



هيونداي أيونيك

«هيونداي» ترسم طريق المستقبل في عالم السيارات المستدامة بيئياً

تماثل الطرز العاملة بالوقود التقليدي لجهة سهولة التزود بالوقود، وذلك بالرغم من كونها تتطلب استثمارات كبيرة في البنية التحتية، وتعد أعلى تكلفة، مشيراً في الوقت نفسه إلى أن «السيارات الكهربائية بالكامل تحتاج إلى التوقف فترات طويلة لإعادة شحن بطارياتها، في حين أن الهيمنة تخفف الانبعاثات ولا تمنعها تماماً». وأكد سونغ أن ما يحتاجه قطاع صناعة السيارات لدفع عجلات التحول نحو الاستدامة في النقل هو مجموعة متنوعة من التقنيات لتلبية مجموعة متنوعة من الاستخدامات والميزانيات، وأضعا تصورا يقوم فيه معظم السائقين في جميع أنحاء العالم بشراء السيارات الكهربائية بالكامل، في حين تلقى الطرز الهجينة شعبية بين السائقين الذين يقضون أوقاتاً أطول على الطرقات أو يحتاجون قطع مسافات أبعد. ورجح المسؤول في شركة هيونداي أن تكون البلدان ذات الدخل المرتفع أسرع إقبالا على طرز المركبات العاملة بخلايا الوقود نظراً لقدرتها على تطوير البنية التحتية اللازمة لها.

وأعتبر سونغ أن أهمية نهج هيونداي القائم على تنوع المقاربات يكمن في إدراكها لهذه الاحتياجات المتنوعة، لافتاً إلى أن الشركة استطاعت من خلال المركبة أيونيك، تحديدًا، أن تبين أن مركبة كهربائية واحدة يمكن أن تلبي مختلف الاحتياجات بتغيير طريقة تخزين الطاقة بين طرزها، وقال: كل سيارة أيونيك، برغم تنوع طرزها، تتيح طاقة الحركة من محرك كهربائي، وهذا اختراق ثوري كبير، وتعمل خلايا الوقود على توليد الكهرباء عبر تفاعل كيميائي بشكل الهيدروجين السائل فيه العنصر الرئيسي، وتجري تعبئة الهيدروجين في محطات خاصة، بطريقة مماثلة لطريقة إعادة تزويد السيارة التقليدية بالوقود. وراى سونغ أن طرز المركبات العاملة بخلايا الوقود هي الوحيدة، من بين التقنيات الحالية، التي



مايك سونغ

متاحة دائماً، وأن المحركات الكهربائية أفضل في جوانب عديدة من المحركات العاملة بالاحتراق الداخلي للوقود. وظلت قوى الحركة الهجينة المؤلفة من محرك كهربائي ومحرك احتراق داخلي يتبادلان العمل في تدوير عجلات المركبة، وتمثل حتى وقت قريب، معظم قوى الحركة البديلة في طرز الإنتاج للطاقة قبل أن تبدأ أعداد متزايدة من المركبات العاملة بمحرك كهربائي فقط بالانضمام إلى المركبات الهجينة. وتعتمد الشركات الكهربائية هذه إما على البطاريات القابلة لإعادة الشحن لتخزين الطاقة اللازمة لدفع المركبة، أو على محرك هجين قابل للشحن بالوقود الكهربائي العاملة بخلايا الوقود كخيار أصبح متاحاً تجارياً بعد سنوات عديدة من البحث والتطوير وطرح عدة طرز اختبارية ريفية المستوى. وتعمل خلايا الوقود في المركبة على توليد الكهرباء عبر تفاعل كيميائي بشكل الهيدروجين السائل فيه العنصر الرئيسي، وتجري تعبئة الهيدروجين في محطات خاصة، بطريقة مماثلة لطريقة إعادة تزويد السيارة التقليدية بالوقود. وراى سونغ أن طرز المركبات العاملة بخلايا الوقود هي الوحيدة، من بين التقنيات الحالية، التي

