

شركة
فولكس فاجن
الألمانية للسيارات

الكاتب
مروان سمور



شركة فولكس فاجن الألمانية للسيارات

تأليف

مروان سمور

إلى روح أبي

الى امي الحبيبة
الى جميع من أحبهم
الى وطني الجميد
اهدي هذا الكتاب

فولكس فاجن

فولكس فاجن أو فولكس فاغن (بالألمانية: Volkswagen، تنطق: [ˈfɔlks.vaːɡən]) شركة صناعية ألمانية كبرى، أسسها حزب العمال الألماني عام 1937، ومقرها فولفسبورغ، سكسونيا السفلى، في ألمانيا، وتتبع لمجموعة شركات فولكس فاجن. تنتج الشركة سيارات فولكس واغن إحدى السيارات الأكثر مبيعاً حيث وتمثل الآن ثاني أكبر منتج للسيارات في العالم، بعد تويوتا. فولكس فاجن (بالألمانية: Volkswagen)، أي سيارة الشعب، من فولك Volk: شعب، فاجن Wagen: سيارة علامة سيارات ألمانية شهيرة. تم تطويرها أيام هتلر لتكون سيارة الشعب كما يتضح من اسمها باللغة الألمانية. وهي ثالث أكبر شركة سيارات في العالم

بعد تويوتا وجنرال موتورز. وتمتلك ملكية الشركة المصنعة لأسرع سيارة في العالم (بوغاتي).

تطور الشركة

ساهمت الشركة الأم في نشر ثقافة السيارات منذ الحرب العالمية الثانية إذ كانت سيارة الشعب الأولى وللعلم، إن فولكس فاغن اتخذت هذا الاسم على غرار التكتاف الشعبي، فسميت لهذا باسم (سيارة الشعب) وتصدرت إيرادات الشركة في محافل كثيرة وذلك لنمو أعمالها على مستوى العالم وكانت خارطة الشركة الأم تزيد في التوسع إذ وصلت سيارة (البيتل) الشهيرة للرقم 1,000,000 في فترة قياسية تعد هي الأقصر في تاريخ ألمانيا في السبعينات من القرن المنصرم. وبالرغم من النجاح الكبير الذي حققته الشركة لم تتوان عن التوسع والطموح الأكبر لغزو العالم بوصول هذه التحفة لكل منزل. توسعت شركة فولكس فاغن لتتال كبرى شركات تصنيع السيارات، فطالت يدها شركة (أودي) العريقة لتصل إلى شركة (لامبورغيني) الغنية عن التعريف وذلك إثر إفلاس الأخير بسبب التكلفة العالية في التصنيع ولم تتوان فولكس فاغن عن مد يد العون وشراء الحصة الأكبر من أسهم شركة السيارات الرياضية، فأغلب السيارات الألمانية تقع تحت مظلة فولكس فاغن ومن أبرزها شركة (بورشه) المصنع العريق للسيارات الرياضية.

إن الجزء الأول من الاسم "Volks" والذي يعني «شعب» لم يستخدم فقط مع السيارات، بل أيضاً مع كثير من منتجات ألمانيا النازية ومنها مذياع الشعب.

باعث شركة صناعة السيارات الألمانية «فولكس فاغن» أكثر من ثمانية ملايين سيارة عام 2011 على ما أعلن رئيسها مارتن فينتركورن، الأمر الذي يسمح لها بالاقتراب من المرتبة الأولى عالمياً التي تسعى إليها. المجموعة التي تمتلك ماركات فولكس واغن وأودي وسيات وسكودا وبنفلي وبوغاتي ولامبورغيني وشاحنات «في دبليو» باعت 8,156 ملايين آلية عبر العالم العام الماضي على ما أفاد فينتركورن المشارك في معرض ديترويت الدولي للسيارات الذي افتتح يوم الاثنين بالشهر الأول لعام 2012

تاريخ شركة فولكس فاجن



نموذج بورش من النوع 12 (Zündapp)، متحف الثقافة الصناعية، نورمبرج

تأسست فولكس فاجن عام 1937 من قبل جبهة العمل الألمانية (Deutsche Arbeitsfront) في برلين.

أوائل ثلاثينات القرن الماضي، كانت السيارات ترفاً - فمعظم الألمان لم يكن بمقدورهم تحمّل تكلفة أكثر من دراجة نارية. ألماني واحد فقط من أصل 50 يمتلك سيارة. سعياً وراء سوق جديدة محتملة، بدأ بعض صانعي السيارات مشاريع «سيارات الناس» المستقلة - مرسيدس H170 و BMW 3/15 و Adler AutoBahn و Steyr 55 و Hanomag 1.3L وغيرها.

لم يكن هذا الاتجاه جديداً، حيث يرجع الفضل إلى Béla Barényi في تصميمها الأساسي في منتصف عشرينات القرن الماضي. قام جوزيف غانز بتطوير سيارة Standard Superior (وصلت إلى حد الإعلان عنها مثل «فولكسفاغن الألمانية»). في ألمانيا، أنتجت شركة Hanomag السيارة PS 10/2 Kommissbrot""، وهي سيارة صغيرة رخيصة بمحرك خلفي، من عام 1925 إلى عام 1928.

أيضاً، في تشيكوسلوفاكيا، أصبحت سيارة Tatra T77 التي يقودها هانز ليدوينكا، وهي سيارة مشهورة جداً بين النخبة الألمانية، أصغر حجماً وبأسعار معقولة في كل مراجعة. كان فرديناند بورش، المصمم الشهير للسيارات الفاخرة وسيارات السباق، يحاول منذ سنوات جذب صانع مهتم بسيارة صغيرة مناسبة لعائلة. قام ببناء سيارة تسمى «فولكس أوتو» من الألف إلى الياء في عام 1933، مستخدماً العديد من الأفكار الشائعة والعديد من الأفكار الخاصة به، حيث قام بتجميع سيارة بمحرك خلفي مبرّد بالهواء وقضيب التواء معلق

وشكل «خفساء» غطاء أمامي مستدير لتحسين الديناميكا الهوائية (ضروري لأنه يحتوي على محرك صغير).

عام 1934، بينما العديد من المشاريع المذكورة أعلاه ما زالت قيد التطوير أو في المراحل الأولى من الإنتاج، شارك أدولف هتلر، وأمر بإنتاج سيارة أساسية قادرة على نقل شخصين بالغين وثلاثة أطفال في سن 100 كيلومتر في الساعة (62 ميل/س). لقد أراد أن يتمكن جميع المواطنين الألمان من الوصول إلى السيارات. ستكون «السيارة الشعبية» متاحة لمواطني الرايخ الثالث من خلال خطة توفير بسعر 990 Reichsmarks (396 دولارًا أمريكيًا في 1938 دولارًا) - حول سعر دراجة نارية صغيرة (يبلغ متوسط الدخل حوالي 32 رينغيت ماليزي في الأسبوع). سرعان ما أصبح واضحًا أن الصناعة الخاصة لا تستطيع تشغيل سيارة مقابل 990 رينغيت ماليزي فقط. وهكذا، اختار هتلر رعاية مصنع جديد بالكامل مملوك للدولة باستخدام تصميم فرديناند بورش (مع بعض قيود تصميم هتلر، بما في ذلك المحرك المبرّد بالهواء حتى لا يتجمد أي شيء). كان القصد من ذلك أن يشتري الألمان العاديون السيارة عن طريق خطة التوفير (" Fünf Mark die Woche musst du sparen, willst du im eigenen Wagen fahren " - «خمس ماركات في الأسبوع يجب أن تنحبها جانباً إذا كنت تريد الركوب في سيارتك الخاصة»)، والتي دفعها حوالي 336000 شخص في النهاية. ومع ذلك، كان المشروع بأكمله غير سليم من الناحية المالية، وكان الحزب النازي هو الوحيد الذي جعل من الممكن توفير التمويل. نماذج أولية للسيارة تسمى "KdF-Wagen" (الألمانية: Kraft durch Freude – «القوة من الفرحة») ظهرت منذ عام 1938 فصاعدًا (تم إنتاج السيارات الأولى في شتوتغارت). كان للسيارة شكل دائري مميز ومحرك رباعي مسطح مبرد بالهواء ومثبت في الخلف. كانت سيارة VW مجرد واحدة من العديد من برامج KdF، والتي تضمنت أشياء مثل الجولات والنزهات. لم يتم تطبيق البادئة ("People") - Volks على السيارات فقط، ولكن أيضًا على المنتجات الأخرى في ألمانيا؛ جهاز استقبال الراديو «Volksempfänger» على سبيل المثال. في 28 مايو 1937، تم تأسيس شركة Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens mbH («شركة لتحضير شركة فولكس فاجن الألمانية المحدودة»)، أو Gezuvoor باختصار، بواسطة Deutsche Arbeitsfront في برلين. بعد أكثر من عام، في 16 سبتمبر 1938، أعيدت تسميتها إلى Volkswagenwerk GmbH.



فولكس فاجن نوع E82

قام إروين كوميندا، المصمم الرئيسي لشركة Auto Union منذ فترة طويلة، وهو جزء من فريق
Ferdinand Porsche المخترع بعناية،

بتطوير جسم السيارة من النموذج الأولي، والذي كان معروفًا باسم Beetle المعروفة اليوم. كانت واحدة من
أولى السيارات المصممة بمساعدة نفق هوائي - وهي طريقة مستخدمة في تصميم الطائرات الألمانية منذ
أوائل عشرينيات القرن الماضي. خضعت تصميمات السيارات لاختبارات صارمة وحققت رقماً قياسيًّا في
مليون ميل من الاختبارات قبل اعتبارها منتهية.

بدأ بناء المصنع الجديد في مايو 1938 في المدينة الجديدة "Stadt des KdF-Wagens" (فولفسبورج
حاليًّا)، والتي تم بناؤها خصيصًا لعمال المصنع.

كان هذا المصنع قد أنتج عددًا قليلاً من السيارات في الوقت الذي بدأت فيه الحرب عام 1939. لم يتم تسليم أي منها فعليًا إلى أي حامل لدفاتر طوابع التوفير المكتملة، على الرغم من تقديم كابرولييه واحد من النوع 1 إلى هتلر في 20 أبريل 1944 (عيد ميلاده الخامس والخمسين).

شعارات فولكس فاجن منذ نشأتها



أهم موديلات فولكس فاجن الحالية

- فولكس فاجن EOS
- فولكس فاجن فوكس
- فولكس فاجن جولف
- فولكس فاجن سيجتار
- فولكس فاجن ماجوتان
- فولكس فاجن أب
- فولكس فاجن جيتا
- فولكس فاجن باسات
- فولكس فاجن باسات CC

فولكس فاجن سانتانا
فولكس فاجن فايٽون
فولكس فاجن شاران
فولكس فاجن طوارق
فولكس فاجن تيغوان
فولكس فاجن نيو بيتلز
فولكس فاجن بورا
فولكس فاجن جى تى آى
فولكس فاجن اِكس رابيت
فولكس فاجن جى اِل آى
فولكس فاجن ار 32
فولكس فاجن كروس فوكس
فولكس فاجن فينتو
فولكس فاجن بولو
فولكس فاجن باراتى
فولكس فاجن بوينتر
فولكس فاجن توران
فولكس فاجن كادي
الخنفساء الجديدة
فولكس فاجن شيروكو
فولكس فاجن تى روك

التصنيف العالمي

لفترة طويلة مضت كانت فولكس فاجن أكبر شركة للسيارات المصنعة مع حصة في السوق بلغت أكثر من 20 في المئة في جميع أنحاء العالم وتضم شركة فولكسفاغن 12 علامة تجارية مختلفة وتفوقت الشركة في النصف الأول من عام 2015 على تويوتا وجنرال موتورز من ناحية المبيعات حيث بلغت مبيعات فولكسفاغن 5,04 مليون سيارة وتويوتا 5,02 مليون سيارة وجنرال موتورز 4,80 مليون سيارة وتطمح الشركة إلى أن تكون على نحو دائم أكبر مصنع للسيارات في العالم بحلول العام 2018.

فضيحة الانبعاثات

في سبتمبر 2015 أعلنت السلطات الأمريكية أن فولكس فاجن تلاعبت بالمعايير البيئية عن طريق برمجة بعض سياراتها التي تباع في الولايات المتحدة والتي تعمل بالديزل لتشغيل برنامج مراقبة الانبعاثات فقط عندما يتم عمل اختبار للسيارة. هذه الفضيحة تسببت في تقديم الرئيس التنفيذي للشركة مارتن فينتركورن استقالته، وذكر محللون أن هذه الفضيحة تعتبر تهديد لاقتصاد ألمانيا خاصة وأن الشركة توظف حوالي 600 ألف شخص.

رياضة السيارات

تعد سيارات الفولكس فاجن في مضمار السباق من ألد الأعداء حيث دخلت الشركة مضمار السباق مع أواخر الحرب العالمية الثانية ومن أبرز السيارات الحديثة التي تمت قيادتها في المضمار سيارت «بولو 7» المطورة بالعجلات ذات السبع بوصات ومن أشهر سائقها المتسابق العالمي «منستر»

داكار

ربحت رالي داكار 2009 التي أقيمت في الأرجنتين وتشيلي.

ربحت رالي داكار 2010 التي أقيمت في الأرجنتين وتشيلي.

ربحت رالي داكار 2011 التي أقيمت في الأرجنتين وتشيلي.

صور رياضة السيارات



سيارة برلين-روما VW Type 60 K 10 أو Porsche Type 64 أثناء قيادة تجريبية لسباق AvD Oldtimer Grand Prix في نوربورغرينغ، في نهاية الخط الخلفي المستقيم. من المحتمل أن يكون السائق هو المالك



فولكس واجن بيتل ذات المحركين للأخوين ويلسون وإيمرسون فيتيتالدي (فيتيتالدي-باردال، 1967) المالك:
Museu do Automobilismo Brasileiro



فريق TC2000 "مسابقة الفريق الرياضي": فولكس واجن بورا #3 إميليانو سباتارو



Stock Car V8 Brasil: فولكس فاجن بورا رقم 12 أمير نصر ريسينغ، سيارة هوفر أورسي



VW Race Touareg 2 blue vl EMS



Formula Truck 2006 Rd.3 Interlagos: فولكس فاجن تتصدر #8 أدالبرتو جارديم (فولكس واجن)
 #20 بيدرو موفاتو (سكانيا) #22 لوي سي. زابيليني (فورد) #17 بيتو نابوليتانو (فولكس فاجن) #44
 هيربرتو هاينز

الجوائز

فولكس فاجن بولو في كرايستشيرش، نيوزيلندا. فازت فولكس فاجن بولو بجائزة سيارة العام 2010 في العالم

فولكس فاجن! فازت بجائزة سيارة العام 2012 في العالم

حازت فولكس فاجن على المرتبة الرابعة بين أكثر السيارات تأثيراً في القرن العشرين في مسابقة سيارة القرن لعام 1999، عن طراز فولكس فاجن من النوع الأول "بيتل". وتأخرت فقط في طراز Ford Model T و Citroën DS و BMC Mini.

أنتجت فولكس فاجن أربعة فائزين بجائزة سيارة العام الأوروبية البالغة من العمر 50 عامًا.

أنتجت فولكس فاجن خمسة فائزين بجائزة الولايات المتحدة موتور تريند لسيارة العام - التسمية الأصلية لسيارة العام، والتي بدأت عام 1949.



فولكس فاجن بولو في كرايستشيرش، نيوزيلندا. فازت فولكس فاجن بولو بجائزة سيارة العام 2010 في العالم



فولكس فاجن! فازت بجائزة سيارة العام 2012 في العالم

صور لسيارات فولكس فاجن



فولكس فاجن كادي



فولكس فاجن Eos



فولكس فاجن فوكس



فولکس فاجن گولف پلس



فولکس فاجن گولف فاریانت



فولكس فاجن جيتا 5



فولكس فاجن Transporter



خفساء



فولكس فاجن باسات



فولكس فاجن Phaeton



فولكس فاجن پولو



فولكس فاجن Scirocco



فولكس فاجن Sharan



فولكس فاجن تيغوان



فولكس طوارق



فولکس فاجن توران

فولكس فاغن غولف

فولكس فاغن غولف (بالألمانية: Volkswagen Golf) هي سيارة ألمانية رياضية صغيرة تصنعها شركة فولكس فاجين-جولف منذ عام 1974 ويتم تسويقها في جميع أنحاء العالم من خلال سبعة طرازات متنوعة، وسيارة غولف 3 هي الأكثر مبيعاً لشركة فولكس فاغن غولف حيث تم بيع منها أكثر من 25 مليون سيارة، في بدايات تصنيع غولف كانت تحمل 3 أبواب فقط ولكن منذ عام 1993 بدأ تصنيع سيارات تحمل 5 أبواب.

تم إنتاج سبعة إصدارات من سبعة الفئة حتى اليوم، ومن الجدير بالذكر أن اسم السيارة يختلف من مكان لآخر حيث تسمى فولكس فاجن رابيت (بالإنجليزية: Volkswagen Rabbit) في كندا والولايات المتحدة الأمريكية وتسمى فولكس فاجن كاربيبي في المكسيك (بالإنجليزية: Volkswagen caribe).

