تستعيد موقعها في صدارة السيارات المفضلة في المنطقة

فورد إدج الجديدة كلياً.. أكثر قوة

تزخر بالمزيد من التكنولوجيا ومستويات أعلى من الرقي والتطور وديناميكية محسنة بشكل ملحوظ

يتزايد النمو في مبيعات السيارات الرياضية المتعددة الاستعمالات SUV بشكل ثابت حيث ان جيل الألفية الساعي إلى تأسيس العائلات يساهم بشكل كبير في ازدهار السيارات الرياضية المتعددة الاستعمالات SUV – مع نمو كبير في الشرق الأوسط بالأخص، ومن المتوقع أن يتضاعف العدد في السنوات العشر المقبلة. وتأمل فورد إدج الجديدة كليا أن تعزز حصتها في السوق من خلال إطلاقها في الشرق الأوسط.

وتجسد إدج الجديدة كليا ارتقاء سيارة رائدة إلى مستويات أفضل. شكلت إدج الأصلية المزيج المثالي بين الراحة والتوفير في استهلاك الوقود كما في سيارات السيدان وبين الفعالية كما في السيارات الرياضية المتعددة الاستعمالات SUV، وكانت أول مركبة تطرحها فورد ضمن فئة الكروسوفر، واعتلت عرش السيارة المفضلة في الشرق الأوسط.

تمت إعادة تصميم كافة التفاصيل في سيارة إدج الجديدة كليا، مع أخذ العملاء بالاعتبار على الدوام، الذين يتوقعون سيارة فخمة وقوية ومميزة. من خلال هيكل أكثر صلابة من أي وقت مضى، ونظام تعليق مضبوط وفق أعلى المقاييس العالمية، تعتبر سيارة إدج 2016 سيارة متعددة الاستعمالات متطورة تقدم تجربة قيادة مميزة سيشعر بها العملاء من اللحظات الأولى وراء المقود.

ومن أجل أن تحتل إدج المرتبة الأولى في فئتها، لا بد من أن تحظى بالأفضلية على السيارات المنافسة، وهذا ما تتميز به فورد إدج الجديدة كليا حيث تتفوق على كافة المنافسين. هي تتميز بثلاثة محركات اختيارية، اثنان منها جديدان محرك EcoBoost قياسي سعة 2,0 لتر بأربع أسطوانات مع شاحن توربيني بمنفذين بتقنية Twin-scroll يولد قوة حصانية صافية تبلغ 253 حصانا و378 نيوتن متر من عزم الدوران، ومحرك EcoBoost V6 سعة 2,7 لتر الثنائي الشحن التوربيني من أكثر المحركات المتطورة في العالم والذي يولد قوة حصانية صافية تبلغ 340 حصانا و542 نيوتن متر من عزم الدوران، وبالتالي تقدم إدج ميزات أكثر من أقرب منافسيها. كما يتوافر أيضا محرك V6 بسحب طبيعي سعة 3,5 لترات، وجميعها مجهزة بعادم مزدوج وناقل حركة أوتوماتيكي بست سرعات.

وتترافق المحركات الثلاثة مع ناقل الحركة الأوتوماتيكي SelectShift® بـ 6 سرعات من فورد مع وحدتين لنقل الحركة مثبتتين في المقود. سيحظى السائقون بالقدرة على اختيار التروس يدويا من خلال وحدتين لنقل الحركة مستوحاتين من عالم سباقات السيارات مثبتتين في المقود. إن وحدتي نقل الحركة قياسيتان في كل الطرازات.

اما نظام الدفع بكامل العجلات المتوافر في سيارة إدج الجديدة فيعمل على الدوام، عند الطلب وبسلاسة تامة، اما وحدة التعشيق المضبوطة إلكترونيا، التي يتم تفعيلها بشكل أسرع من غمضة عين، فتنقل القدرة بين المحورين الأمامي والخلفي، وترسل ما يصل إلى 100٪ من القدرة إلى الأمام أو الخلف.

ومن الداخل تم تصميم لوحة القيادة والكونسول المركزي بعناية ليبدوا كقطعة واحدة رقيقة وانسيابية. كما أن شاشة LCD المركزية قياس 8 بوصات العاملة باللمس التي تدعم نظام المزامنة SYNC مع تقنية MyFord Touch أصبحت متوافرة في المزيد من الطرازات.

