جلود طبيعية.

كما تم تزويدها بدواسات رياضية ونظام صوت هارمن كاردمن يضم 14 مكبرًا للصوت. وتم تطوير واجهة الاستخدام بشكل إضافي لتشمل رسومات عرض محدثة ونظام تعديل مناخ متطورًا لسهولة أكبر في الاستعمال.

وسيمت طرح السيارة الجديدة في الأسواق خلال سبتمبر القادم بسعر 135 ألف يورو للشخصة ج.تي.أس وبسعر 155 ألف يورو للشخصة تروفيو.

وتبنيت نسخة

بولونيا (إيطاليا) - زودت شركة مازيراتي الإيطالية أيقونتها ليفنتي بمحرك جديد بيزار بقوة تصل حتى 580 حصانًا لتكون بذلك أقوى موديل قياسي في تاريخها.

وتعتمد السيارة، التي تنتمي إلى فئة الموديلات الرياضية متعددة الأغراض، على سواعد محرك تربو مزدوج من ثمانتي أسطوانات سعة 3.8 لتر بيزار بقوة 530 حصانًا في النسخة ج.تي.أس، وبقوة 580 حصانًا في النسخة تروفيو.

وبفضل هذه القوة الهائلة يتسارع وحش الأراضي الوعرة في أحسن الحالات من الثبات إلى 100 كلم/س في غضون 3.9 ثوان، بينما تقف سرعته القصوى على أعتاب 300 كلم/س.

وسيجل تصميم ليفانتي البارز مستويات جديدة من حيث الطابع الرياضي في نسخة تروفيو، وتبنيت نسخة



فولكسفاغن تكتب فصل النهاية لأيقونتها التاريخية «الخنفساء»

وتنتججه لجهود بيتش خرج طراز هلالتي الشكل سمي نيو بيتل وجرى تدشينه في 1998 من قبل فرع الشركة في الولايات المتحدة.

وكان الفرع الأميركي لفولكسفاغن قد أكد في نوفمبر الماضي أن نهاية بيتل اقتربت. وقال إن "القرار يأتي في إطار تحول في استراتيجية الشركة للتركيز على السيارات الرياضية (أس.يو.في) والسيارات الكهربائية لتلبية طلب المستهلكين.

وقال هينريش جيه فوكين، الرئيس التنفيذي لفرع الشركة في الولايات المتحدة، إن "فقدان بيتل بعد ثلاثة أجيال، على مدى ما يقرب من 7 عقود، سيثير مجموعة من المشاعر من عشاق بيتل العديدين"، لكنه ألمح إلى أن السيارة يمكن أن تعود مرة أخرى في وقت ما.

ومن أشهر الشخصيات التي اقتنت سيارة بيتل الصغيرة واستعملتها في تحركاتها اليومية رئيس الأوروغواي السابق خوسيه موكيكا، الملعب بافقر رئيس في العالم.

وأوضح أنها آخر سيارة بيتل ستباع على موقع أمازون دوت كوم في تحرك يرمز إلى تبني الشركة للمستقبل واليائه.

وأضاف "اليوم هو اليوم الأخير. كم كان الأمر مفعماً بالمشاعر". والتصميم الحالي هو الإصدار الثالث للسيارة البيتل بعد إلغاء تصميمين سابقين ومعاودة إنتاج تصميمات سابقة.

وكانت الشركة قد طورت سيارة فولكسفاغن بيتل الأصلية في ثلاثينات القرن الماضي، والتي تحولت من منتج ارتبط اسمه بأدولف هتلر إلى رمز لميلاد ألمانيا من جديد كقوة ديمقراطية وصناعية بعد الحرب العالمية الثانية.

وفي الستينات، أصبحت الخنفساء أيقونة الجيل الجديد من السيارات صغيرة الحجم. وفي منتصف التسعينات دفع الرئيس التنفيذي لشركة فولكسفاغن آنذاك فريدرياند بيتش نحو إحياء التصميم المتميز للسيارة، الذي كان جده رائداً في تحديثه خلال الستينات.

وعلى وقع موسيقى من التراث الشعبي المكسيكي، جرى الاحتفال بإنتاج الوحدات النهائية من السيارة في مصنع فولكسفاغن بولاية بويبلا في وسط المكسيك، بعد أكثر من ثمانين عاماً على طرح هذا الطراز في ألمانيا.

وقال شتيفن رابنتشه الرئيس التنفيذي لفرع فولكسفاغن في المكسيك إن "مصنع الشركة في بويبلا، الذي ينتج بالفعل سيارات الدفع الرباعي تيغوان، سيبدأ أواخر العام المقبل تصنيع سيارات "طارق" بدلاً من السيارة بيتل".

وكان الأربعاء الماضي يوماً حزيناً للكثيرين حول العالم بعد أن أنتجت فولكسفاغن آخر سيارة بيتل لتنتهي رحلة هذا الطراز، الذي امتد منذ الحقبة النازية وتمكن من البقاء خلال ثقافة الهيببي المضادة، لكنه فشل في تجاوز تحول أنواق الزبائن إلى سيارات الدفع الرباعي.

وعند تتبع المسيرة التاريخية للسيارة، التي تم إنتاجها على يد فيرديناند بورشه وبطلب من أدولف هتلر في 1938 تمت صناعة أكثر من 21.5 مليون وحدة، حتى أنها كسرت الرقم القياسي العالمي لأيقونة هنري فورد الأسطورية طراز تي.

لندن - لم تحظ أي سيارة بالشهرة وعدد النسخ المنتجة من تصميم واحد منذ نهاية الحرب العالمية الثانية، مثلما حظيت "خنفساء" فولكسفاغن، التي توقف إنتاجها رسمياً في مصانع الشركة الألمانية حول العالم.

واستغنى عملاق صناعة السيارات الألمانية بشكل رسمي عن إنتاج موديل بيتل ذي الشكل المقوس الشهير والأضواء الدائرية لكي يركز، بشكل أكبر، على إنتاج مركبات كهربائية وعربات أخرى بحجم عائلي.

ويؤكد المولعون بهذه الأيقونة التاريخية أنه من الطبيعي أن يثير هذا التوقف مشاعر عارمة لدى عشاق السيارات، الذين اعتادوا عليها لأكثر من ثمانية عقود.

وحظيت "سيارة الشعب" التي ظهرت أول نسخ منها في مصنع فولكسفاغن في مدينة فولفسبورغ بالإعجاب بنسخها المختلفة القديمة منها والحديثة طيلة سنوات رغم الظروف التي مرت بها.