الشركة نضج

استثمارات كبيرة

في المركبات

الكهربائية والهجينة

والعاملة

بخلايا الوقود



تلعب هيونداي دوراً بارزاً على الصعيد العالمي في التحول نحو نهج أكثر استدامة من الناحية البيئية في عالم السيارات، من خلال رسم مسار عملي للانتقال في المستقبل من المركبات العاملة بالوقود الأحفوري إلى المركبات الكهربائية التي تناسب مجموعة واسعة من الأسواق العالمية، وفي حين أن هناك إجماعاً الآن في أوساط صناعة السيارات على أن المركبات الكهربائية ستهيمن على مستقبل النقل، اعتبر رئيس عمليات هيونداي في إفريقيا والشرق الأوسط مايك سونغ، أن ثمة ميلاً لدى الشركات إلى التركيز بشكل كبير على خيارات محدودة من التقنيات، ما يجعل المنتجات التي يجري تطويرها غير مناسبة ربما لجميع الأسواق أو للاستخدامات كافة، بحسب المسؤول في الشركة الكورية، الذي أشار إلى أن هيونداي تسيير وفق نهج مغاير. وياتت عملاقة صناعة السيارات الكورية تتبوع أسلوباً مختلفاً في التحول نحو الاستدامة في عالم السيارات، فبدلاً من التركيز على شكل واحد من أشكال إعادة الشحن، تقوم هيونداي بإنتاج طرز مركباتها بناءً على أربعة أساليب أو طرق مقارنة للطاقة الكهربائية هي السيارات الكهربائية بالكامل، والسيارات الهجينة، والسيارات الكهربائية القابلة للشحن، أما الأسلوب الرابع فهو خلايا وقود الهيدروجين. وأوضح سونغ أن معظم شركات صناعة السيارات الكبرى تقوم بتطوير سيارات عاملة بمحركات كهربائية، مشيراً إلى وجود فهم عام سائد بأن هذا هو المستقبل، وأن السيارات الكهربائية ضرورية للحد من انبعاثات غازات الدفيئة والحد من آثار التغير المناخي. لكن رئيس عمليات هيونداي في إفريقيا والشرق الأوسط سلط الضوء على مشكلة تخزين الكهرباء العاملة بخلايا الوقود التي تحد من إمكانيات تخزين الطاقة الكهربائية، بغض النظر عن كون هذه الطاقة



«جاكوار لاند روفر كلاسيك» تطلق سيارتها الكهربائية جاكوار E-TYPE ZERO

كشفت «جاكوار لاند روفر كلاسيك»، عن سيارتها الكهربائية بالكامل جاكوار E-type Zero المصممة على غرار سيارات E-type خلال مشاركتها في المهرجان التكنولوجي Tech Fest الذي نظّمته «جاكوار لاند روفر» في كلية «سنترال سانت مارتنز»، في جامعة الفنون بلندن من 8 إلى 10 سبتمبر، وتمت إعادة إحياء السيارة وتحولها إلى منشأة أعمال «كلاسيك وركس» في مدينة كوفنتري التي تقع على مقربة من موقع تصنيع E-type الأصلية. وبهذه المناسبة، قال تيم هاننج، مدير «جاكوار لاند روفر كلاسيك»: «تجمع E-type Zero بين مزايا التجربة الديناميكية لسيارات E-type مع الأداء المعزز عبر القوة المحركة الكهربائية. وأضاف هاننج: «نهدف من خلال E-type Zero إلى إعادة إحياء اقتناء السيارات الكلاسيكية في المستقبل. كما نتطلع قدماً للاطلاع على ردود فعل عملائنا بالتوازي مع عملنا لطرخ هذا المفهوم في السوق». وعدا عن مزايا القيادة والتصميم الخارجي المشابه لسيارات E-type، تقدم جاكوار E-type Zero أداءً لافتاً، حيث تتمتع بسرعة أكبر ومعدل تسارع يصل من 0-100 كيلو متراً ساعة في غضون 5.5 ثوان، أي أسرع بواقع ثمانية من سيارات السلسلة الأولى E-type. وتعتبر سيارة E-type Zero التي عرضت في أروقة المهرجان التكنولوجي Tech Fest نسخة معدلة عن سيارة السلسلة الأولى 5 Roadster. حيث تتسم بالمزايا الأصلية ذاتها بصرف النظر عن نظام القوة المحركة الفائق الذي يواكب متطلبات القرن الحادي والعشرين وتجهيزاتها وإواجهتها المعدلة، علماً بأن تلك المواصفات مستوحاة أيضاً من سيارات E-type الأصلية.