وقد تمّ تحسين فسحات التخزين في المقصورة، من خلال حيّز تخزين مغطّى فوق اللوحة المركزيّة؛ وحيّز مفتوح تحت أزرار التحكّم بمكيّف الهواء؛ وحيّز تخزين مفتوح فوق لوحة العدادات ومؤشرات القيادة، تحت عجلة القيادة لجهة اليسار؛ وجيوب كبيرة في كل باب.

وبفضل التصميم الذكي ومقاعد الجيل التالي الأقل سماكة والأكثر دعما، أصبحت الناحية الداخليّة لسيارة إدج الجديدة أكبر وأكثر رحابة. ولتعزيز الشعور بالرحابة، ستستمر إدج بتقديم إحدى أكبر فتحات السقف في القطاع – فتحة السقف البانورامية Vista Roof من فورد، بقياس 47,7 بوصة من الأمام إلى الخلف.

كما ازداد حيّز الساقين للصف الأول والثاني في إدج الجديدة بـ 1,9 بوصة و1,0 بوصة على التوالي. وازداد حيّز الرأس بمقدار بوصة واحدة في كافة أنحاء المقصورة. وازدادت سعة الحمولة، مع 39,2 قدم مكعب خلف مقاعد الصف الثاني – أي أكبر بـ 7 أقدام مكعبة من الطراز السابق. وعند طي مقاعد الصف الثاني، ازدادت المساحة بـ 4,5 قدم مكعب، لتصبح السعة 73,4 قدم مكعب. كما أصبحت سيارة إدج الجديدة أطول وأكثر ارتفاعا بعض الشيء من الطراز السابق، وازدادت قاعدة العجلات بمقدار بوصة واحدة لتصبح 112,2 بوصة.

ولا تتميز سيارة إدج الجديدة كليا بمزيد من الفخامة والراحة فحسب، بل هي أكثر هدوءا أيضا. خلال اختبارات النفق الهوائي، أثبتت إدج أنها أكثر هدوءاً بنسبة سون واحد من الطراز السابق (السون وحدة لقياس مستوى ارتفاع الصوت). وهذا الهدوء المعزز نتيجة عزل الهيكل بشكل أفضل، والتحسينات التي طرأت على العزل الصوتي، والقوى المحركة المعزولة بشكل أفضل عن المقصورة والتي تعمل بهدوء أكبر. الزجاج الأمامي العازل للصوت قياسي في كل الطرازات. تتميز طرازات تايتينيوم بهدوء أكبر، حيث تضم زجاجا عازلا للصوت في نوافذ باب السائق والراكب الأمامي.

خلال معرض باريس للسيارات 2016

«بورشه» تطرح نسخة جديدة من «باناميرا» بدفع مختلط

ستقدم بورشه في معرض باريس للسيارات 2016 النسخة الأحدث في عائلة «باناميرا»، ألا وهي «باناميرا 4 إي-هايبريد» بدفع رباعي يمكن التحكم به وقدرة على اجتياز مسافة تبلغ 50 كلم على الطاقة الكهربائية فحسب. وتولد السيارة العتيدة، المزودة بنظام دفع مختلط مع قابس، طاقة إجمالية تبلغ 462 حصانا بالتناغم مع استهلاك للوقود بحدود 2,5 ليتر/100 كلم.

وكما الحال في طرازات «باناميرا» الجديدة كافة، يزخر الطراز الأحدث بتمازج فريد بين أداء سيارة رياضية وأقصى معايير الراحة للخروج بمفهوم «غران توريزمو» ذي توليفة فريدة من المزايا على الصعيد العالمي.

تنطلق نسخة «باناميرا» الجديدة المزودة بنظام دفع مختلط مع قابس على الطاقة الكهربائية فحسب دوما، وتواصل تقدمها كسيارة منعدمة الانبعاثات طوال مسافة 50 كلم كحد أقصى مع إمكانية بلوغ سرعة قصوى بحدود 140 كلم/س. على الرغم من تلك الفعالية الأفضل، تبرز هذه الـ «غران توريزمو» ذات الدفع الرباعي كطراز رياضي أصيل ضمن فئة سيارات الصالون الفاخرة رباعية الأبواب. فهي تستطيع توليد عزم دوران إجمالي يبلغ 700 نيوتن-متر من حالة التوقف مباشرة، والتسارع من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 4,6 ثوان فحسب وصولا إلى سرعة قصوى بحدود 278 كلم/س.