وآخر إنتاج لهذه الفئة هي الجولف 7 والتي تأتي بمحرك 1400 تيربو وقدره حصانيه تقدر ب 140 حصان ومجهزه ب 11 وساده هوائية من سبعة مخارج.

فولكس فاجن جولف هي سيارة مدمجة أنتجتها الشركة الألمانية لصناعة السيارات فولكس فاجن منذ عام 1974، ويتم تسويقها في جميع أنحاء العالم عبر ثمانية أجيال، في تكوينات هيكل مختلفة وتحت لوحات تحمل أسماء مختلفة - بما في ذلك فولكس فاجن رابيت في الولايات المتحدة والولايات وكندا (أم كاي1 وأم كاي5)، وباعتبارها فولكس فاجن كاربيبي في المكسيك (أم كاي1).

كان جولف أم كاي1 الأصلي بديلاً بمحرك أمامي ومحرك أمامي لمحرك فولكس فاجن بيتل الذي يعمل بنظام الدفع الخلفي والمبرد بالهواء. تاريخياً، الجولف هو طراز فولكس فاجن الأكثر مبيعاً وهو من بين أفضل ثلاثة موديلات مبيعاً في العالم، حيث تم تصنيع أكثر من ثلاثين مليوناً اعتباراً من يونيو 2013.

في البداية، كانت معظم سيارات الجولف عبارة عن سيارات هاتشباك بثلاثة أبواب. تشمل المتغيرات الأخرى سيارة هاتشباك ذات 5 أبواب، وعقار (فاريانت، من 1993)، قابلة للتحويل (كابريوليه وكابريو، 1979-2002، كابريوليه، 2011 إلى الوقت الحاضر)، وصالون قائم على الجولف، يسمى فولكس فاجن جيتا، فولكس فاجن فينتو (من 1992) أو فولكس فاجن بورا (من 1999). لقد ملأت السيارات العديد من قطاعات السوق، من كونها سيارة أساسية يومية إلى سيارة هاتشباك عالية الأداء.

حازت فولكس فاجن جولف على العديد من الجوائز طوال تاريخها. فازت الجولف بجائزة سيارة العام في العالم في عام 2009، مع فولكس فاجن جولف أم كاي6 وفي عام 2013 مع فولكس فاجن جولف أم كاي7. فولكس فاجن جولف هي واحدة من ثلاث سيارات فقط، والأخرى هي رينو كليو وفوكسهول أسترا، التي تم اختيارها كأفضل سيارة أوروبية للعام مرتين، في عامي 1992 و2013.

قدمت فولكس فاجن جولف قائمة أفضل 10 سيارات وسائق سنوية عدة مرات. فازت جولف أم كاي7 بجائزة (بالإنجليزية: Motor Trend Car of the Year) في عام 2015، كما فازت أم كاي1 جي تي أي بالجائزة في عام 1985.

الجيل الأول (أم كاي1 / إيه1، تايب 17؛ 1974)

فولكس فاجن جولف أم كاي1 هي الجيل الأول من سيارة عائلية صغيرة تصنعها فولكس فاجن وتسوقها. كان جديرًا بالملاحظة أنه يشير إلى تحول فولكس فاجن لخطوط سياراتها الرئيسية من الدفع الخلفي ومحركات تبريد الهواء المثبتة في الخلف إلى الدفع بالعجلات الأمامية مع محركات تبريد المياه مثبتة في المقدمة والتي غالبًا ما تكون مستعرضة.

خلفت سيارة فولكس فاجن بيتل، ظهر الجيل الأول من لعبة الجولف في أوروبا في مايو 1974 بتصميم إيطالديزاين من قبل (بالإنجليزية: Giorgetto Giugiaro's Italdesign).



النموذج السادس لسيارات الجولف



النموذج الأول لسيارات الجولف (1974-1983)

التاريخ

بدأت فولكس فاجن في إنتاج نماذج أولية من بدائل بيتل المحتملة منذ أوائل الخمسينيات من القرن الماضي، وربما تكون قد تلقت مقترحات تصميم من بورش قبل ذلك. بدأت جميع أسماء المشاريع الداخلية بـ "EA" «إي إيه»، والتي تعني (بالإنجليزية: Entwicklungsauftrag) وتعني «مهمة التطوير». بدأ هذا العمل خلال فترة هاينز نوردهوف، الذي كان المدير العام لشركة فولكس فاجن من 1948 إلى 1968.

في عام 1952، قامت الشركة ببناء إي إيه41 بالتعاون مع بينينفارينا.

خنفساء معاد تكوينها بشكل أساسي، ولم تدخل حيز الإنتاج أبدًا.

ظهر أول نموذج أولي لـ إي إيه 47 في عام 1953؛ تم بناء ما لا يقل عن 11 نوعًا مختلفًا من إي إيه 47 خلال السنوات الثلاث القادمة.

بحلول منتصف الخمسينيات من القرن الماضي، بدأ طرح الأسئلة حول مستقبل بيتل من خارج الشركة. في عام 1957، نشر مقال بعنوان «هل فولكس فاجن مؤرخة؟» ظهر في مجلة شتيرن الألمانية الغربية. بعد ذلك بعامين، تم استخدام عنوان مشابه في مقال في أخبار دير شبيجل الأسبوعية. في عام 1958، بدأت بورش مشروعًا برقم 728 لسيارة بيتل منقحة. بعد بضع سنوات أصبح هذا هو فولكس فاجن إي 53. استمر هذا المشروع لعدد من السنوات وأنتج العديد من النماذج الأولية، حيث تم تصميم الهيكل الأولية من قبل بورش والنماذج اللاحقة التي صممها غيا. أدى إي إيه 53 في النهاية إلى نموذج النوع 3. في عام 1957، بدأت دراسة تصميم أخرى، إي إيه 97. كان هذا التمرين أكبر من بيتل، لكنه حافظ على مجموعة نقل الحركة المعتادة المثبتة في الخلف. تم بناء 200 نسخة من هذا التصميم. يتنوع التصميم، اعتمادًا على ما إذا كان هيكل سيارة معينة قد تم بواسطة فولكس فاجن أو غيا. تبدو بعض السيارات صدى السيارات اللاحقة من النوع 3، على الرغم من أن إي إيه 97 كان أصغر. تم بناء آخر إي إيه 97 في عام 1960. سيوفر إي إيه 97 الأساس لنموذج برازيليا من فولكس فاجن دو برازيل.

كان إي إيه 158 مشروعًا خلفًا لخفساء بدأ في عام 1962 بدراسة أحادية الجسم بواسطة بينينفارينا. مع تقدم المشروع نمت السيارة في الحجم والوزن. في النهاية تم رفضها كبديل لبيتل، لكنها كانت بمثابة الأساس لطرز 411 اللاحق.

النموذج الأولي فولكس فاجن EA235 (1967)

في عام 1967 ظهرت مجموعة أخرى من النماذج الأولية لبدائل بيتل المحتملة في شكل إي إيه 235 وإي إيه 235a.

في عام 1968 ظهر آخر نموذج أولي داخلي لاستبدال بيتل الذي تم بناؤه تحت توجيه نوردهوف. كانت هذه السيارة، المعينة إي إيه 276، عبارة عن سيارة هاتشباك صغيرة بثلاثة أبواب مع دفع أمامي باستخدام محرك فولكس فاجن المبرد بالهواء. تم إلغاء برنامج إي إيه 276 بعد وفاة نوردهوف، لكنه وجد حياة جديدة كمصدر إلهام للغول البرازيلي.

خلال فترة نوردهوف، وسعت شركة فولكس فاجن خط إنتاجها مع إطلاق في دبليو 1500 في عام 1961، و411 في عام 1968. وفي عام 1964، استحوذت الشركة على مجموعة أوتو يونيون (بالإنجليزية: Auto Union) من ديملر بانز (بالإنجليزية: Daimler-Benz) ومعها تقنيات الشركات المكونة لـ دي كاي بليو، هورش، أودي، واندرد. (بالإنجليزية: DKW & Horch & Audi & Wanderer).

تغييرات الشركة والنماذج الأولية اللاحقة

خلف كيرت لوتز نوردهوف في منصب المدير العام لشركة فولكس فاجن من عام 1968 إلى عام 1971. العمل على توسيع خط الإنتاج وإيجاد بديل لبيتل المتسارع. تحت قيادة لوتز، استحوذت فولكس فاجن على أن أس يو (بالإنجليزية: NSU) في عام 1969. تم دمج أن أس يو لاحقًا في مجموعة اتحاد السيارات. كانت إحدى نتائج هذا الاستحواذ أن السيارة ذات الدفع بالعجلات الأمامية متوسطة الحجم التي كانت قيد التطوير في أن أس يو ستصل إلى السوق، ليس كسيارة أن أس يو، ولكن مثل فولكس فاجن كاي70.

في عام 1968 بدأ مشروع تطوير آخر باسم إ إي266. نشأ هذا المشروع مع بورش، حيث بدأ كمشروع داخلي في وقت مبكر من عام 1966. استخدم هذا التصميم غير العادي محركًا خلفيًا وسطيًا ودفعًا خلفيًا مع محرك رباعي الأسطوانات مبرد بالماء مثبت على جانبه ومثبت طوليا تحت أرضية مؤخرة مقصورة الركاب.

في عام 1969، بعد عام واحد من بدء العمل في فولكس فاجن على إ إي266، تم تكليف مشروع آخر باسم إ إي337. سيعتمد هذا المشروع على المحركات وتكنولوجيا الدفع بالعجلات الأمامية من قسم أودي في اتحاد السيارات.

دخول الأوقات الصعبة

في عام 1966 قامت فولكس فاجن ببناء ما يقرب من 1.5 مليون سيارة وحققت أرباحًا صافية قدرها 300.000.000 مارك ألماني. 238 بحلول عام 1967 ولكن المبيعات المحلية انخفضت إلى 370.000 وحدة من 600.000 وحدة في عام 1965. كانت حزمة التحفيز الاقتصادي المدعومة من الحكومة قادرة لتحقيق انتعاش في المبيعات. 243، 244 ارتفعت صادرات بيتل إلى الولايات المتحدة من 232,550 في عام 1963 إلى 423,008 في عام 1968.

241

أطلق المنافسون المحليون فورد في أوروبا وأوبل طرازات سيارات صغيرة جديدة تستهدف سوق فولكس فاجن التقليدي مباشرة. انخفضت حصة فولكس فاجن في سوق السيارات المحلية الألمانية من 45 في المائة في عام 1960 إلى 26 في المائة في عام 1972.

239 انخفضت الأرباح من مستوى مرتفع بلغ 330.000.000 مارك ألماني في عام 1969 إلى 12.000.000 مارك ألماني في عام 1971، ويرجع ذلك أساسًا إلى تراجع مبيعات بيتل وارتفاع تكاليف البحث والتطوير.:

245

في عام 1971، أنهت حكومة الولايات المتحدة قابلية التحويل الدولي للدولار الأمريكي إلى الذهب فيما أطلق عليه صدمة نيكسون. كانت إحدى نتائج ذلك أن المارك الألماني ارتفع بنسبة 40 في المائة مقابل الدولار الأمريكي في عام 1971. أدى هذا، بالإضافة إلى رسوم استيراد بنسبة 10 في المائة على السيارات التي تدخل الولايات المتحدة، إلى انخفاض مبيعات بيتل في ما أصبح سوقًا مهمًا لفولكس فاجن. في عام 1973، ضربت أزمة نفط أوبك، مما أدى إلى ركود عالمي. استجابت الحكومة الألمانية بإجراءات طارئة تحظر استخدام السيارات الخاصة في أيام معينة من الأسبوع وحدود السرعة الشاملة.

في عام 1972، ارتفعت حصة أوبل في السوق الألمانية إلى 20.4٪، مما جعلها أكبر شركة لتصنيع السيارات في ألمانيا وتجاوزت شركة فولكس فاجن في سوقها المحلي.

في عام 1972، نشر مركز أمان السيارات «صغير - حول السلامة: المخاطر المصممة لفولكس فاجن»، والتي فحصت أوجه القصور في السلامة في بيتل تمامًا كما فعل كتاب رالف نادر السابق غير آمن في أي سرعة لشفروليه كورفير. كل ما سبق مجتمعة أدى إلى إعلان فولكس فاجن خسارة 807.000.000 مارك ألماني في عام 1974. في نفس العام سجلت فولكس فاجن الأمريكية وحدها خسارة قدرها 200.000.000 مارك ألماني.:

246,247

حل رودولف لايننج محل لوتز كمدير عام لشركة فولكس فاجن من عام 1971 إلى عام 1975. وتعليقًا على الوضع في شركة فولكس فاجن كما وجدها، قال لايننج:

«كان الوضع العالمي لشركة فولكس فاجن أكثر خطورة مما كنا نعتقد في السابق - وببساطة، كنا نتعامل مع بقاء مجموعة عملاقة توظف أكثر من 220.000 شخص حول العالم»

بعد أسبوعين من توليه منصب الإدارة، أوقف ليدينغ العمل على إي 266 المصمم من قبل بورشه وأمر بتدمير جميع النماذج الخمسين التي تم بناؤها حتى تلك اللحظة باستثناء اثنين.



النموذج الأولي فولكس فاجن (1953/55) EA47



النموذج الأولي فولكس فاجن (1967) EA235





VW فولكس فاجن جولف 1 مع مجموعات المصابيح الخلفية الأوسع



فولكس فاجن جولف LX مع المصابيح الأمامية المزدوجة

في عام 1969، قام لوتز والمستورد الإيطالي من شركة فولكس فاجن غيرهارد آر جومبيرت بزيارة معرض تورينو للسيارات. بعد اختيار ست سيارات مفضلة لديهم في المعرض، اكتشفوا أن أربعة من الست تم تصميمها بواسطة جيورجيتو جيوجيارو واستوديو إيطالديزاين (بالإنجليزية: Italdesign) الخاص به. تمت دعوة جيوجيارو إلى فولفسبورج في يناير 1970 للعمل في مشروع التطوير إي337.

حدد موجز التصميم المقدم من فولكس فاجن سيارة من الفئة سي بهيكل من صندوقين في إصدارات بثلاثة وخمسة أبواب. قدم العميل أيضًا إلى جيوجيارو الأبعاد الأساسية وخيارات مجموعة نقل الحركة.

أنتج جيوجيارو تصميمًا يعكس أسلوب توقيعه «اوريفامي» أو «الورق المطوي»، مع التركيز على الزوايا الحادة والطائرات المسطحة. اعتبر جيوجيارو أن أم كاي1 جولف أهم تصميم في حياته المهنية. تضمنت النماذج الأولية المبكرة مصابيح أمامية مستطيلة ومجموعات مصابيح خلفية عريضة.

تم تعديل سيارة واحدة على الأقل من سيارات ما قبل الإنتاج بباب جانبي منزلق. أثناء التطوير، كان من بين المرشحين لاسم السيارة الجديدة «بليزارد» و «كاريبي»، لكن هؤلاء خسروا أمام الاختيار النهائي «جولف». يُعزى أصل الاسم بشكل مختلف إلى لعبة الجولف، تيار الخليج ("Golfstrom" الألماني) أو اسم الحصان. تلقت جولف أم كاي1 نوع في دبليو. بدأ الإنتاج في مارس 1974، وبدأت المبيعات رسميًا في مايو 1974.

بحلول هذا الوقت، أفسحت المصابيح الأمامية المستطيلة والمصابيح الخلفية العريضة المجال لجوجيارو للمصابيح الأمامية المستديرة والمصابيح الخلفية الأضيق بكثير. في هذه السيارات الأقدم، انخفض خط الهيكل الأفقي السفلي الذي يعمل تحت المصابيح الخلفية على الفتحة الخلفية في موقع لوحة الترخيص الخلفية. وقد أطلق على هذه الميزة اسم «سوالو تيل» (بالإنجليزية: Swallowtail) من قبل بعض عشاق الجولف. كما امتزج السطح بين الجانبين المرتفعين على غطاء المحرك في السيارات القديمة بسلاسة مع الحافة الأمامية.

لم يكن الجولف أول مثال على عمل جيوجيارو لشركة فولكس فاجن للوصول إلى مرحلة الإنتاج. تم إصدار تصميمه للجبل الأول من باسا (بالإنجليزية: Passat) في عام 1973، وتم إصدار الجبل الأول من شيروكو، وهو تصميم جيوجيارو تم إعداده بالتزامن مع الجولف، قبل أشهر من الجولف.

من 2 أكتوبر 1974 إلى 14 يناير 1975 تم قيادة طائرتين من طراز أم كاي1 للغولف لمسافة تزيد عن 30500 كيلومتر (19000 ميل) من فيربانكس، ألاسكا إلى تيبيرا ديل فويغو كاختبار لمدى قدرتها على التحمل.