ولطالما حصدت E-type لقب أفضل تصميم خارجي على الإطلاق منذ طرحها عام 1961، كما وصفها «فيراري إنزو» بأنها «كلاسيك». فقد تم استخدام القليل من التكنولوجيا المزايا المتوفرة في سيارة PACE-المرتفعة، والتي تعد أول سيارة كهربائية من إنتاج «جاكوار لاند روفر». ويمكن لسيارة E-type Zero أن تسيير لمسافة 270 كيلو متراً، وذلك بفضل خفة الوزن الإجمالي للنظام يبلغ 46 كيلو غراماً أي أقل من النظام المستخدم في سيارات E-type الأصلية. وبفضل استخدام نظام القوة المحركة الكهربائي بنفس وزن وأبعاد محرك البنزين ونظام نقل

ليثيوم أيون بنفس الأبعاد والوزن لتلك المستخدمة في محرك XK من 6 اسطوانات في سيارات E-type الأصلية. وحرص الخبراء المسؤولون عن تطوير نظام القوة المحركة الكهربائي على ضمان تموضعه بدقة في نفس موقع محرك XK. ويتربع المحرك الكهربائي (وترس خفف السرعة) بجانب البطارية، أي في نفس موقع علية التروس في سيارات E-type. ويفضل أداة جديدة تنتقل الطاقة إلى علية التروس التفاضلية والجزء الأخير من آلية نقل الحركة إلى السيارة، علماً بأن الوزن الإجمالي للنظام يبلغ 46 كيلو غراماً أي أقل من النظام المستخدم في سيارات E-type الأصلية. وبفضل استخدام نظام القوة المحركة الكهربائي بنفس وزن وأبعاد محرك البنزين ونظام نقل

تعمل بنظام قوة

كهربائي متطور

يتيح تسارعاً

من 0-100 كلم/س

في غضون

5.5 ثوان فقط



«وربة» يطلق بطاقة الإيداع النقدي للشركات



تحدث رئيس مجموعة تمويل المعلومات، وحول استخدام، فإن البطاقة لا تعمل إلا على أجهزة الصرف والإيداع الآلي الخاصة لبنك وربة، ويمكن الحصول عليها عبر تحميل الطلب الخاص بها من صفحة الشركات من موقع بنك وربة الإلكتروني أو عبر زيارة أحد أفرع بنك وربة، وتعبئة المعلومات اللازمة مع تحديد عدد البطاقات المطلوب الحصول عليها وصور البطاقات للأشخاص المخولين بالاستخدام وعلى أن يتم توقيع الطلب من قبل الشخص المخول بالتوقيع نيابة عن الشركة. وحول البطاقة الجديدة،

أطلق بنك وربة مؤخرًا «بطاقة الإيداع النقدي» لعملائه من قطاع الشركات والتي تحولها من الإيداع النقدي في حساباتها لدى بنك وربة. وتجدر الإشارة إلى أنه يحق لكل شركة الحصول على عدد خمس بطاقات للإيداع النقدي. تعتبر بطاقة الإيداع النقدي الحل الأنسب للشركات حيث أن من مميزات، أنه عند الإيداع النقدي يحصل الشخص المودع على إيصال إلكتروني بالمبلغ الذي تم إيداعه دون إمكانية الشخص من معرفة رصيد الحساب وذلك للاحتفاظ بسرية تلك

لكل شركة

الحق في الحصول

على خمس

بطاقات

للإيداع النقدي



أطلق بنك وربة مؤخرًا «بطاقة الإيداع النقدي» لعملائه من قطاع الشركات والتي تحولها من الإيداع النقدي في حساباتها لدى بنك وربة. وتجدر الإشارة إلى أنه يحق لكل شركة الحصول على عدد خمس بطاقات للإيداع النقدي. تعتبر بطاقة الإيداع النقدي الحل الأنسب للشركات حيث أن من مميزات، أنه عند الإيداع النقدي يحصل الشخص المودع على إيصال إلكتروني بالمبلغ الذي تم إيداعه دون إمكانية الشخص من معرفة رصيد الحساب وذلك للاحتفاظ بسرية تلك

«هوندا الغانم» تطلق أقوى عروض التثمين على الدراجات النارية

مع ميزات حصرية. أما بالنسبة لدراجة CBR1000RR 2017 الجديدة كلياً، فهي أخف وزناً وأكثر قوة وأسرع من أي دراجة CBR1000RR أنتجتها هوندا من قبل. لعشاق السباق على الحلقات، تم تجهيز الدراجة بمحرك يستجيب إلى الاحتياجات للقيادة على مضمار السباق، ويضمن أن تكون دراجة CBR1000RR SP على مستوى التحدي. وتتوافر دراجة CBR1000RR SP بعدد محدود، إذ تحتوي على جميع الميزات الجديدة لدراجة CBR1000RR 2017. بالإضافة إلى نظام التعليق الإلكتروني أو هيلينز، وقرامل من طراز بريمو، وكاتم للصوت من التيتانيوم، والكثير من المزايا الحصرية. كما تقدم هوندا دراجة CBR1000RR SP2 بعدد محدود للغاية إذ تستهدف محبي دراجات السباق والمتسابقين المحترفين. وتتضمن دراجة CBR1000RR SP2 جميع الميزات الخاصة بـ CBR1000RR SP، وتضيف صمامات سحب وعادم أكبر وتصميماً أخف وزناً لعجلات مارشيسيني.