وكما هي الحال في «918 سبايدر»، تتوافر قوة محرك «باناميرا» الكهربائي – 136 حصانا و400 نيوتن-متر من عزم الدوران – حالما يضغط السائق على دواسة الوقود. وبينما توجب على السائق في الطراز السابق الضغط على 80٪ من دواسة الوقود كحد أدنى لإطلاق العنان لقوة المحرك الكهربائي الإضافية، يعمل الآن المحركان الكهربائي والاحتراق الداخلي بتناسق مثالي منذ البداية.

ومثلما هو الأمر في «918 سبايدر» أيضا، يبقى المحرك الكهربائي على أهبة الاستعداد لتوفير قوة إضافية في الأوقات كافة. وتولد تلك الخاصية، بالتناغم مع خصائص أداء محرك V6 الجديد سعة 2,9 ليترات مع شاحني توربو (330 حصانا و450 نيوتن-متر)، تعزيزا لافتا ارتكازا على المحرك الكهربائي وشاحني التوربو. وكما هي الحال في الطرازات الأخرى للجيل الثاني من «باناميرا»، اعتمدت علبة تروس (PDK) جديدة من ثماني سرعات تمتاز بسرعة تعشيقها وفاعليتها، لنقل القوة إلى العجلات الأربع. وهي تستبدل علبة التروس الأوتوماتيكية السابقة من ثماني سرعات.

يتم تزويد المحرك الكهربائي في «باناميرا 4 إي-هايبريد» بالقوة من بطارية «ليثيوم-أيون» مبردة بسائل. وعلى الرغم من ارتفاع سعة تخزين الطاقة في البطارية – مندمجة تحت أرضية صندوق الأمتعة – من 9,4 إلى 14,1 كيلوواط-ساعة، بقي وزنها على حاله. وتحتاج هذه البطارية مرتفعة الفولطية إلى 5,8 ساعات فحسب لشحنها بالكامل من مقبس كهربائي بقوة 230 فولتا وشدة 10 أمبيرات. وفي حال اعتمد السائق الشاحن الاختياري على متن السيارة بقوة 7,2 كيلوواط – مع مقبس كهربائي بقوة 230 فولتا وشدة 32 أمبيرا – عوضا عن الشاحن القياسي بقوة 3,6 كيلوواط، يمكنه شحن البطارية بالكامل في غضون 3,6 ساعات فحسب.

يبرز الجيل الثاني من «باناميرا» بمفهوم جديد للتحكم وشاشات العرض، من خلال «مقصورة قيادة بورشه المتطورة» القياسية التي تتضمن أسطحا مستشعرة للمس وشاشات قابلة للتعديل فرديا. في هذا السياق تشكل شاشتا قياس سبع بوصات على جانبي عداد دورات المحرك النظيري في لوحة المؤشرات حجرة القيادة التفاعلية. وخلافا لنسخات «باناميرا» الأخرى، تحتوي «باناميرا 4 إي-هايبريد» على «مقياس للقوة» خاص بالدفع المختلط. وهو يوفر بيانات تشمل مثلا الطاقة الكهربائية المستخدمة حاليا بالإضافة إلى تلك المستعادة في وظيفة الاسترجاع.

يتوسط لوحة القيادة شاشة تعمل باللمس قياس 12,3 بوصة، هي بمنزلة وحدة التحكم والعرض الرئيسية لـ «نظام بورشه لإدارة الاتصالات» PCM. ويستطيع السائق الولوج إلى معلومات عدة عن الدفع المختلط، إما بواسطتها أو من خلال لوحة المؤشرات. بالإضافة إلى ذلك، تعرض شاشة «مساند التعزيز» الطاقة المتوافرة للتعزيز، بينما يساعد «مساند الدفع المختلط» السائق على تنظيم قوة الدفع الكهربائي.

يمكن طلب «باناميرا 4 إي-هايبريد» الجديدة الآن بثمن يبدأ بمبلغ 37,700 دينار، على أن تبدأ بالوصول إلى الأسواق في منتصف العام المقبل.