تم طرح سيارة الجولف ذات المقود الأيمن للبيع في بريطانيا في أكتوبر 1974. وبالنسبة لعام 1975، كانت السيارة الرابعة عشر الأكثر مبيعًا في بريطانيا حيث تم بيع أكثر من 19000 وحدة.

في عام 1981، تم التصويت على سيارة غولف جاي تي أي المحسنة كأفضل سيارة لهذا العام من قبل «أي سيارة؟» مجلة، قبل كل الموديلات الجديدة مثل مترو أوستن وأم كاي3 فورد إسكورت. في عام مبيعاتها الأخير عام 1983، باعت أكثر من 25000 وحدة وكانت السيارة رقم 14 الأكثر مبيعًا في بريطانيا على الرغم من عمرها 10 سنوات تقريبًا.

أصبح تكييف الهواء متاحًا كخيار في السوق المحلية في أغسطس 1975.

تم تقديم القدرة على تعديل النظام، جنبًا إلى جنب مع تركيب بطارية أكبر، لمالكي السيارات الحالية.

في ديسمبر 1975، حذفت مراجعة بسيطة في التصميم خط سوالو تيل الموجود على الفتحة الخلفية، واستبدله بخط جسم أفقي مستقيم بسيط. تلقى غطاء المحرك أيضًا خطأ عرضيًا يربط بين الجانبين المرتفعين عبر الحافة الأمامية للوحة.

تم تقديم لعبة الجولف إلى اليابان في عام 1975، حيث تم استيرادها من قبل سلسلة وكلاء ياناس (بالإنجليزية: Yanase). كانت أبعادها الخارجية وإزاحة المحرك متوافقة مع لوائح الأبعاد الحكومية اليابانية، مما ساعد على المبيعات.

كانت Golf أم كاي1 في المركز الثاني لسيارة العام الأوروبية في عام 1975، حيث خسرت أمام سيتروين سي أكس (بالإنجليزية: Citroën CX).

تم إجراء مراجعة خارجية طفيفة في ديسمبر 1978 لاستبدال المصدات الأمامية والخلفية الضيقة بوحدات مصبوبة ملفوفة حول جوانب السيارة. شهدت عملية تجميل طفيفة أخرى في عام 1980 اعتماد مجموعات المصابيح الخلفية الأوسع ولوحة القيادة الجديدة مع شاشة عرض أكثر حداثة تتميز بأضواء تحذير LED. تلقت الإصدارات الأمريكية أيضًا مصابيح أمامية مستطيلة. كان هذا آخر تحديث رئيسي قبل استبدال أم كاي1 بـ جولف أم كاي2 في معظم الأسواق في سبتمبر 1983 وفي السوق البريطانية في مارس 1984.

كانت الجولف السيارة الجديدة الأكثر مبيعًا في ألمانيا الغربية طوال معظم عمرها الإنتاجي، وكانت من بين أكثر السيارات نجاحًا في أوروبا بأكملها خلال فترة إنتاجها التي استمرت تسع سنوات.

سمات

اعتمدت الجولف على تصميم «صندوقين» فعال بهاتشباك شديدة الانحدار بدلاً من صندوق السيارة الرسمي. كان الهيكل عبارة عن جسم صلب من قطعة واحدة.

تم تركيب محرك السيارة بشكل عرضي في المقدمة وقاد العجلات الأمامية. تم تقديم محركات من عائلتين من محركات أودي. كلاهما تم تبريده بالماء بمحرك رباعي الأشواط رباعي الأشواط مبرد بالماء. يحتوي كلاهما أيضًا على صمامين لكل أسطوانة يتم تشغيلهما بواسطة عمود كامات علوي واحد مدفوع بحزام توقيت. استخدمت المحركات المبكرة 2 برميل من مكربن زنيث (بالإنجليزية: Zenith). كانت المحركات 1.1 لتر و 1.3 لتر من خط إي 111 الأصلي. تم تشغيل الصمامات في هذا المحرك بواسطة أذرع هزازة. تم تركيب إي 111 بإمالة 20 درجة للأمام. محركات 1.5 لتر و 1.6 لتر و 1.8 لتر كانت من عائلة إي 827. تم تشغيل الصمامات في هذا المحرك بواسطة غمازات دلو. تم تركيب إي s827 مائلة 15 درجة للخلف.

كانت السيارة متوفرة في الأصل بخيارين لنقل الحركة؛ دليل أربع سرعات وثلاث سرعات أوتوماتيكي. أصبح دليل بخمس سرعات متاحًا في عام 1979.

يتكون التعليق الأمامي من دعائم ماكفرسون (بالإنجليزية: MacPherson) ونوابض لولبية حلزونية مع عظام ترقوة منخفضة وقضيب مانع للانزلاق. كان الجزء الخلفي شبه مستقل مع أذرع خلفية مزدوجة متصلة بواسطة تعليق خلفي ذو شعاع ملتوي ونوابض لولبية فوق ممتص صدمات تلسكوبي.



تم استخدام Mk1 Golf في جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية الاشتراكية السابقة كسيارة شرطة، خاصة في SR البوسنة والهرسك. هذا مثال شوهد في موستار عام 1985

كان التوجيه بواسطة الرف والترس.

كانت الفرامل الأمامية عبارة عن أقراص بحجم 239 مم (9.4 بوصة) ذات دوارات صلبة. في العمق كانت 178 مم (7.0 بوصة) براميل.

اختلفت إطارات السيارة مع مجموعة نقل الحركة، مع SR13s145 على 1.1، و SR13s155 على 1.3 و 1.5.

كانت الإطارات على جاي تي أي أكبر، مع R13s70 / 175 على 1.6 GTI و HR1370 / 175 على 1.8. نماذج مشتقة من أم كاي1

جولف جاي تي أي

بسبب رد الفعل السياسي السلبي على إطلاق بيتل «متسابق أصفر أسود» (بالإنجليزية: Gelb-Schwarzer Renner) عام 1973 ("GSR" أو (بالإنجليزية: "Yellow-Black Racer"))، لم يكن لدى فولكس فاجن ميل كبير لتطوير لعبة جولف أسرع. بدأ أنطون كونراد، رئيس قسم الصحافة في شركة فولكس فاجن، ومهندس فولكس فاجن ألفونس لوينبيرج، في تطوير «رياضة الجولف» عالية الأداء كمشروع سكنك وركس (بالإنجليزية: skunkworks) وليس كبرنامج مصنع رسمي. انضم إلى الاثنين جونتر كول من قسم الصحافة، خبير التعليق هربرت شوستر، هيرمان هابلينزل، الذي هرب أجزاء من المشروع إلى اختبارات منتظمة، يورغن أدلر، الذي أدى تحليل هيكله إلى تعزيزات إضافية، هورست ديتر شويتلينسكي من قسم التسويق الذي صاغ اختصار «جاي تي أي»، وفرانز هوك مطور محرك إي 827. تم بناء نموذج أولي يعتمد على سيارة شيروكو بدلاً من جولف. كان لإثبات المفهوم هذا محرك إي 827 مع مكربن مزدوج ونظام تعليق منخفض وصلب. عندما كان يقود هذا النموذج الأولي إرنست فيالا، رئيس الأبحاث في فولكس فاجن، اعترض على التعليق القاسي والضوضاء المفرطة من نظام السحب وأعلن أن السيارة «غير قابلة للقيادة».

رتب فريق التطوير المخصص لاستخدام نسخة حقن الوقود لمحرك إي 827 الذي تم تطويره لسيارة أودي 80 جاي تي إي الجديدة. يعمل نظام (بالإنجليزية: Bosch K-Jetronic) الخاص بالمحرك على تقليل ضوضاء السحب وزيادة خرج الطاقة.

يوصف اسم السيارة عادةً على أنه اختصار للعبارة الإنجليزية (بالإنجليزية: Grand Tourer Injection)، وعادة ما يتم كتابتها بأحرف كبيرة.

تم تقديم جاي تي أي لإدارة فولكس فاجن في وقت مبكر من عام 1975، وتمت الموافقة على المشروع في 28 مايو 1975.

في هذه المرحلة، انضم شخص تاسع إلى فريق جاي تي أي الأصلي المكون من ثمانية أعضاء. من خلال العمل تحت إشراف كبير المصممين هربرت شيفر، تم تكليف غونهيلد ليلجيكويست بإنشاء مجموعة من الميزات التي من شأنها أن تميز التصميم الداخلي لسيارة جاي تي أي عن الجولف العادي. تضمنت مساهماتها تنجيد الترتان اللامع المنقوش، ومقبض ذراع نقل السرعات الشبيه بكرة الجولف.

ظهرت جولف جاي تي أي لأول مرة في مارس 1975 في معرض فرانكفورت للسيارات،

ولم يتم الكشف عنها حتى خريف عام 1976. لم يكن من المتوقع أن يتجاوز الإنتاج 5000 وحدة، وهو العدد المطلوب للتأهل لفئة إنتاج السيارة السياحية من المجموعة الأولى (بالإنجليزية: Group One Production Touring Car).

بالإضافة إلى التعديلات التي سبق ذكرها، تميزت أي تي أي ن الجولف بالتغييرات الخارجية التي شملت تمديدات قوس العجلة البلاستيكية السوداء لتغطية الإطارات 175 / 70 أنش آر 13 على عجلات 5.5 جي أكس 13 المجهزة، جناح أمامي أكبر، إطار أسود غير لامع حول الخلفية وإطار أحمر للشبكة. تم تقليل ارتفاع الركوب بمقدار 15 مم (0.6 بوصة)، وتم استبدال أقراص الفرامل الأمامية الصلبة للسيارة بأقراص مهواة 9.4 بوصة (239 مم). تم تركيب القضبان المضادة للدرجّة أيضًا في الأمام والخلف.

كان للمحرك في جاي تي أي تجويف أكس بحجم 79.5 ملم × 80 ملم (3.13 بوصة × 3.15 بوصة) والذي أراح 1588 سم مكعب (1.6 لتر، 96.9 متر مكعب). تم رفع نسبة الضغط إلى 9.5:1.

نتج عن ذلك محرك ينتج 110 حصان (108 حصان، 81 كيلو واط) عند 6100 دورة في الدقيقة و140 نيوتن متر (103 رطل قدم) عند 5000 دورة في الدقيقة.

تم تزوج هذا مع ناقل حركة يدوي 4 سرعات.

بوزن يصل إلى 810 كجم (1,786 رطل)، يمكن أن تتسارع سيارة جاي تي أي من 0-100 كم / ساعة (0-62 ميل في الساعة) في 9.2 ثانية. كانت السرعة القصوى 182 كم / ساعة (113.1 ميل في الساعة).

في أغسطس 1979، أصبح ناقل الحركة اليدوي بخمس سرعات قياسيًا.

في عام 1982، تم تكبير تجويف المحرك وشوطه إلى 81 و 86.4 ملم على التوالي، مما أدى إلى إزاحة إجمالية قدرها 1.781 سم مكعب (108.7 متر مكعب في). تم زيادة الضغط أيضًا إلى 10.0: 1. ارتفعت القوة إلى 112 حصانًا (110.5 حصان) عند 5800 دورة في الدقيقة، وعزم الدوران إلى 153 نيوتن متر (112.8 قدمًا مكعبًا) عند 3500 دورة في الدقيقة.

ظهرت سيارة جاي تي أي في السوق البريطانية عام 1977 كطلب خاص فقط في شكل محرك يسار. أصبح إصدار محرك الأقراص الأيمن من المصنع متاحًا أخيرًا في يوليو 1979، بسعر 4705 جنيهات إسترلينية. لم تصل رايبت جاي تي أي إلى الولايات المتحدة حتى عام 1983.

يعتبر الكثيرون أن سيارة فولكس فاجن جولف جاي تي أي لعام 1976 هي الطراز الأصلي «للفتححة الساخنة»،

فئة من السيارات الرياضية الصغيرة التي اشتهرت في السبعينيات وأوائل الثمانينيات، على الرغم من السيارات ذات المفهوم المشابه عمومًا، مثل 1967 سيمكا 1100 تي أي و1971 أوتوبانشي إي112 أبارث ظهرت في وقت سابق.

بلغ إجمالي إنتاج هذه السيارة في النهاية 462,000 وحدة.

في عام 2004، أعلنت شركة (بالإنجليزية: Sports Car International) أن جولف أم كاي1 جاي تي أي هي ثالث أفضل سيارة في الثمانينيات.

إصدارات جاي تي أي خاصة

بعد ترقية جاي تي أي إلى 1.8 لتر، تم بيع إصدارات خاصة من الطراز بأسماء مختلفة في العديد من البلدان الأوروبية. تم تمييزها خارجيًا من خلال شبكة أمامية رباعية المصابيح، وزجاج ملون، وفتحة سقف منزلق في المصنع، وعجلات من سبيكة ببرلي 6جي أكس14. تميزت المقصورة الداخلية بعجلة قيادة ملفوفة بالجلد، وأدوات ضبط مرآة داخلية ونظام كمبيوتر الرحلة أم أف إي.

أسماء هذه الطبعات حسب الدولة هي:

حملة جاي تي أي (إنجلترا)

جاي تي أي بيرلي (ألمانيا)

جاي تي أي بلاس (فرنسا)

كأس جاي تي أي (سويسرا)

جاي تي أي سبسيال (السويد، ولكن بدون عجلات بيرلي، تم تزويدها بحافات أفوس (بالإنجليزية: Avus) مقاس 14 بوصة.

تم توفير نسختين خاصتين إضافيتين من جاي تي أي في فرنسا والنرويج. واحد كان يسمى جولف جاي تي أي رابيت. كان هذا الطراز عبارة عن سيارة جاي تي أي مع حذف بعض المعدات القياسية بشكل طبيعي، مما يجعلها أقل تكلفة من جاي تي أي العادية.

الإصدار الفرنسي الخاص الآخر، والذي سبق إصدار 1.8 لتر جاي تي أي وكان متاحًا أيضًا في سويسرا، كان جولف جاي تي أي 16 أس أوتينجر (بالإنجليزية: Oettinger). تم شحن جاي تي أي من ألمانيا إلى مصنع أوتينجر حيث تلقوا، من بين تعديلات أخرى، رأس أسطوانة كاملة مزدوجة علوية ذات 16 صمامًا. طور المحرك الناتج 100 كيلو واط (136 حصانًا).

جولف ديزل

ظهرت سيارة غولف تعمل بمحرك ديزل يعمل بالشفط العادي لأول مرة في سبتمبر 1976. كان تجهيز سيارة مدمجة بمحرك ديزل أثقل وأقل ضجيجًا وأقل قوة أمرًا غير معتاد في ألمانيا في ذلك الوقت، وكانت ييجو من بين المنافسين القلائل الذين يقدمون طرازًا مشابهًا. كانت سيارة غولف ديزل سعة 1.5 لتر، والتي استخدمت الوقود بمعدل 6.5 لتر / 100 كم (36.2 ميلا في الغالون / الولايات المتحدة)، واحدة من أكثر السيارات المدمجة كفاءة في استهلاك الوقود في السبعينيات.

تم اشتقاق محرك الديزل من محرك البنزين أودي إي 827 الحالي. لتحمل الضغوط العالية التي يفرضها تحويل الديزل، تم تعزيز العديد من مكونات المحرك أو إعادة تصميمها، بما في ذلك نظام التبريد والعمود المرفقي وقضبان التوصيل والمكابيس ودبابيس المكبس ورأس الأسطوانة وحزام التوقيت. تمت إضافة غرف دوامة إلى رأس الأسطوانة. في المكان الذي كان يشغله موزع الإشعال سابقًا، كانت هناك مضخة تفريغ لمضخم الفرامل. تم تشغيل مضخة حقن الديزل بواسطة حزام محرك عمود الكامات. لم يكن محرك الديزل أكبر من محرك البنزين سعة 1.5 لتر.

كان لمحركات الديزل المبكرة إزاحة 1.5 لتر وطورت نفس 37 كيلو واط (50 حصان، 49 حصان) مثل محرك البنزين 1.3 لتر.

أزاحت المحركات اللاحقة 1.6 لتر وأنتجت 40 كيلو واط (54 حصان، 53 حصان). كانت خصائص الضوضاء والاهتزاز والقسوة (أن في أتش) لمحركات الديزل المبكرة لا تزال غير مرضية. عندما ظهر محرك ديزل بقوة 51 كيلو واط (70 حصاناً، 69 حصاناً) بشاحن توربيني، لم يعمل التوربو على تعزيز خرج الطاقة فحسب، بل خفف أيضاً من ضوضاء المحرك.



جولف Mk1 GTI

بيك آب / فولكس فاجن العلبة

تم تطوير نموذج منفعلة مشتق من لعبة الجولف مع سرير خلفي على غرار شاحنة البيك أب للسوق الأمريكية. تم تسمية متغير أم كاي 1 هذا باسم رايبك بك أب في الولايات المتحدة، ودخل الإنتاج في عام 1978 في مصنع وستموريلند (بالإنجليزية: Westmoreland). بدأ إنتاج نسخة متطابقة تقريباً من أوروبا تسمى في دبليو كادي في عام 1983 في مصنع (بالإنجليزية: Tvrnica Automobila Sarajevo (TAS)) في فوكوسا بالقرب من سراييفو، يوغوسلافيا. تم إنتاج ما يقرب من 200000 وحدة في هذا الموقع حتى تم تدمير المصنع في عام 1992 أثناء حرب البوسنة.

