**كشفت شركة كيا موتورز النقاب عن أول محركاتها بتقنية التوقيت المتكيف للصمامات "CVVD" لأول مرة في العالم مع تحسين الأداء وخفض الانبعاثات الغازية**

* **لقد بدأ الإنتاج بالجملة للتقنية الأولى في العالم، التي تتحكم في توقيت فتح وإغلاق الصمامات وفقًا لظروف القيادة،**
* **حيث حسنت هذه التقنية الأداء بنسبة 4 ٪ وكفاءة استهلاك الوقود بنسبة 5 ٪، وأدت إلى خفض الانبعاثات بنسبة 12 ٪**
* **سوف تطبق هذه التقنية الجديدة لاول مرة في محرك " G1.6 T-GDi" الذي يعمل بنظام "إسمارت إستريم"**

سيول، يوليو 2019 م:- طورت شركة كيا موتورز تقنية التوقيت المتكيف للصمامات (CVVD) لأول مرة في العالم لإستخدامها في سيارات كيا المستقبلية، ولقد تم الكشف عن الابتكار في استوديو شركة كيا موتورز في مدينة جويانج يوم الأربعاء إلى جانب محرك " G1.6 T-GDi" الذي يعمل بنظام "إسمارت إستريم" وهو المحرك الأول الذي تطبق عليه هذه التقنية.

تعمل تقنية التوقيت المتكيف للصمامات "CVVD" على تحسين أداء المحرك وكفاءة استهلاك الوقود مع المحافظة على البيئة أيضًا، كما إن تقنية التحكم بالصمام تنظم مدة فتح وإغلاق الصمام وفقا لظروف القيادة، وتحقيق زيادة في الأداء بنسبة 4٪ وتحسن كفاءة الوقود بنسبة 5٪، علاوة على خفض الانبعاثات بنسبة 12٪.

إسم التقنية المبتكرة: تقنية التوقيت المتكيف للصمامات "CVVD"

إن أداء محرك الاحتراق الداخلي وكفاءته محكومين، حتى الآن، بتقنية التحكم في الصمام المتغير التي تضبط توقيت فتح وإغلاق الصمام وعمق فتحة الصمام، مع توليد طاقة المحرك من خلال دورة استنفاد ضغط استهلاك الوقود.

تدير تقنيات التحكم في الصمام المتغير العادية توقيت فتح وإغلاق الصمام (كما هو الحال في توقيت الصمام المتغير باستمرار - CVVT) أو التحكم في حجم الهواء المقبول عن طريق ضبط عمق الفتحة (رفع الصمام المتغير باستمرار - CVVL)، كما إن تقنيات التحكم في الصمام المتغير السابقة لا تستطيع أن تنظم مدة الصمام، لأن توقيت إغلاق الصمام كان يخضع لتوقيت الفتح ولا يمكنه الاستجابة لحالات القيادة المتنوعة، أما تقنية التوقيت المتكيف للصمامات "CVVD" قد نقلت التكنولوجيا في اتجاه جديد عن طريق ضبط المدة التي يفتح فيها الصمام.

فعندما تكون السيارة منطلقة بسرعة ثابتة وتحتاج إلى طاقة محرك منخفضة، تفتح تقنية "CVVD" صمام السحب من منتصف إلى نهاية ضغط الشوط، الأمر الذي يساعد على تحسين كفاءة استهلاك الوقود عن طريق تقليل المقاومة الناجمة عن الضغط، ومن ناحية أخرى، عندما تكون طاقة المحرك مرتفعة، مثلاً عندما تكون السيارة تسير بسرعة عالية، يتم إغلاق صمام السحب في بداية ضغط الشوط لزيادة مقدار الهواء المستخدم في الإحتراق إلى الحد الأقصى، مما يعزز من عزم الدوران لتحسين عملية التسارع .

**محرك " G1.6 T-GDi" الذي يعمل بنظام "إسمارت إستريم"**

تم كشف النقاب إلى جانب تقنية "CVVD" الجديدة عن محرك " G1.6 T-GDi" الذي يعمل بنظام "إسمارت إستريم"، وهو عبارة عن وحدة V4 توربو تعمل بالبنزين بقوة 180 حصان وعزم دوران 27.0 كجم دقيقة، ويُعد المحرك الجديد أول من تم فيه تطبيق تقنية "CVVD" الجديدة للشركة، كما يتميز أيضًا بإعادة تدوير غاز العادم منخفض الضغط (LP EGR) لزيادة كفاءة استهلاك الوقود.

يقوم نظام إعادة تدوير غاز العادم بإرجاع بعض الغاز المحترق بواسطة المحرك إلى غرفة الاحتراق، مما ينتج عنه تأثير تبريد وتقليل انبعاثات أكاسيد النيتروجين، كما يتميز محرك "G1.6 T-GDi" أيضًا بنظام الضغط المنخفض الذي يعيد توجيه غاز الانبعاث المحترق إلى مقدمة ضاغط الشاحن التوربيني، بدلاً من نظام السحب، لزيادة الكفاءة في ظل ظروف الحمل العالية.

بالإضافة إلى ذلك، تحتوي الوحدة الجديدة على نظام إدارة حراري متكامل يعمل على تسخين المحرك أو تبريده بسرعة إلى درجة حرارة مثالية، ونظام رش مباشر قوي يصل إلى 350 بارًا، متجاوزًا 250 بارًا مقارنة بمحرك "T-GDi" السابق، بالإضافة إلى ذلك تم تقليل احتكاك المحرك بنسبة 34٪ مع استخدام الأجزاء المتحركة ذات الاحتكاك المنخفض.

|  |
| --- |
| **للاستفسارات**  |
| **السيد/عبدالله عمر عبدالغني**مدير العلاقات العامة شركة الجبر التجارية "كيا الجبر"هاتف: 966138589666+ تحويلة 1195هاتف جوال: 966599998531+بريد إلكتروني: aomar@kia-sa.com    | **السيد/عماد عيسى**مدير حسابات العملاءالعلاقات العامة والمناسبات الهامةهاتف: 966126067069+ تحويلة 108هاتف جوال: 966507014323+بريد إلكتروني: emad@prphenomenal.co |