وابتكرت هوندا جهاز «أفريكا توين» لمن يطمح إلى التجوال حول العالم واستكشاف مختلف الأماكن، ورؤية أشياء جديدة، والاستمتاع بالمغامرات. للوصول إلى هذه الأماكن، يكون جهاز «أفريكا توين» الرفيق المثالي للمسافر سواء كان السفر في عطلة نهاية الأسبوع، شهراً، أو مدى الحياة.

أطلقت هوندا الغانم، الوكيل الحصري لسيارات ودراجات والمعدات الحربية لهوندا في الكويت، أحدث عروضها لهذا الشهر، حيث تمكن عملاءها من تثمين دراجاتهم النارية الحالية وتبديلها بأحدث من دراجات هوندا الشهيرة، وتقسيطها بسعر الكاش. وتوفر هوندا الغانم هذا العرض بالتعاون مع بنك وربة، وتوفر للعملاء كذلك فرصة الحصول على هدية نقدية لغاية 1500 دينار، في حين تقوم الشركة بتغطية أول ثلاثة أقساط لتكون مجانية للعميل. وتشتهر هوندا بدراجاتها النارية التي تدمج ما بين الأداء القوي والتقنية المتقدمة والموثوقية والراحة والتصميم الجذاب، وتتضمن أكثر الفئات طلباً من دراجات هوندا كلاً من جولد وينج وإنتجرا و CBR1000RR و CRF1000L. وأكثر من أربعة عقود، حددت دراجة هوندا جولد وينج معايير الدراجات النارية المثالية للتجوال. بدءاً من هندستها المتفوقة والسلاسة في القيادة والأداء القوي، تتمتع دراجات هوندا بمحرك قوي في الانتقال إلى السرعة النهائية وهيكل مصمم لتوفير الراحة خلال القيادة طوال اليوم، ذلك بالإضافة إلى هيكل كامل وأمتعة مدمجة لتعزيز الإحساس بالراحة والقيادة بأناقة خلال ركوبها. وتوفر دراجة هوندا جولد وينج القوة والأداء وسهولة المناولة والراحة في القيادة وذلك في ثلاث باقات من هذه الدراجة التي توفر كل منها تجربة ركوب خاصة

مع ميزات حصرية. أما بالنسبة لدراجة CBR1000RR 2017 الجديدة كلياً، فهي أخف وزناً وأكثر قوة وأسرع من أي دراجة CBR1000RR أنتجتها هوندا من قبل. لعشاق السباق على الحلقات، تم تجهيز الدراجة بمحرك يستجيب إلى الاحتياجات للقيادة على مضمار السباق، ويضمن أن تكون دراجة CBR1000RR SP على مستوى التحدي. وتتوافر دراجة CBR1000RR SP بعدد محدود، إذ تحتوي على جميع الميزات الجديدة لدراجة CBR1000RR 2017. بالإضافة إلى نظام التعليق الإلكتروني أو هيلينز، وقرامل من طراز بريمو، وكاتم للصوت من التيتانيوم، والكثير من المزايا الحصرية. كما تقدم هوندا دراجة CBR1000RR SP2 بعدد محدود للغاية إذ تستهدف محبي دراجات السباق والمتسابقين المحترفين. وتتضمن دراجة CBR1000RR SP2 جميع الميزات الخاصة بـ CBR1000RR SP، وتضيف صمامات سحب وعادم أكبر وتصميماً أخف وزناً لعجلات مارشيسيني.

وابتكرت هوندا جهاز «أفريكا توين» لمن يطمح إلى التجوال حول العالم واستكشاف مختلف الأماكن، ورؤية أشياء جديدة، والاستمتاع بالمغامرات. للوصول إلى هذه الأماكن، يكون جهاز «أفريكا توين» الرفيق المثالي للمسافر سواء كان السفر في عطلة نهاية الأسبوع، شهراً، أو مدى الحياة.