جيتا

في أغسطس 1979، تم تقديم نسخة سيدان من الجولف تسمى جيتا. في الأساس، تم تقديم طراز جولف أم كاي1 مع صندوق مطعمة ، وقد تم تقديم نمط جسم السيدان المكون من ثلاثة صناديق في إصدارات ثنائية وأربعة أبواب واستهدفت المشترين الأكثر تحفظًا. في أمريكا الشمالية، حققت جيتا نجاحًا في المبيعات، لكن أرقام المبيعات في أوروبا كانت متخلفة عن التوقعات.

في عام 1980 أنتج كارمان نموذجًا أوليًا لسيارة جيتا قابلة للتحويل لاستنادًا إلى هيكل ببابين.

مبيعات جيتا سيدان لم تبرر وضع السيارة القابلة للتحويل في الإنتاج.



Volkswagen Rabbit Pickup Diesel LX



جيتا

جولف كابرولييه

تم تقديم نسخة قابلة للتحويل من جولف إلى إدارة فولكس فاجن من قبل صانع السيارات (بالإنجليزية: Wilhelm Karmann GmbH) في وقت مبكر من عام 1976. كان هذا النموذج الأولي يفتقر إلى شريط الانقلاب في الإصدار الأحدث، وكان له خط جسم مسطح في الخلف، حيث يتم طي السقف الناعم. لأسفل تحت مستوى العتبة. تم تعيين نسخة الإنتاج من الجولف القابلة للتحويل من النوع 155. في أوروبا وكندا، تم تسميتها جولف كابرولييه، بينما تم بيعها في الولايات المتحدة باسم رابيت كونفرتيبل حتى عام 1985. عندما

تم استبدال الرابيت بالجولف 2 في الولايات المتحدة، تمت إعادة تسمية مارك 1 كابرولييه ببساطة «فولكس فاجن كابرولييه» (بدون لوحة جولف أو رابيت).

تم بيع كابرولييه من 1980 إلى 1994. كان لها جسم مقوى ، وقضيب متدحرج مستعرض ، ومستوى عالٍ من الزخرفة. من الختم إلى التجميع النهائي ، تم بناء أم كاي1 كابرولييه بالكامل في مصنع كارمن. قدمت فولكس فاجن المحركات والتعليق والحواف الداخلية لتركيب كارمن. كانت الأسطح المصنوعة من الفينيل أو الفماش معزولة بشدة مع نافذة خلفية زجاجية ساخنة. تم رفع القمة وخفضها يدويًا حتى عام 1991، عندما تم تشغيلها بالكهرباء.

لم يتغير جسم كابرولييه خلال عملية الإنتاج بأكملها باستثناء خزان وقود أكبر. احتفظت بنمط ما قبل 1980 لمجموعات المصابيح الخلفية. تم تركيب عجلة احتياطية موفرة للمساحة منذ البداية ، بما في ذلك طرازات ما قبل الإنتاج لعام 1978، على عكس الصالون التي لم تعتمد هذا حتى عام 1984. جميع سيارات الكابرولييه من عام 1988 تركت المصنع مزودًا بمجموعة هيكل «كليب» تتميز بلون الهيكل الأملس مصدات، وامتدادات قوس العجلة، والتنانير الجانبية.

قبل عام 1984، كانت أعلى المواصفات القياسية كابرولييه هي جاي آل آي، والتي كانت في الأساس سيارة جاي تي أي في كل شيء ما عدا الاسم. في أواخر عام 1983 فقط مع تقديم طراز 1984، أصبحت نسخة جاي تي أي من الكابرولييه التي تحمل شارة رسمية متاحة أخيرًا.

طباعات خاصة كابرولييه

تضمنت الإصدارات الخاصة من كابرولييه طرازات تيان ايجنر، كرات، سي سي، فولفسبورج وبست سيلير (بالإنجليزية: Etienne Aigner & Carat & CC & Wolfsburg & Best Seller)

جولف جاي تي دي

تم تقديم جولف جاي تي دي في معرض جنيف للسيارات في مارس 1982، حيث جمعت بين الأداء والاقتصاد. اعتمدت حزمة مظهر السيارة ونظام التعليق على طراز أم كاي1 جولف جاي تي أي. كان المحرك نسخة من محرك الديزل 827، مع تعزيز الطاقة بواسطة نظام الحث القسري. لزيادة أداء محرك الديزل الطبيعي بسعة 1.6 لتر، تم تجهيز جاي تي دي بشاحن توربيني من جاريت مع زيادة قصوى قدرها 0.7 بار (10.2 رطل لكل بوصة مربعة)، مما رفع خرج الطاقة إلى 51 كيلو واط (70 حصان، 69 حصان) وعزم دوران أقصى إلى 130 نيوتن متر (96 رطل قدم) عند 2600 دورة في الدقيقة من 40 كيلو واط (54 حصانًا؛ 53 حصانًا) و 98 نيوتن متر (72 رطلًا قدمًا) عند 2300 دورة في الدقيقة من المحرك الطبيعي السحب. لجعل هذه الزيادة في الطاقة ممكنة، تم إجراء أكثر من 30 تغييرًا على المحرك

الأساسي، بما في ذلك زيادة دوران الزيت، ومضخة زيت أكثر كفاءة ومكونات معززة أو عالية الجودة مثل حشية الرأس ورأس الأسطوانة. نظرًا للحمل الحراري المتزايد على المكابس، تم تبريدها من الأسفل بواسطة نفثات الزيت، وتم تجهيز المحرك بمبادل حراري من الزيت إلى الماء على حافة عنصر مرشح الزيت. تم تركيب الشاحن التوربيني بين المحرك وجدار الحماية. يزن المحرك التوربيني حوالي 8.5 كجم (18.7 رطلاً) أكثر من الديزل الطبيعي، وبمجرد أخذ جميع الملحقات في الاعتبار نما الوزن بمقدار 18 كجم (39.7 رطلاً). كان متوسط استهلاك الوقود أقل من 6 لتر / 100 كم (39.2 ميلا في الغالون - الولايات المتحدة) ممكنًا، طالما حاول السائق عدم استخدام التوربو.



فولكس فاجن جولف | كابرولييه (موديل 1992 أمريكي، منظر أمامي)



فولكس فاجن جولف | كابريولييه (منظر خلفي)



جولف جاي تي دي

الاختلافات الإقليمية

فولكس فاجن كاربيي (المكسيك 1977-1987)

في مايو 1977، تم إطلاق جولف أم كاي1 في المكسيك باسم فولكس فاجن الكاريبي. جاء بشكل قياسي مع ناقل حركة يدوي 4 سرعات ومحرك مكربن سعة 1.6 لتر 66 حصان (49 كيلو واط). حققت السيارة نجاحًا فوريًا. في البداية، تم تقديم هيكل 5 أبواب فقط، ولكن في عام 1978، توسعت التشكيلة مع هيكل 3 أبواب. تم تقديم مستويين أوليين من القطع: «بايز» و «أل»، مع إضافة مستوى القطع «جاي أل» في عام 1979.

بقيت تشكيلة الكاريبي 1980 بشكل أساسي دون تغيير باستثناء الشبكة الأمامية المعاد تصميمها قليلاً مع المصابيح الأمامية من النوع المربع.

في عام 1981، تم تقديم سيارة كاريبي محسنة للسوق المكسيكية، بمظهر مطابق لمواصفات أمريكا الشمالية أم كاي1 جولف التي تم رفعها مؤخرًا: فولكس فاجن رابيت. تضمنت الميزات الجديدة مصدات معدلة ومصابيح خلفية جديدة وتصميم شبك أمامي جديد. أصبح محرك الديزل خيارًا في ذلك العام.

في عام 1983، حصلت مجموعة الكاريبي على لوحة تحكم محسنة مصممة لجولف 1980 الأوروبي. تم تحديث مستويات القطع أيضًا، مع تغيير مستوى الدخول «الأساسي» السابق باسم «الكاريبي سي»، ومستوى «جاي أل» دون تغيير، ويتم إسقاط مستوى القطع «أل» من المستوى المتوسط. في عام 1984، مستوحاة من النجاح العالمي لـ جولف أم كاي1 جاي تي أي، أنتجت «في دبليو مكسيكو» منتجها «الساخن»: الكاريبي جاي تي. تميز هذا الإصدار بمحرك سعة 1.8 لتر بقوة 85 حصان (63 كيلو واط) مع نظام توصيل وقود ثنائي المكربن ، بدلاً من حقن الوقود الإلكتروني في سيارات جاي تي أي.

قرب نهاية إنتاج الطراز ، عرضت شركة في دبليو مكسيكو، خلال عامي 1986 و1987، ثلاثة إصدارات خاصة من الكاريبي: «سي تي» و«برو» و«بلاس»:

استندت «الكاريبي سي تي» في المقام الأول على مستوى المبتدئين الكاريبي «سي». تم تقديمه فقط باللون الرمادي اللؤلؤي أو الأزرق الفيروزي وظهرت عليه شارة «المدينة» المميزة. كانت «الكاريبي برو» نسخة مخفضة إلى حد ما من الكاريبي جاي تي التي تشبه جاي تي أي. احتفظت «برو» بالشعور الرياضي لسيارة جاي تي وتم تقديمها فقط بهيكل بثلاثة أبواب، مع خيارين للطلاء: أحمر تورنادو أو أسود. تم إرفاق رسومات التسمية «برو» بالأبواب السفلية والفتحة. كان «الكاريبي بلاس» آخر إصدار خاص في المجموعة. كان «بلاس» مزينًا بمستوى جاي أل، ولم يتم تقديمه إلا في طلاء أبيض للون الجسم ومعظم الزخارف، بما في ذلك الشبكة الأمامية والمصدات (التي كانت من النوع المصبوب البلاستيكي الذي تم تصميمه بواسطة الأوروبية أم كاي1 جولف منذ عام 1980). كان المفروشات والسجاد الداخليان أيضًا أبيض في هذه الطبعة.

بعد 10 سنوات من النجاح، كان عام 1987 آخر عام إنتاج لسلسلة فولكس فاجن كاريبي المكسيكية أم كاي1 جولف. يمكن اعتبار الإصدار الخاص «بلاس» هو «الإصدار الأخير» الكاريبي، نظرًا لأنه كان له فترة إنتاج قصيرة قبل إيقاف تشكيلة الطراز في مارس 1987، عندما تم التخلي عن مجموعة الكاريبي بالكامل لصالح الإنتاج والتقديم في المكسيك من جولف أم كاي1.

فولكس فاجن رابيت / جولف (الولايات المتحدة الأمريكية / كندا)

تم تقديم جولف أم كاي1 لأول مرة إلى الولايات المتحدة في عام 1975، ولكن في ذلك السوق كانت السيارة تسمى فولكس فاجن رابيت.

تم إنتاج هذه الرابيت الأمريكية المبكرة في ألمانيا وتصديرها إلى أمريكا الشمالية.

في عام 1978 بدأت فولكس فاجن في بناء الرابيت في مصنعها في ويستمورلاند. تم اختيار مهندس شيفروليه السابق جيمس ماكليرنون لإدارة المصنع الذي تم بناؤه لخفض تكلفة الرابيت في أمريكا الشمالية من خلال إنتاجه محليًا.

انتقال سي ليرنون إلى «أمريكا» جولف/ رابيت (أشار المدير التنفيذي لشركة فولكس فاجن فيرنر شميدت إلى الفعل باسم «ماليوينغ» السيارة) عن طريق تخفيف التعليق واستخدام مواد أرخص للمقصورة. كان المتشددون في شركة فولكس فاجن في أمريكا ومديرو الشركات في ألمانيا مستائين. بالنسبة لعام 1983، عاد مصنع بنسلفانيا إلى استخدام صدمات وتعليق أكثر صلابة مع تقليص داخلي عالي الجودة. وصلت رابيت ديزل في منتصف عام 1977 وكانت في الأصل ألمانية الصنع. خلال عام 1980، تم تحويل الإنتاج إلى مصنع بنسلفانيا، وكان التغيير الأكثر وضوحًا هو التحول من المصابيح الأمامية المستديرة إلى المربعة. تغيرت أنظمة الألوان أيضًا؛ لاحظ مختبرو الفترة انخفاض جودة المواد المستخدمة، على الرغم من أن الملاءمة والتشطيب كانا مرتفعين مثل السيارات الألمانية الصنع. كان محرك الديزل الأمريكي بسعة 1.5 لتر 48 حصانًا (36 كيلو واط، 49 حصانًا) عند 5000 دورة في الدقيقة. كان هذا النموذج قصير العمر، حيث أُجري عام 1981 للرابتيت بعض التعديلات بإشارات انعطاف ملفوفة ومصابيح خلفية أكبر، بينما تم تغيير محرك الديزل إلى وحدة 1588 سم مكعب بقوة 52 حصان (39 كيلو واط؛ 53 حصانًا). بدأ المصنع أيضًا في إنتاج جاي تي أي لسوق أمريكا الشمالية في خريف عام 1982، لطراز عام 1983.

تم بناء «الرابيت» في ولاية بنسلفانيا حتى عام 1984. كما تم إنشاء أول شاحنة بيك آب فولكس فاجن كادي، على أساس أم كاي1 جولف، في مصنع بنسلفانيا.

استمرت كندا في استيراد الرابيت الألماني الصنع حتى عام 1981 عندما بدأت فولكس فاجن كندا في استيراد النسخة الأمريكية الصنع.

استخدم الجولف الأصلي المواصفات الأمريكية في أسطول سيارات الأجرة. اشترت شركة (بالإنجليزية: Yellow Cab) في ليكسينغتون بولاية كنتاكي أحد عشر رابيت في أواخر السبعينيات كجزء من جهد لتوفير المال على الوقود ، وقدرت توفيرًا سنويًا قدره 135000 دولار في تكاليف البنزين.

نظرت شركتان أخريان في استخدام رابيت كأساس لسيارات الأجرة. قامت شركة شيكير موتورز وويني (بالإنجليزية: Checker Motors Corporation & Wayne Corporation) ببناء نموذج أولي لسيارات الأجرة باستخدام الرابيت مع قواعد عجلات أطول بكثير من المصنع. قام شيكير ببناء نموذج أولي

واحد وقام واين ببناء ثلاثة، لكن لم يدخل أي من المشروعين حيز الإنتاج. في عام 1981، تلقت سيارة رايببت التي تعمل بالبنزين وقودًا محقونًا 1715 سم مكعب (104.7 قدم مكعب)، وهو تكرار يستخدم فقط في أمريكا الشمالية، والذي يوفر 74 حصانًا (55 كيلو واط). تم إيقاف الإصدارات الكربورية. ظهرت سيارة فولكس فاجن رايببت جي تي أي، وهي نسخة أمريكا الشمالية من سيارة غولف جي تي أي عالية الأداء، لأول مرة في كندا عام 1979 والولايات المتحدة عام 1983. تم تجميعها من أجزاء مصنوعة في المكسيك وكندا وألمانيا والولايات المتحدة في مصنع تجميع ويستمورلاند التابع لشركة فولكس فاجن نفس الهيكل أم كاي1 ونفس نوع الجسم إي1 مثل أم كاي1 جولف جاي تي أيالذي كان معروضًا للبيع في أوروبا منذ 1976، مع بعض الاستثناءات. كانت السمات المميزة الرئيسية لسيارة رايببت جي تي أي هي تصميم الواجهة الأمامية المربعة وعجلاتها المصنوعة من السبائك «ندفة الثلج». جاء الداخل باللون الأحمر أو الأزرق وشعر جلدي. أعطى التصميم المربع للواجهة الأمامية، وخاصة أضواء مؤشر الاتجاه الملتفة، مزيدًا من الأمان وتحسينًا طفيفًا في الأداء. تحت غطاء المحرك، كان المحرك عبارة عن محرك بنزين رباعي الأسطوانات سعة 1.8 لتر جي أتش يعمل بالوقود الخالي من الرصاص، بالإضافة إلى كونه أكبر بشكل هامشي من المحرك العادي، فقد كان يحتوي أيضًا على مكابس خفيفة وصمامات أكبر وضغط أعلى وتدفق حر العادم بالإضافة إلى تحسينات طفيفة أخرى. سيبلغ جي أتش 1.8 لتر ذروته في حالة المخزون عند 90 حصان (67 كيلو واط)، ويتم تسليمه من خلال ناقل حركة يدوي بخمس سرعات بنسبة قريبة. في عام 1984، عادت رايببت جي تي أي، والأن بمحرك محدث بقوة 100 حصان (75 كيلو واط). في المجموع، تم بناء 30000 من 1.8 لتر من سيارات الأرانب جاي تي أي في ولاية بنسلفانيا.

عندما ظهرت رايببت جاي تي أي لأول مرة في كندا، ظهرت بمحرك كاي-جيترونك بقوة 78 حصان 1.5 لتر (1979) و1.6 لتر (1980) وناقل حركة بخمس سرعات. كانت متوفرة في البداية باللون الأحمر والأبيض والأسود. كانت هذه السيارات الكندية ألمانية الصنع وكانت متطابقة تقريبًا في هيكل الجسم والمظهر الداخلي مع 81 كيلو واط (110 حصان، 109 حصان) جولف صنعت في أوروبا. لسوء حظ المتحمسين، كان خط القيادة بالكامل ومعدات الجري متطابقة مع الإصدارات الكندية الأخرى. تم تركيب مصدات بخمسة أميال بالساعة بالإضافة إلى قضبان مانعة للتسلل داخل الأبواب. تم حذف عين القطر التي تعتبر جزءًا لا يتجزأ من مقدمة السيارة الأوروبية نظرًا لأن ممتصات الصدمات التي تستحق التصادم تحتوي على مرافق سحب كجزء من تصميمها، وقد تم اختبار السيارة في كندا مع المنزلة الأمامية لأمريكا الشمالية. كانت السيارة جذابة للغاية لكنها لم تكن أفضل أو أسوأ من أرنب من نفس العصر. فقط مع وصول سيارة جاي تي أي الأمريكية، كان الجولف أسرع متوفرًا في كندا، وكان أقل من 22 حصانًا (16 كيلو واط) مقارنة بـ 1.8 لتر جولف جاي تي أي أم كاي1. وصل عدد صغير من المواصفات الأوروبية جاي تي أي إلى كندا بموجب اتفاقية مع الحكومة تسمح للجنود الأجانب بالتدريب في المنشآت العسكرية الكندية لإحضار مركباتهم الشخصية معهم. نتيجة لذلك، أتاحت في دبليو (لسنوات عديدة) جميع أجزاء الطراز الأوروبي الفريدة المطلوبة من خلال في دبليو الكندية. وبالتالي كان من الممكن، على الرغم من تكلفة بناء جاي تي أي «حقيقية». فعل بعض المتحمسين ذلك بناءً على سمعة السيارة الأوروبية.

فولكس فاجن سيتي جولف (جنوب أفريقيا، 1984-2009)

من عام 1984 إلى عام 2009، صنعت فولكس فاجن من جنوب إفريقيا نوعين مختلفين من أم كاي 1 جولف؛ سيارة الجولف سيتي ذات الأبواب الخمسة وفولكس فاجن كادي. في وقت سابق، تم تصنيع Golf أم كاي 1 الأصلية بمحركات بنزين أو ديزل.

للاحتفال بالنجاح المستمر لسيتي جولف أم كاي 1 في جنوب إفريقيا، أعلنت فولكس فاجن في 22 سبتمبر 2006 عن الإصدار المحدود من سيتي آر الذي يعمل بمحرك 90 كيلو واط (120 حصان / 123 حصان) 1.8 لتر محقون بالوقود مع دليل بخمس سرعات ناقل الحركة بالإضافة إلى شبكة أمامية باللون الأحمر من علامة جاي تي أي التجارية.

تبدأ مجموعة سيارات سيتي جولف لعام 2007 بجنوب إفريقيا بسيارة سيتي جولف القياسية، إما في طرازات 1.4 أو 1.6 لتر محقونة بالوقود. تضمنت الاختلافات في الإصدار القياسي مع حزم الخيارات المختلفة سيتي ريزم وسيتي.كوم وغيرها. المجموعة العلوية هي سيتيروكس، وهي متوفرة أيضًا في 1.4 i و 1.6 i، وهي مصنوعة كإصدارات رياضية من سيتي القياسية لتحل محل الإصدار الرياضي السابق، فيلوسيتي وسيتي لايف. تتميز سيتي جولف اللاحقة بوسائل الراحة الحديثة مثل لوحة القيادة الجديدة التي تم تكييفها من شكودا فاييا و«عمليات للتعديل» الجسم الصغيرة مثل مجموعات مصابيح الذيل المنقحة.

تتكون مجموعة في دبلو سيتي جولف أفريقيا الجنوبية لعام 2009 من أربعة طرازات جديدة:

سيتيروكس i1.4 و 1.6

سيتي سبور i1.4 و i1.6

تينا سيتي i1.4

سيتي ستورم i1.4

انتهى إنتاج سيتي جولف في 2 نوفمبر 2009 بعد بناء 377484 سيارة. كانت آخر 1000 مركبة تم تصنيعها عبارة عن إصدار خاص من سيتي أم كاي 1 بمحرك i1.6. كانت الألوان المتوفرة لـ سيتي أم كاي 1 هي الأزرق والأسود اللؤلؤي (بالإنجليزية: Shadow Blue & Black Magic Pearl).

الإصدارات التجريبية والعروض الخاصة

فولكس فاجن

استخدمت فولكس فاجن جولف أم كاي1 كأساس للعديد من السيارات التجريبية الخاصة بها. وشملت هذه:

إس في دبليو II (1974). كانت هذه مركبة أمان تجريبية تضمنت أحزمة سلبية وأكياس هوائية.

إليكترو جولف 1 (1976). نموذج أولي يعمل بالكهرباء تم إنشاؤه بواسطة المصنع. تم استخدامه لعدة سنوات. آر في دبليو وأي آر في دبليو (1). كانت هاتان السيارتان عبارة عن تجارب في محركات توربو ديزل. قام «أي آر في دبليو» أيضًا بإجراء تغييرات واسعة النطاق على الهيكل لتحسين مقاومة التصادم. تم اختبار كلتا السيارتين من قبل وكالة حماية البيئة في الولايات المتحدة من فبراير 1977 إلى مايو 1978. جولف 1 سيتيسترومر (1981). نموذج أولي آخر يعمل بالكهرباء، كان هذا بمثابة متابعة لـ ألكترو جولف وأول (بالإنجليزية: CitySTROMer). باستخدام بطاريات الرصاص الحمضية، كان مدى هذه السيارة 60 كم (37.3 ميل).

تم صنع 25 فقط.

السيارات 2000 (1981). تم تصميم هذا النموذج الأولي المبسط ذو الكفاءة العالية في استهلاك الوقود لمعاينة السيارات لعام 2000 واستخدم منصة جولف أم كاي 1.

إ في دبليو الثاني. قام هذا النموذج الأولي بتكييف سيارة جولف 1982 مع نظام قيادة هجين تجريبي ثنائي المحور يحتوي على محرك بنزين ومحرك كهربائي بقدرة 5 كيلو واط.

سيغولف (1983). كان هذا الكابريوليه المائي مشروعًا خاصًا لإرنست فيالا. مع طوافات قابلة للسحب، ومحرك 175 حصان (129 كيلوواط) يقود العجلات والمروحة، حققت سرعة 22 عقدة (40.7 كم / ساعة) على ورتنرسي.

ارتز / نوردشتات

كان جونتر آرتز مديرًا معرض سيارات نوردشتات، وكيل هانوفر فولكس فاجن. أنتج آرتز ونوردشتات العديد من العروض الخاصة التي كانت إما مبنية على مظهر جولف أم كاي1 أو نماذجها المشتقة.

نوردشتات جولف من آرتز، المعروف أيضًا باسم سوبر رابيت، كان بورش 928 بهيكل مخصص على طراز أم كاي1 جولف الذي تم بناؤه في عام 1979. كان يجب توسيع الجسم بحوالي 9 بوصات (229 ملم) بالإضافة إلى إطالته لتناسب مع هيكل بورش.

أنتجت 240 حصاناً (179 كيلو واط)، ويمكن أن تتسارع من 0-100 كم / ساعة (62 ميلاً في الساعة) في 7.6 ثانية، 0-160 كم / ساعة (99 ميل / ساعة) في 18.9 ثانية ويمكن أن تصل إلى سرعة قصوى تبلغ 230 كم / ساعة. (143 ميلاً في الساعة). ظهرت في عدد ديسمبر 1979 من رود أند تراك. ستة منهم بنيت. اعتمد طراز الجيل الثاني على S928.

كانت آرترز سبيدستر عبارة عن كابرولييه تم خفض خط سقفها بمقدار 10 سم (3.9 بوصة). تم إنتاج عشرة. كانت آرترز كابريلو وسوبر كابريلو من السيارات المكشوفة على أساس جيتا ذات البابين. تم الإبقاء على العمود ب للسيارة المانحة في كابريلو، بينما تم التخلص منه في سوبر كابريلو.

سبارو

قام الصانع السويسري سبارو ببناء العديد من السيارات بمظهر جولف أم كاي1 ولكن بأداء أفضل. وشملت هذه النماذج التالية:

جولف توربو (1983). كانت هذه السيارة مزودة بمحرك بورش 330 حصان (243 كيلو واط) مسطح بستة محركات في وسط السفينة في هيكل جولف أم كاي1. تم الوصول إلى المحرك عن طريق قص الإطار الفرعي الخلفي لأسفل، ودفع الجزء الخلفي من السيارة لأعلى.

سبارو 300أس (1983). قام مشروع سبارو بتركيب سيارة بورشه 928 في 8 التي تقود العجلات الخلفية في هيكل جولف أم كاي1. كانت القوة 310 حصان (228 كيلو واط). تم بناء اثنين.

رينسيبيد

في عام 1979، أطلقت رينسيبيد سيارتها جولف تيربو 1، وفي عام 1981، كشفوا النقاب عن ألييورتا، وهي لعبة جولف أم كاي1 معدلة مع أبواب جناح نورس.

إي سي أم

في إيطاليا، قامت شركة إي سي أم ببناء سيارة تسمى «بياجيني باسو» من عام 1990 إلى 1993. بدأت هذه السيارة التي تشبه الكروس أوفر بهيكل أم كاي1 كابرولييه وركبت المحرك وناقل الحركة ونظام الدفع الرباعي سينكرو من أم كايII جولف كونتري باستخدام إطار فرعي مخصص. تم بناء ما يقرب من 65.

رياضة السيارات

في أواخر سبعينيات القرن الماضي، تم تنظيم حملة جولف أم كاي 1 جاي تي أي في مجموعة متنوعة من أحداث الراليات الدولية، وحقت انتصارات في السويد (1978، 1982، 1983)، مونت كارلو (1980)، بريطانيا العظمى (1983)، والبرتغال (1984):.

41

في عام 1981، فاز السائقان ألفونس ستوك وبول شموك ببطولة الراليات الألمانية في جولف جي تي أي إم كيه 1.

أطلق على الجولف الأخضر المشرق، الذي ترعاه ريبلا، لقب «ريلة فروش» (ريلة فروش). في التكرار النهائي، تم تشغيله بواسطة محرك أويتينجر ذو 16 صماماً بقوة 147 كيلو واط (200 حصان).

الجيل الثاني (أم كاي 2 / إيه 2، تايب 19 إي / 1 جاي؛ 1983)

فولكس فاجن جولف أم كاي 2 هي سيارة مدمجة، الجيل الثاني من فولكس فاجن جولف وخليفة فولكس فاجن جولف أم كاي 1. كان أكبر بائع لفولكس فاجن من عام 1983 وظل في الإنتاج (الألماني) حتى أواخر عام 1992. كان أم كاي 2 أكبر من أم كاي 1؛ نمت قاعدة عجلاتها قليلاً (+ 75 مم (3.0 بوصات))، كما فعلت الأبعاد الخارجية (الطول + 180 مم (7.1 بوصة)، العرض + 55 مم (2.2 بوصة)، الارتفاع + 5 مم (0.2 بوصة)). ارتفع الوزن وفقاً لذلك بنحو 120 كجم (260 رطلاً). احتفظ التصميم الخارجي، الذي تم تطويره داخلياً من قبل مدير التصميم في شركة فولكس فاجن شيفر، بالخطوط العامة لسلفه المصمم من قبل جيوجيارو، ولكنه كان أكثر تقريباً. أخيراً، تم بناء حوالي 6.3 مليون من سيارات الجولف من الجيل الثاني.



فولكس فاجن جولف (أوروبا)

جولف مارك 2

تم إطلاق الجيل الثاني من فولكس فاجن جولف (المعروف أيضاً باسم تيب 19! حتى عام 1991، والطران 1جاي بعد ذلك) في أوروبا في معرض فرانكفورت للسيارات في سبتمبر 1983، حيث بدأت المبيعات في موطنها ومعظم السيارات اليسرى الأخرى الأسواق بعد فترة وجيزة. ظهرت لأول مرة في مارس 1984 في السوق البريطانية ذات المقود الأيمن، وتم تقديمها كنموذج عام 1985 في الولايات المتحدة. تتميز بهيكل أكبر، ومجموعة واسعة من خيارات المحرك، بما في ذلك جاي تي دي توربوديزل (في أسواق أوروبا، استخدم لاحقاً محرك ديزل 1.6 "ECO" (umwelt)، و c 1781 DOHC (1.8) إصدار 16 صماماً من رباعية الدفع جاي تي أي (بالإضافة إلى 1781سي سي سي 1.8) v8 جاي تي أي التي تم تجربتها واختبارها)، وG608 "v" فائق الشحن مع خيارات الدفع بالعجلات الأمامية والدفع الرباعي، ومتغير سباق مماثل لهذا، «رالي جولف». كان من المفترض أن يتم بيع هذا الطراز في الولايات المتحدة أيضاً (يحمل شارة «رالي جاي تي أي»)، وتم تصنيع النماذج الأولية، لكنها لم تحدث.

كانت سيارة الجولف الأصلية واحدة من عدد قليل من سيارات الهاتشباك ذات الدفع الأمامي التي تم طرحها للبيع عند إطلاقها في عام 1974، ولكن في غضون عقد من الزمان، أطلقت جميع الشركات المصنعة الرئيسية تقريباً سيارة هاتشباك عائلية تشبه الجولف. تحولت شركة فورد إلى تنسيق هاتشباك ذات الدفع الأمامي للسيارة أم كاي3 إسكورت في عام 1980، بعد وقت قصير من تكييف جنرال موتورز لهذا المفهوم لأحدث سياراتها أويل كاديت (فوكسهول أسترا في بريطانيا). أوستن روفر (لبلاند البريطانية سابقاً) لم تدخل

سوق هاتشباك العائلية الصغيرة حتى إطلاق سيارة مايسترو في بداية عام 1983، على الرغم من أنها أطلقت سيارتها الأكبر حجمًا ماكسي هاتشباك منذ عام 1969 وفي عام 1976 اتخذت الخطوة غير العادية حينها إطلاق هيكل هاتشباك على سيارة فاخرة (روفر أس دي1). لن تطلق بيجو أول سيارة هاتشباك بحجم جولف (309) حتى أواخر عام 1985، لكنها استحوذت على قسم كرايسلر الأوروبي (الذي أعادت تسميته تالبوت) في عام 1978، بعد إطلاق كرايسلر / سيمكا هورايزون هاتشباك. ومع ذلك، دخلت جميع أمثال فيات ورينو وفولفو سوق هاتشباك العائلية الصغيرة بحلول نهاية السبعينيات. أصبح هيكل هاتشباك شائعًا أيضًا في السيارات المنتجة خارج أوروبا، لا سيما في الموديلات اليابانية.

في عام 1985، مجلة السيارات البريطانية (بالإنجليزية: What Car؟) منحت جولف أم كاي2 1985 «سيارة العام»، على الرغم من إطلاقها بالفعل في سوق المملكة المتحدة في وقت مبكر من العام السابق. بيعت بشكل جيد في بريطانيا، وبلغت ذروتها بأكثر من 50000 مبيعات سنويًا بحلول نهاية العقد.

ومع ذلك، فقد طغت على الجولف في عام 1984 مسابقة سيارة العام الأوروبية، حيث احتلت المركز الثالث ولكن تفوقت عليها بشكل كبير من قبل المنتصرة فيات أونو وصيفة بيجو 205، والتي كانت مماثلة في الحجم ل بولو فولكس فاجن الأصغر.

خلال حياة جولف أم كاي2، كان هناك عدد من التنقيحات الخارجية للأسلوب. تضمنت التغييرات الملحوظة في مظهر جولف أم كاي2 إزالة النوافذ الرباعية في الأبواب الأمامية، وإدخال شرائح شوكية أكبر مع عملية شد الوجه في أغسطس 1987. كان أبرزها هو إدخال ما يسمى بـ «المصدات الكبيرة»، والتي تم تقديمها في السوق الأوروبية من خلال عملية شد الوجه في أغسطس 1989. كانت متوفرة في الولايات المتحدة منذ أغسطس 1989 أيضًا، كجزء من حزمة «إصدار ولفيسبيرغ». لم يتم توحيدها حتى يناير 1990.

تم تسويق لعبة الجولف هذه لأول مرة بهذا الاسم في الولايات المتحدة وكندا. كان المقصود من اسم رابيت المستخدم في أم كاي1 إعطاء سيارة صورة محببة، ولكن مع إعادة تصميم السيارة في الثمانينيات، أمر كارل هان، الرئيس السابق لشركة فولكس فاجن الأمريكية والذي كان الآن رئيس مجلس إدارة الشركة بأكملها، أن تكون أسماء طرازات فولكس فاجن موحدة عالميًا. وافق جيمس فولر، رئيس علامة فولكس فاجن التجارية في أمريكا الشمالية، على استخدام اسم جولف للتأكيد على شخصية سيارة تويوتة. أصبحت مجموعة أدوات جسم جاي تي أي متوفرة في لعبة جولف بدون حقن وتم بيعها على أنها مستوى تقليد «السائق» في أوروبا. بينما بقيت جاي تي أي في مستوى متقلب في تشكيلة الجولف في أوروبا، في بعض الأسواق، تم تسويقها (ولا تزال) كخط طراز منفصل.

أنتجت فولكس فاجن أيضًا طرازها في يوغوسلافيا، في مصنع في فوكوسا بالقرب من سراييفو، يسمى تفورنيكا أوتوموبيللا سراييفو (بالإنجليزية: Tvornica Automobila Sarajevo - TAS). تم إنتاج أم كاي2 من 5 يونيو 1985 بإنتاج سنوي قدره 25000 وحدة حتى اندلاع الحرب في عام 1992. تم إنتاج هذا النموذج فقط للجمهوريات اليوغوسلافية الست، مع شارة خلفية جي، جي أكس (والتي تعني معدات أقل من سي وسي أل) وشارة سي وسي أل وتي إي أس على الشبكة الأمامية وشعار مدينة سراييفو بدلاً من الواض الجانبي. المحركات كانت 1.3 (مكرين)، 1.6 بنزين و1.6 ديزل.

ظلت جولف أم كاي2 قيد الإنتاج حتى إطلاق طراز أم كاي3 في أغسطس 1991. بدأت مبيعات كونتيننتال في ذلك الخريف، لكن أم كاي3 لم تستلم مكان أم كاي2 في السوق البريطانية ذات المقود الأيمن حتى فبراير 1992.



فولكس فاجن جولف 5 أبواب.

موديلات



1987-89 فولكس فاجن جولف 5 أبواب (فرنسا)

كان جولف أم كاي جولف أم كاي 2 متاحًا كسيارة هاتشباك ذات 3 و 5 أبواب. تم تسويق طرازات السيدان ذات البابين والأربعة أبواب من جولف أم كاي 2 تحت اسم فولكس فاجن جيتا. لم يتم تطوير أي نسخة كابرولييه من أم كاي 2؛ بدلاً من ذلك، استمر إنتاج السيارة القابلة للتحويل القائمة على أم كاي 1، مع تغييرات طفيفة.

تضمنت مستويات القطع القاعدة سي، سي آل وجاي آل وفي البداية نموذج قيراط يتصدر النطاق (حتى عام 1986)، فيما بعد كان إصدار جاي تي (في عام 1987) معروضًا أيضًا. في أمريكا الشمالية، لم يكن هناك سوى طراز أساسي حتى عام 1986، وفي عام 1987، كان هناك طراز جاي آل وجاي تي، وفي عام 1988-1989، كان هناك الثلاثة جميعًا، وفي عام 1990 حتى نهاية تشغيله، لم يكن هناك سوى طراز جاي آل مرة أخرى. كان نموذج جاي تي أي موجودًا من 1985-1987، ومرة أخرى من 1990-1992، وجاي تي أي v16 موجود من 1987-1992. في اليابان، تألف النطاق من طرز Ci / Cli / GLi المحفزة التي

تتشترك جميعها في نفس المحركات 1.6 أو ما بعده 1.8 لتر المحقونة بالوقود. على مدار السنوات، ظهرت مجموعة من طرازات «الإصدار المحدود» في أسواق مختلفة، تتميز بتغييرات تجميلية و / أو قائمة ميزات غنية. بشكل عام، كانت هذه حزم اختيارية أعلى «نموذج» أساسي (سي آل، جاي آل، إلخ). أيضًا في بعض البلدان، يمكن العثور على مستوى القطع تي أكس (النمسا) وجي أكس (يوغوسلافيا).

كان المحرك الأساسي في البداية هو الخيار 1.3 كما هو مستخدم في الجيل الأول من الجولف، مصحوبًا بأربع بنزين بسعة 1.6 لتر و 1.8 لتر ومحركات ديزل بسعة 1.6 لتر تعمل بالشحن التوربيني أو الطبيعي. في يناير 1984، تم تقديم محرك أساسي جديد، 1.05 لتر مضمنة - أربعة متوفرة بشكل رئيسي في إيطاليا واليونان. في أمريكا الشمالية، كان لدى جميع سيارات جولف أم كاي 1.82 لتر بنزين أو 1.6 محرك ديزل (جاي تي أي، رغم أنها ليست من طراز جولف في أمريكا الشمالية، كان لديها أيضًا طراز 2.0 لتر).

كان أم كاي 2 هو الإصدار الأخير من الجولف الذي يتميز بمحركات البنزين المكرين، حيث جاءت جميع إصدارات أم كاي 3 مع حقن الوقود منذ إنطلاقه، لتلبية المتطلبات التي يجب أن تكون جميع السيارات الجديدة المباعة في EEC بعد عام 1992 مزودة بمحول حفاز حقن الوقود.

جولف جاي تي أي & جاي تي أي v16

استمرت سيارة جولف جاي تي أي الناجحة (أو ببساطة «جاي تي أي» في الولايات المتحدة) مع أم كاي 2 كسيارة هاتشباك رياضية بثلاثة أو خمسة أبواب. مثل أم كاي 1 جاي تي أس المتأخرة، فقد تميزت بوقود بوش كاي-جيترونك الذي يتم استنشاقه بشكل طبيعي بحقن 1,781 سم مكعب (1.8 لتر؛ 108.7 متر مكعب) محرك إنلاين-فور (بالإنجليزية: Inline-four) يطور PS 112 (82.4 كيلو واط، 110.5 حصان). في عام 1986 (1987 لأمريكا الشمالية) تم تقديم جولف جاي تي أي v16؛ هنا كان ناتج المحرك 1.8 لتر 139 حصانًا (137 حصانًا؛ 102 كيلوواط) عند 6100 دورة في الدقيقة (أو 129 حصانًا مترًا 95 كيلوواط) لإصدار المحفز و 168 نيوتن متر (124 رطل قدم) عند 4600 دورة في الدقيقة من عزم الدوران،

تم تمييز النموذج بشارات "V16" الأمامية والخلفية باللونين الأحمر والأسود. تم تجهيز سيارات جاي تي أي الأمريكية / الكندية لاحقًا بمحركات 2.0 و 16 صمامًا، متوفرة في باسات وكورادو خارج أمريكا الشمالية. في عام 1990، مثل الجولف، تم إجراء تحسينات على سيارة جاي تي أي، وأصبح «المصد الكبير» قياسيًا في جميع سيارات جاي تي أي. تم الحفاظ على هذا خلال بقية عصر نموذج أم كاي 2. في عام 1990، تم تقديم جاي تي أي G60 أيضًا مع 1.88 v مع شاحن جاي 60 لا ينبغي الخلط بين هذا الإصدار و جاي 60 ليميتد النادرة جدًا.

بالنسبة لسوق جنوب إفريقيا، أضافت فولكس فاجن محرك 2.0 فولت في يناير 1992، وهو نفس المحرك الذي سيتم استخدامه في طراز أم كاي3 الذي تم إطلاقه في وقت لاحق من ذلك العام.

جولف سينكرو

في فبراير 1986، قدمت فولكس فاجن أول لعبة جولف ذات دفع رباعي. كانت جولف سينكرو متاحة بخمسة أبواب بمحرك 1.8 فقط (90 حصاناً (66 كيلو واط، 89 حصان)، لاحقاً 98 حصاناً مترياً (72 كيلو واط، 97 حصان)). تم تطوير نظام الدفع الرباعي الخاص بها بالتعاون مع (بالإنجليزية: Steyr-Daimler-Puch) من النمسا، وظهر اقتراحاً لزوجاً وقسمًا مرناً لعزم الدوران بين المحور الأمامي والخلفي - حتى 48٪ في الخلف. نظرًا لسعره المرتفع (في عام 1986، تكلف سينكرو حوالي 30٪ أكثر من نموذج دفع أمامي مكافئ)، ظل الطراز نادرًا؛ من 1986 إلى 1989، على سبيل المثال، تم بناء 26000 فقط

سينكرو. تم بيع أقل من 1000 في سوق المملكة المتحدة.

كان نظام الدفع الرباعي أوتوماتيكيًا بالكامل وبأدنى حد من التطفل، أيضًا في المظهر. بصرف النظر عن عدد قليل من شارات «سينكرو» المنفصلة، لم يكن هناك طريقة لمعرفة ذلك. لم تكن هناك مقاييس أو أزرار إضافية في الداخل أيضًا. تم تخفيض التروس إلى حد ما، لإخفاء خسائر الأداء بسبب 160 كيلوغرامًا إضافيًا (350 رطلاً). تم تحريك المقعد الخلفي للأمام بمقدار 30 مم (1.2 بوصة)، وتم رفع أرضية الحمولة، مما يجعل حجرة الأمتعة أصغر بنسبة 25 في المائة مما هي عليه في لعبة الجولف العادية.



1987 فولكس فاجن جولف جاي تي آي 3 أبواب (المملكة المتحدة)



1990-1992 فولكس فاجن جاي تي أي 3 أبواب (الولايات المتحدة)



التصميم الداخلي (سوق الولايات المتحدة 1992 جاي تي أي)

رالي جولف

في عام 1989، ظهرت رالي جولف على أنه سباق «تجانس خاص». يتميز هذا الطراز بأقواس العجلات ذات الصندوق المتوهج (على غرار أودي كاترو وبي أم دبليو 30 أم 3 ولانسيا دلتا إنتيجرال) والمصابيح الأمامية المستطيلة لجهاز الإسقاط، ويتميز هذا الطراز بالدفع الرباعي سينكرو وناقل حركة الكابل وشاحن جاي-سوبرشارجر 1763 سي سي (هامشياً) أقل من 1781 سم مكعب للوفاء بقواعد إزاحة المحرك) من محرك جاي 60 سعة 1.8 لتر ذو 8 صمامات محقون.

تم تصنيع خمسة آلاف سيارة في مصنع فولكس فاجن في بروكسل، بلجيكا، بسعر حوالي 50,000 مارك ألماني لكل منها (أو ما يقرب من ضعف سعر سيارة غولف جاي تي أي الأساسية). تبلغ قوة رالي جولف 160 حصاناً (118 كيلو واط، 158 حصاناً).

لم يتم بيع أي منها رسميًا في الولايات المتحدة. تم إرسال اثنين رسميًا للاختبار، مع إرسال خمسة للتقييم. كان نائب رئيس فولكس فاجن الأمريكية جيمس فولر مؤيدًا لإضافتها إلى تشكيلة الولايات المتحدة وكندا. توفي فولر في ديسمبر 1988 أثناء عودته من ألمانيا على متن رحلة بان أم 103، عندما انفجرت قنبلة زرعتها إرهابيون ليبيون فوق لوكربي، اسكتلندا؛ كان لهذا تأثير ضار على فرص رالي جولف للاستيراد إلى أمريكا الشمالية.

في النهاية، قررت شركة فولكس فاجن الأمريكية أن رالي جولف ستكون باهظة الثمن للغاية بحيث لا يمكن عرضها للبيع في أمريكا الشمالية، حيث كان يُنظر إلى فولكس فاجن على أنها علامة تجارية منخفضة التكلفة.



رالي جولف

جولف ليمتد

استنادًا إلى رالي جولف، يوجد إصدار محدود للغاية من طراز جولف أم كاي 2، يجمع بين جميع خيارات الخطوط العالية (مثل التصميم الداخلي المصنوع من الجلد والمقاعد الأمامية القابلة للاندفاع والارتفاع القابل للتعديل، و 4 نوافذ كهربائية، ومرآيا كهربائية، ونظام ABS، ونظام توجيه كهربائي وفتحة سقف) متوفر في ذلك الوقت. تم تصميمها وصنعها يدويًا من قبل قسم فولكس فاجن موتورسيور، وتم إنتاج 71 طرازًا فقط من طرازات «جولف جي 60 ليمتد». تضمنت حزمة الميزات الحصرية نسخة جاي 60 سوبر تشارج من المحرك ذو 16 صمامًا، مقترنًا بناقل حركة رياضي وآلية الدفع الرباعي سينكرو التي تقود عجلات بي بي أس آر أم 012 في 6.5 جي أكس 15". تم بناء السيارات بشكل أساسي حول أقوى وأكثر زاوية 5. تم أيضًا إنتاج هيكل الباب، مع طرازين من 3 أبواب. خارجيًا، ظهرت مصدات أمريكية، وشبكة سوداء عادية بتفاصيل زرقاء فريدة مع في دبليو موتور سبور (بالإنجليزية: VW Motorsport) وشارات في دبليو سوداء، ومصابيح هيللا (بالإنجليزية: Hella) الخلفية الملونة، وشارات رياضة السيارات، ولوحة مرقمة خاصة. في عام 1989، تبلغ تكلفة هذه السيارات في منطقة 68,500 مارك ألماني وتم بيعها بشكل أساسي إلى المديرين التنفيذيين والإدارة في شركة في إي جاي. أنتجت هذه السيارات 210 حصان متري (150 كيلوواط) 252 نيوتن متر (186 lbf·ft) وتم تسريعها من 0-100 كم / ساعة (0-62 ميل في الساعة) في 6.4 ثانية، مما يجعلها أقوى فولكس فاجن جولف تم إنتاجها على الإطلاق حتى أصدرت فولكس فاجن أم كاي 4 آر 32 بقوة 241 حصان متري (177 كيلو واط) في عام 2003.



جولف كونتري

كان هناك أيضًا إصدار يسمى جولف كونتري (تم تصنيع 7735 سيارة)، تم تصنيعه بشكل مشترك بواسطة (بالإنجليزية: Steyr-Daimler-Puch) في النمسا، وهو مصمم للقيادة على الطرق الوعرة المتوسطة. كان لديها المزيد من حركة التعليق، والدفع الرباعي سينكرو، وتحسين الخلوص الأرضي بمقدار 21 سم (8.3 بوصة)، وأعمدة الثيران في الأمام والخلف (بشكل عام فوق شبكة مصباح أمامي واحدة)، ولوحة انزلاقية لحماية منطقة المحرك، والإطار الفرعي حماية الترس التفاضلي سينكرو الخلفي وعمود الدعامة وعجلة احتياطية مثبتة خارجيًا على إطار مثلث يتأرجح بعيدًا في الخلف.

في أوروبا، تم تقديمه بمحرك بنزين 98 حصان (73 كيلو واط) 1.8 فولت P1. كان هناك أيضًا: 1500 (بالإنجليزية: Country Allround) مصممة لجذب جمهور أوسع، مصنوعة بدون الكماليات الكهربائية مثل المرايا الكهربائية والمدفأة وعجلة القيادة الجلدية وقضيب الثيران بدون شوايات المصابيح الأمامية، فيما يتعلق بنطاق سعر معقول؛ 558 «كونتري-شرومباكيت» مع قضبان من الكروم وسقف منزلق للشمس ومحرك وسخان مسبق داخلي وداخل جلدي بيج؛ و 50 «كونتري جاي تي أي» 114 حصانًا (85 كيلو واط) محرك بنزين 1.8 جاي تي أي، صنع فقط لمشروع «جولف كونتري في دبليو ستاف». كانت لعبة جولف كونتري تتمتع بشعبية خاصة في مناطق جبال الألب في وسط أوروبا.



فولكس فاجن جولف كونتري

جولف أم كاي 2 سيتي

في عام 1984، أصدرت فولكس فاجن، بالتعاون مع آر دبليو إ، الجيل الثاني من جولف سيتي سترومر، وهي نسخة كهربائية من جولف أم كاي 2. كانت أول سيارة فولكس فاجن كهربائية تندخل الإنتاج التسلسلي لأن أم كاي 1 سيتي لم تكن سترومر سوى نموذج أولي للسيارة. يبلغ مدى أم كاي 2 سيتي سترومر حوالي 31 ميلاً (50 كم) واستخدمت 16 بطارية هلام بالكهرباء مثبتة أسفل منطقة الشحن والمقاعد الخلفية. فقط 100 أم كاي 2 سيتي تم إنتاج وبيع سترومرز مقابل 45000 مارك ألماني (حوالي 34000 دولار أمريكي) حتى توقف الإنتاج في عام 1985. استمر اسم (بالإنجليزية: citySTROMer) في النماذج اللاحقة؛ مدينة جيتا - سترومر ومدينة الجولف أم كاي 3 - سترومر.

التواجد

أميركا الشمالية

كما هو الحال مع أرنوب أميركا الشمالية، تم إنتاج الجيل الثاني من لعبة الجولف لأمركا الشمالية في ولاية بنسلفانيا. عندما فشلت المبيعات في أميركا الشمالية في تلبية التوقعات ومع زيادة تكاليف الإنتاج، تم إغلاق مصنع تجميع ويستمولاند في يوليو 1988. وجاءت سيارات الجولف اللاحقة التي تم بيعها في أميركا الشمالية من مصنع تجميع بويلا في المكسيك. تم إيقاف جولف أم كاي 2 في أوروبا في عام 1991، لكن طرازات أم كاي 2 المكسيكية الصنع ظلت متوفرة في أميركا الشمالية لمدة عام آخر.

في السنوات الأولى من بيعها في أمريكا الشمالية، 1985 و1986، حافظت جولف II على مصابيح أمامية مربعة ذات شعاع محكم، بينما تحمل جاي تي أي المصابيح الأمامية المتدفقة (من جيتا). اكتسبت جميع الجولف «أبرولامبس» المتدفقة في عام 1987 بعد تجديد التصميم لنقلها إلى مستوى أعلى في أعقاب تقديم فوكس البرازيلية الصنع (رحلة في البرازيل) في أمريكا الشمالية. هذا أيضًا هو السبب وراء تسمية الطراز بـ «جولف جاي آل»، بينما لم تحدث أي تغييرات في المعدات تقريبًا. من السهل تمييز طرازات الولايات المتحدة لعام 1985 عن الموديلات اللاحقة بسبب عدم وجود مصباح فرامل مرتفع؛ أصبحت هذه مطلوبة من جميع السيارات المباعة في الولايات المتحدة لعام 1986.

كانت سيارة جاي تي أي هي سيارة العام التي تصدرها مجلة موتور تراند (بالإنجليزية: Motor Trend) لعام 1985، بالإضافة إلى جائزة في دبليو فورتكس (بالإنجليزية: VWVortex) «أفضل لعبة جولف على الإطلاق».

في عامها الأول للبيع في الولايات المتحدة، كانت مبيعات الجولف أقل بنسبة ثمانية بالمائة من مبيعات رابيت 1984. على النقيض من ذلك، ارتفعت مبيعات جيتا الجديدة كليًا لعام 1985 مقارنة بطراز عام 1984. في عام 1986، أصبحت جيتا من أكثر السيارات مبيعًا لشركة فولكس فاجن في أمريكا الشمالية، وهو المنصب الذي احتلته منذ ذلك الحين.

كما هو الحال مع أم كاي 1، كانت هناك نسخة «فتحة دافنة» تُعرف باسم جولف جاي تي. تم طرحها في عام 1987، وهي تتميز بالتصميم الخارجي لسيارة جاي تي أي، أي التقليل الخارجي ذي الشريط الأحمر، والجناحين المقوسين للعجلات ولكن بمحرك قياسي سعة 1.8 لتر، ومتوفر في أوتوماتيكي وبخمس أبواب (على عكس جاي تي أي). استمر هذا الطراز لبضع سنوات فقط، ولكن مع إعادة تقديم جاي تي أي في عام 1989 (تم إنتاج جاي تي أي v16 بشكل مستمر من 1987 إلى 1992)، تحمل هذا النموذج المفهوم. سنة بعد سنة، فقدت سيارة جاي تي أي المزودة بمحرك ذي 8 صمامات ميزاتها الشبيهة بـ جاي تي أي، حيث حصلت على مكابح جولف قياسية في عام 1990، وتعليق في عام 1991، وفقدت كمبيوتر أم أف إي، وأخيرًا أصبحت اختيارية مع ناقل حركة أوتوماتيكي، وهو الأول في تاريخ جاي تي أي. حصلت جميع طرازات جاي تي أي على شبك المصباح الأوروبي الرباعي مع الترقية إلى مصدات كبيرة في عام 1990.



89-1988 فولكس فاجن جولف 3 أبواب (الولايات المتحدة)

استبدل محرك سعة 2.0 لتر ينتج 134 حصاناً (100 كيلو واط) بمحرك 1.8 في 1990-1992 نماذج أمريكا الشمالية 16 فولت. تضمنت هذه النسخة عجلات بي بي أس آر أم مقاس 15 بوصة، وفي الداخل، لم تعد مقاعد ريكارو مزودة بدعامات فينيل من سيارات جاي تي أي السابقة.

المكسيك (1987-1992)



الجزء الداخلي للعلامة 2

تم تقديم جولف أم كاي 2 في المكسيك في مارس 1987 ليحل محل الكاريبي (جولف أم كاي 1) الناجح. كانت متوفرة مع نوعين مختلفين من المحرك سعة 1.8 لتر: 72 حصان (54 كيلو واط)، و 85 حصان (63 كيلو واط) المستخدمة سابقاً في الكاريبي جاي تي وأتلانتيك جاي آل أس وكورسار. تأتي في حواف سي وسي آل وجاي آل، مع علبة تروس يدوية 4 سرعات للمحرك الأقل (سي وسي آل)، ويدوي بـ 5 سرعات أو أوتوماتيكي اختياري بثلاث سرعات لسيارة جولف جاي آل الأكثر قوة. إطارات سي وسي آل كانت 155 ريبال 13، وبي 70/175 آر 13 لسيارة جاي آل. في عام 1988، تلقت لعبة الجولف نفس التعديلات كما هو الحال في أوروبا، ولكن بالنسبة للوحات الأسماء (التي تغيرت لعام 1989). في عام 1989، تم تقديم نسخة جاي تي أي بقوة 105 حصان (78 كيلو واط) «ديجيفان» البديل المحقون بالوقود لمحرك 1.8 لتر بدون محول حفاز.

في أوائل عام 1992 تم استبدال جولف أم كاي III بـ أم كاي III.

اليابان

في اليابان، تم بيع جميع الطرازات بمحركات محقونة ومحفزة بالوقود مثل سي آل آي وجاي آل آي، مع توفر طراز جاي تي أي أيضًا. تم تعزيز المبيعات بسبب امتثال لعبة الجولف للوائح البعد الحكومية اليابانية. في عام 1982، انضم بولو في اليابان إلى لعبة الجولف، والتي كانت أيضًا في حالة امتثال.

الجيل الثالث (أم كاي3 / إيه3، النوع 1أتش / إي1 / في1؛ 1991)

فولكس فاجن جولف سي آل (أستراليا)

ظهر الجيل الثالث من جولف (أم كاي3) لأول مرة في السوق المحلية في أغسطس 1991 ونما مرة أخرى بشكل طفيف مقارنةً بسابقه المباشر، بينما ظلت قاعدة عجلاتها دون تغيير.

تضمنت المحركات الجديدة أول محرك ديزل يعمل بنظام الحقن التوربيني المباشر (تي دي) في سيارة جولف، ومحرك «في آر6» ضيق الزاوية سعة 2.8 لترًا. تقديرات استهلاك الوقود لوكالة حماية البيئة الأمريكية (إي بي إيه) هي 9.0 لتر / 100 كم (31 ميلا في الغالون -؛ 26 ميلا في الغالون الولايات المتحدة) (المدينة) و7.4 لتر / 100 كم (38 ميلا في الغالون إيمب؛ 32 ميلا في الغالون الولايات المتحدة) (الطريق السريع)، مع 420 كم (261 ميل) لكل خزان (مدينة) و584 كم (363 ميل) لكل خزان (طريق سريع). ولأول مرة على الإطلاق، انضم عقار جولف (جولف فاريينت) إلى التشكيلة في سبتمبر 1993 (على الرغم من أن معظم الأسواق لم تتلق هذا النموذج حتى أوائل عام 1994). في الوقت نفسه، تم تقديم كابرولييه جديد تمامًا مشتق من أم كاي3، ليحل محل الإصدار الذي يبلغ من العمر 13 عامًا المستند إلى أم كاي1 بنسخة تستند إلى منصة أم كاي3 جولف من 1995 إلى أوائل 1999. تلقى أم كاي3 جولف كابروليو تعديلًا على طراز أم كاي4 في أواخر عام 1999 واستمر حتى عام 2002.

تم تقديم إصدار نوتشباك، المسمى «في دبليو فينتو» (أو جيتا في أمريكا الشمالية)، في يناير 1992.

كانت السيارة الأوروبية لعام 1992، قبل طراز سيترون زد أكس الجديد وأوبل أسترا الجديد من جنرال موتورز.

استمر بيع أم كاي3 حتى عام 1999 في الولايات المتحدة وكندا وأجزاء من أمريكا الجنوبية، وكذلك في المكسيك كإصدار خاص يسمى "Mi" (في الأساس سيارة جولف سي آل 4-أبواب مع تكييف هواء إضافي وداخلية خاصة ومعدات أصلية (أو إ أم) مصابيح فرامل خلفية سوداء اللون، ومكابح مانعة للانغلاق (ABS)، ولكن بدون راديو مجهز في المصنع). لون "i" في "Mi" باللون الأحمر، مما يدل على أن نظام

حقن الوقود متعدد النقاط قد تم تجهيزه وأن المحرك سعة 1.8 لتر قد تمت ترقيته إلى 2.0 لتر. تم توفير مقاعد ساخنة في جميع الديكورات.



فولكس فاجن جولف سي آل (أستراليا)

موديلات

فاريانت (بالإنجليزية: Variant)

لأول مرة ، تم إنتاج هذه السيارة وتم إطلاقها في أوائل عام 1993 وتنافست مع المنافسين الرئيسيين مثل فورد إسكورت وفوكسهول/ أوبل أسترا التي كانت متاحة منذ فترة طويلة. تضمنت متغيرات جاي تي محرك LVR62.8 ، ومحرك قابل للتحويل تم إطلاقه باسم كابريو (تيب 1!).



فولكس فاجن جولف فاريانت

كابريوليه

تم تقديم فولكس فاجن جولف أم كاي3 كابريو (أو النوع E1) في عام 1994 لعام 1995، ليحل محل كابريوليه أم كاي1 الأرنب السابق. تم تحديثه في عام 1998 (منتصف 1999 للأسواق غير الأوروبية) مع تصميم المقود الأمامي والخلفي من جولف أم كاي4 مع الحفاظ على الجسم من أم كاي3 كابريو. غالبًا ما يشار إلى هذه الكابريوس باسم أم كاي3.5 كابريو. تم إيقاف إنتاج فولكس فاجن جولف كابريو في عام 2002 بإصدار خاص يسمى «الإصدار الأخير».



فولكس فاجن جولف أم كاي3 كابريو

إي59

النموذج الأولي للجولف إي59 في متحف فولكس فاجن

على الرغم من فشل المشروع، كان ينبغي أن يكون هذا هو أعلى أداء، طراز 4دبلي

و دي بمحرك توربو بقوة 275 حصاناً 1998 سي سي، وألياف الكربون وقذيفة كيفلر، وعلبة كاملة. كان من المفترض أن تكون قادرة على الفوز ببطولة العالم للريبات في عام 1994. يمكن رؤية النموذج الأولي في متحف فولكس فاجن.



فولكس فاجن جولف أم كاي 3.5 (أم كاي 4) قابلة للتحويل



النموذج الأولي للجولف إي 59 في متحف فولكس فاجن



1996-1995 فولكس فاجن جولف سي آل 3 أبواب هاتشباك (أستراليا)

الجيل الرابع (أم كاي4 / إيه4، النوع 1جي؛ 1997)

تم تقديم جولف أم كاي4 لأول مرة في أغسطس 1997،

تلاه إصدار نوتشباك (بالإنجليزية: notchback) («في دبليو بورا» أو، في أمريكا الشمالية، مرة أخرى «في دبليو جيتا») في أغسطس 1998 وجولف فارييننت جديد (ملكية) في مارس 1999. لم يكن هناك طراز كابريوليه مشتق من أم كاي4، على الرغم من أن أم كاي3 كابريوليه قد تلقت عملية تجميل في أواخر عام 1999 تتكون من مصدات وشبك ومصابيح أمامية مماثلة لتلك الخاصة بطرازات ماركIV.

كما هو الحال مع الإصدارات الثلاثة السابقة من جولف، يتلقى سوق المملكة المتحدة كل إصدار بعد عدة أشهر من بقية أوروبا. تم إطلاق نسخة هاتشباك هناك في ربيع عام 1998 والممتلكات بعد حوالي 12 شهرًا (في نفس الوقت تقريبًا مثل بورا).

تضمنت الطرازات الجديدة عالية الأداء محرك غولف «أر32» بالدفع الرباعي سعة 3.2 لتر بمحرك في آر6 والذي تم طرحه في عام 2002، وسابقه، محرك في آر6 سعة 2.8 لتر (بالإنجليزية: "Golf V6 4Motion") (خلقًا لـ 2.9 لتر أم كاي3 «جولف في آر6 سينكرو»)، بالإضافة إلى محرك 1.8 تي (توربو) الشهير رباعي الأسطوانات المستخدم في مختلف طرازات مجموعة فولكس فاجن.

اعتبارًا من عام 2008، كانت بعض المتغيرات من جولف/ بورا أم كاي4 لا تزال قيد الإنتاج في البرازيل والصين والمكسيك. تم بيع الإصدارات المنقحة من أم كاي4 في كندا وتم تسويقها باسم جولف سيتي وجيتا سيتي من عام 2007 إلى عام 2010. كان الطرازان من عروض «في دبليو كندا» للمبتدئين. لقد تلقوا تحديثًا كبيرًا لعام 2008، بما في ذلك المصابيح الأمامية المعدلة والمصابيح الخلفية والواجهات الأمامية والخلفية وأنظمة الصوت والعجلات. تم تقديم كلا الطرازين فقط بمحرك بنزين رباعي الأسطوانات بسعة 2.0 لتر و 8 صمامات (SOHC)، تم تقييمه عند 86 كيلو واط (115 حصان ، 117 حصان). كانت العروض الوحيدة للمبتدئين مع ناقل حركة أوتوماتيكي اختياري بست سرعات. توقف إنتاج البديل الأوروبي من جولف أم كاي4 في نهاية عام 2006. انتهى إنتاج النسخة الأمريكية في عام 2006.

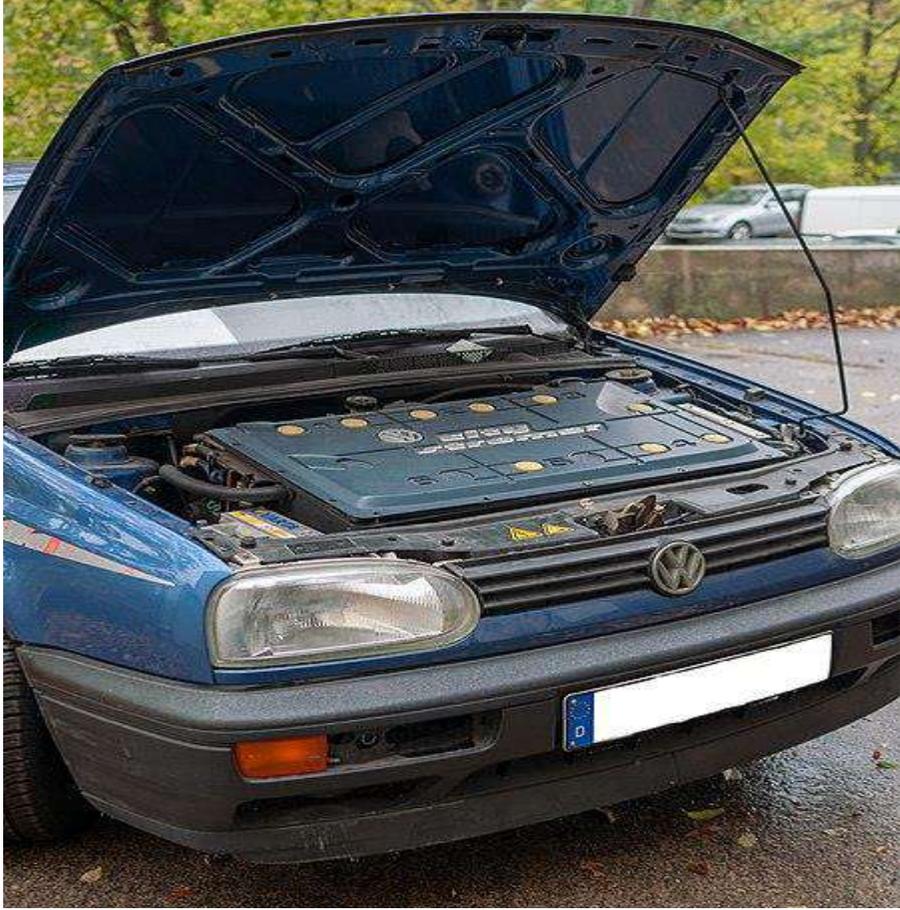
عندما تلقى السوق الصيني بورا عملية تجميل في يوليو 2006، فعل الجولف أيضًا، وأصبح «بورا إتش إس» في هذه العملية.

تم إنتاج أم كاي4 في البرازيل حتى عام 2013.



Volkswagen Golf (1J MY03) Generation 2.0 5-door

1993 فولكس فاجن جولف 5 أبواب هاتشباك



حزمة بطارية تحت غطاء محرك الجولف سيئس سترومر الكهربائي.



فولكس فاجن جولف أم كاي3 جي آل من الداخل



فولکس فاجن کابریو



هارلكيون، جينستر بلو

معرض الصور



أم كاي 4 جولف كابريولييه



من الخلف



فولكس فاجن جولف فاريانت (أم كاي4)



فولكس فاجن جيتا



فولكس واجن جي تي آي 337 إديشن



إصدار الذكرى العشرين لفولكس فاجن جي تي آي

الجيل الخامس (أم كاي5 / إيه5، تايب 1 كاي؛ 2003)



فولكس فاجن جولف كومفورت لاين (أستراليا)

تم تقديم جولف أم كاي5 في أوروبا في خريف عام 2003، ووصلت إلى سوق المملكة المتحدة في أوائل عام 2004. في أمريكا الشمالية، أعادت فولكس فاجن لوحة رايبوت عندما قدمت السيارة في عام 2006. في كندا، لا يزال الجولف هو الاسم السائد لـ الجيل الخامس (على الرغم من استخدام كل من رايبوت وجولف تاريخياً). يتم تشغيل الطراز الأساسي في أمريكا الشمالية بمحرك سعة 2.5 لتر خماسي الأسطوانات، والذي أنتج 112 كيلو واط (150 حصان، 152 حصاناً) في عامي 2006 و2007، ولكن تم رفعه إلى 127 كيلو واط (170 حصاناً، 173 حصاناً) في الطرز اللاحقة. نسخة جي تي أي مدعومة بنسخة توربينية من محرك أف أس أي سعة 2.0 لتر، ينتج 147 كيلو واط (197 حصان ، 200 حصان).

قدمت فولكس فاجن أيضاً مفهوم التسويق «السريع» للسوق الأمريكية، «المخصص للسرعة التي تعيش داخل كل سائق»، مع شخصية متحركة لمفهوم ومشتري جي تي أي أم كاي5s الذين يتلقون تمثالاً بلاستيكيًا للسرعة. نسخة جي تي أي هي النسخة الوحيدة المعروضة للبيع في المكسيك.

يتم تجميع نسخة الصالون / السيدان، التي تم تسويقها مرة أخرى على نطاق واسع من فولكس فاجن باسم جيتا، في ألمانيا وجنوب إفريقيا والمكسيك. يتم تسويقه في أسواق معينة، بما في ذلك الأسواق الأوروبية والمكسيك باسم بورا. تبعه في عام 2007 لعبة غولف فاريانت جديدة. الأطراف الأمامية للسيارة هي نفسها، مع الاختلاف الوحيد أن جي أل أي هي سيارة سيدان، بينما جي تي أي هي هاتشباك.

قدمت الموديلات اللاحقة من أم كاي5 محرك البنزين تي أس أي بسعة 1.4 لتر مع دفع أمامي.

في اختبار مقارنة أجرته مجلة كار أند درايفر (بالإنجليزية: Car and Driver)، فازت رابيت مقابل ثمانى سيارات صغيرة. وقد أشيد بموقع القيادة والأدوات والمحرك؛ وتم انتقادها بسبب ضوضاء الطريق والمقاعد وضعف الاقتصاد في استهلاك الوقود. كما احتلت رابيت المركز الأول في المقارنة النهائية في ديسمبر 2006.

معرض الصور



5 أبواب



من الداخل



فولكس فاجن رابيت (الولايات المتحدة الأمريكية وكندا)



أم كاي 5 جي تي أي 3 أبواب (المملكة المتحدة)



فولكس فاجن جولف فاريانت



فولكس فاجن جولف بلس (2004-2008)



فولكس فاجن كروس جولف (2008-2014) (الصين)



جولف آر 32 5 أبواب



جولف في جي تي أي بيربلي



جي تي آي دبليو 12-650 المنظر الخلفي



فولكس فاجن جولف في جي تي آي دبليو 12-650



جي تي أي مارك 5 إصدار فهرنهايت (2007)

الجيل السادس (أم كاي 6 / إيه 6، تايب 5 كاي؛ 2008)

أسست فولكس فاجن جولف أم كاي 6 على منصة PQ35 الحالية من جولف أم كاي 5. ظهرت هذه السيارة لأول مرة في معرض باريس للسيارات 2008. تم تصميم جولف أم كاي 6 من قبل كبير مصممي فولكس فاجن والتر دي سيلفا. يقال إن التصميم أكثر ديناميكية هوائية، مما يساعد على كفاءة استهلاك الوقود، وهو أكثر هدوءًا من سابقه. بعد انتقادات لجودة المقصورة المنخفضة في جولف أم كاي 5 مقارنةً بأم كاي 4، اختارت فولكس فاجن إصلاح المقصورة الداخلية لتناسب مع الجودة مع جولف أم كاي 4، مع الحفاظ على نفس سهولة الاستخدام من أم كاي 5. السيارة أيضًا أرخص في البناء من سابقتها ؛ تدعي فولكس فاجن أنها ستتمكن بالتالي من نقل هذه المدخرات إلى العميل. تم إصدار أم كاي 6 جيتا في المكسيك في منتصف عام 2010، وبحلول أواخر عام 2011 كان متاحًا في جميع الأسواق. استبدلت محركات الديزل ذات الحقن

التوربيني المباشر التي تستخدم تقنية حقن القضيب المشترك نظام حاقن وحدة (بالإنجليزية: Pumpe Düse PD)) طويل الأمد. الجديد في لعبة الجولف هو نظام التحكم التكييفي في الهيكل الاختياري من فولكس فاجن (غير متوفر في سوق أمريكا الشمالية)، والذي يسمح للسائق بالاختيار بين الوضعين «العادي» و «المريح» و «الرياضي»، والذي سيغير نظام التعليق والتوجيه والمُسْرَع. وفقاً لذلك.

يتوفر جولف أم كاي6 مع كل من ناقل الحركة اليدوي 5 و6 سرعات، و6 أو 7 سرعات ناقل الحركة المباشر (DSG) (مع القابض المزدوج). في أمريكا الشمالية، تم بيع نسخة أم كاي5 في الأصل باسم رابيت من عام 2006 إلى عام 2009. في عام 2010، أعادت فولكس فاجن لوحة جولف مع تحديث منتصف الدورة. مع محرك 130 كيلو واط (174 حصان، 177 حصان)، 2.5 لتر مضمنة 5 أسطوانات مع 240 نيوتن متر (177 رطل قدم) من عزم الدوران و 2.0 لتر، 100 كيلو واط (134 حصان ، 136 حصان) بشاحن توربيني محرك ديزل نظيف رباعي الأسطوانات يولد 320 نيوتن متر (236 رطل قدم) من عزم الدوران. تم تجهيز نسخة جي تي أي بمحرك بنزين تي أس أي رباعي الأسطوانات بقوة 157 كيلو واط (211 حصان، 213 حصان)، بينما يحتوي جولف آر على محرك «تي أفلا أس أي» رباعي الأسطوانات بقوة 191 كيلو واط (256 حصان، 260 حصان). يمكن إقران جميع المحركات الثلاثة مع ناقل حركة أوتوماتيكي DSG ثنائي القابض بـ 6 سرعات أو ناقل حركة يدوي بـ 6 سرعات إما في تكوين 3 أو 5 أبواب.

تم طرح السيارة للبيع في المملكة المتحدة في يناير 2009،

وفي أمريكا الشمالية في أكتوبر 2009 باسم جولف 2010، بدلاً من رابيت. أعاد أم كاي6 أيضًا تقديم خيار محرك ديزل إلى سوق أمريكا الشمالية. كان فولكس فاجن جولف أم كاي6 هو أفضل اختيار أمان لعام 2012 لمعهد التأمين للسلامة على الطرق السريعة (IIHS).



فولكس فاجن جولف تي دي آي (المملكة المتحدة)

معرض صور



کبریولیه



فاریانت



فولكس فاجن كروس غولف (2010-2014)



من الخلف



فولكس فاجن جي تي آي 3 ابواب، أوروبا



من الخلف



جولف في ديليو 6 من الداخل



جولف VI جي تي أي 35



فولكس فاجن جولف 118 تي اس آي كونفورت لاين، استراليا

الجوائز

2009 سيارة العام في العالم

Euro NCAP 2009 - السيارة الأكثر أماناً لهذا العام أفضل سيارة أداء لعام 2009 أقل من 60 ألف دولار أمريكي (جي تي أي) (أستراليا)

2009 يلو انجل (ألمانيا)

أفضل سيارة لعام 2009 لقراء السيارات والرياضة (ألمانيا)

2009 عجالات سيارة العام (أستراليا)

2009 ما السيارة؟ - أفضل سيارة عائلية صغيرة (بريطانيا العظمى)

2009 أفضل محرك دولي للعام (1.4 تي أس أي)

2009 - أفضل محرك أخضر للعام (1.4 تي أس أي)

2009-10 أفضل سيارة يابانية في استيراد العام

2010 أفضل سيارة أيرلندية كونتيننتال - أفضل سيارة عائلية.

2010 مجلة السيارات - سيارة العام (جي تي أي)

2010 سيارة العام الكندية

2010 أي سيارة؟ - أفضل سيارة عائلية صغيرة (بريطانيا العظمى)

2010 سيارة العام في جنوب إفريقيا

2010 أخبار الأسطول - سيارة العام للشركة 2010 السيارة الخضراء العالمية (بلو موشن) أدرج كتاب كيلي الأزرق سيارة فولكس فاجن جولف تي دي أي (ديزل نظيف) ضمن أفضل 10 سيارات صديقة للبيئة لعام 2010.

الجيل السابع (أم كاي7 / أم كيو بي، تايب G5؛ 2012)

ظهر الجيل السابع من الجولف لأول مرة في سبتمبر 2012 في معرض باريس للسيارات. تستخدم جولف VII، تايب 5جي منصة أم كيو بي الجديدة، المشتركة مع الجيل الثالث من أودي A3 وسيت ليون وشكودا أوكتافيا. إنها أكبر قليلاً من أم كاي6 بينما تمكنت من أن تكون أخف وزناً بحوالي 100 كجم، اعتماداً على اختيار المحرك. ستوفر سيارة جي تي أي محركاً رباعي الأسطوانات بسعة 154 كيلو واط (207

حصان ؛ 209 حصانًا) مزود بشاحن توربيني سعة 2.0 لتر مع حزمة أداء متاحة لرفع القدرة الإنتاجية إلى 162 كيلو واط (217 حصان، 220 حصان).

تتمتع سيارة غولف آر الآن بقوة 218 كيلوواط (292 حصان؛ 296 حصانًا) مع شاحن توربيني سعة 2.0 لتر وأربع أسطوانات مع نظام الدفع الرباعي هالدكس تراكشن.

تم إصدار نسخة من جي تي أي أطلق عليها اسم جي تي أي كلاسيك (بالإنجليزية: Clubsport) مما يجعل 195 كيلو واط (261 حصان، 265 حصانًا) تم إصداره في عام 2016. وهناك نوع مختلف من كلاسيك يسمى كلاسيك أس يحمل الرقم القياسي لأسرع سيارة دفع أمامي حول نوربورغرينغ، حتى حصلت سيارة هوندا سيفيك تايب آر 2017 على الرقم القياسي مرة أخرى.

يتوفر خط جولف في جميع أنظمة القيادة ذات الصلة: جولف تي أس أي، بما في ذلك جي تي أي، تعمل بالبنزين؛ جولف تي دي أي ديزل (توربو حقن مباشر)، بما في ذلك جي تي دي، تعمل بالديزل؛ يتم تشغيل جولف جي تي أي بالغاز الطبيعي المضغوط (سي أن جي)؛ يتم تشغيل e-جولف بالكهرباء؛ وجولف جي تي أي هي سيارة هجينة تعمل بالكهرباء. يتيح استخدام مجموعة تجميع المصفوفة المستعرضة المعيارية تصنيع طرازات جولف مع محركات البنزين والديزل والغاز الطبيعي والمحركات الكهربائية والهجينة من المصدر إلى المصدر في مصانع فولكس فاجن.

في نوفمبر 2016، كشفت فولكس فاجن عن نسخة محسنة (جولف 7.5) لسيارة هاتشباك بثلاثة أبواب، وهاتشباك بخمسة أبواب، و5 أبواب، وجي تي أي، وجي تي إي، بالإضافة إلى سيارة جولف «آر-لاين» جديدة. مع هذه الطرازات، يأتي محرك اقتصادي جديد: 1.5 لتر تي أس أي إيفو الذي ينتج 97 كيلو واط (130 حصان، 132 حصان) أو 110 كيلو واط (148 حصان، 150 حصان) ويحل محل محرك تي أس أي سعة 1.4 لتر. يتميز إصدار جي تي أي المحدث الآن بقوة 230 حصان كمعيار (220 حصان سابقًا) أو 247 حصانًا في حزمة الأداء الاختيارية (230 حصانًا سابقًا). فيما يتعلق بالتكنولوجيا الداخلية، تتميز جولف الآن بشاشة «تي أف تي» مقاس 12.3 بوصة كخيار مشابه لطرازات أودي والمعروفة باسم (بالإنجليزية: Virtual Cockpit)، ومصابيح LED كاملة، ومؤشرات خلفية متحركة كخيار (تستخدم أيضًا في طرازات أودي)، إلخ.

أقوى لعبة غولف في المجموعة هي جولف آر. تم تصنيعها كسيارة هاتشباك ذات 3 أو 5 أبواب، وهي مدعومة بنسخة مطورة حديثًا من 1,984 سم مكعب (2.0 لتر؛ 121.1 متر مكعب) بشاحن توربيني EA888 بنزين أف أس أي إنلاين فور (بالإنجليزية: Inline-four) المحرك المستخدم في أحدث جولف جي تي أي (وأودي أس3)، ولكن في هذا التطبيق ينتج 300 حصان (296 حصان، 221 كيلو واط) (206 كيلو

واط (280 حصان ، 276 حصان) لأسواق «المناخ الحار» مثل أستراليا، اليابان، الولايات المتحدة الأمريكية) من 5500 إلى 6200 دورة في الدقيقة و380 نيوتن متر (280 رطل قدم) من 1800 إلى 5500 دورة في الدقيقة من عزم الدوران.

تستغرق التسارع من 0 إلى 62 ميلاً في الساعة (100 كم / ساعة) 5.1 ثانية (مقابل 5.7 ثانية في لعبة جولف آر السابقة)، أو 4.9 ثانية مع علبة التروس دي أس جي الاختيارية في اختبار الطرف الثالث، تم تسجيله في 4.5 ثانية باستخدام التحكم في الإطلاق. السرعة القصوى محدودة إلكترونياً بـ 155 ميل في الساعة (249 كم / ساعة).

أنتجت فولكس واجن سيارة جي تي أي من طراز رابيت لعام 2019. تم إنتاج 3000 فقط للسوق الأمريكية: 1000 في كورنفلور بلو (بالإنجليزية: Cornflower Blue)، و1000 باللون الرمادي يورانو، و500 باللون الأسود، و500 باللون الأبيض، وكلها مقسمة بالتساوي بين ناقل الحركة الأوتوماتيكي دي أس جي و6 سرعات يدويًا. تضمنت نسخة رابيت حزمة إضاءة LED، جناح (بالإنجليزية: Vmax)، عجلات «بريتوريا» 18 بوصة مطلية باللون الأسود اللامع، بدون فتحة سقف، ومقاعد منقوشة كلارك مع علامات حمراء مطرزة بشعار في دبليو رابيت



فولكس فاجن جولف تي أس أي (تجميل)

الجيل الثامن (أم كاي 8 / أم كاي بي؛ 2019)

تم الكشف عن جولف أم كاي 8 في 24 أكتوبر 2019 في فولفسبورج.

إنه يركب على نسخة محدثة من منصة أم كاي بي، مع خيارات المحرك التي تتكون من بنزين مضغوط وديزل ومحركات هجينة. عند الإطلاق ، كانت هاتشبك ذات الخمسة أبواب هي الطراز الوحيد المتاح ، حيث تم إيقاف إنتاج هاتشبك ثلاثية الأبواب بسبب ضعف المبيعات. خضعت المقصورة الداخلية لجولف VIII لإصلاح كبير من خلال شاشة عرض رقمية بالكامل ولوحة تحكم رقمية. تتمتع جميع طرازات أم كاي 8 بميزات أمان متطورة متوفرة مثل نظام المساعدة على السفر وكراسي 2 أكس ومركبة قادمة أثناء الكبح، والانتان الأخيرتان هي الأولى التي يتم استخدامها في طراز إنتاج فولكس فاجن.

تشتمل خيارات مجموعة نقل الحركة الآن على ثلاثة محركات إ تي أس أي (بالإنجليزية: eTSI) هجينة معتدلة واثنين من محركات إ هيبريد (بالإنجليزية: eHybrid) الهجينة بالإضافة إلى خيارات تي أس أي الحالية للبنزين والديزل تي دي أي والغاز الطبيعي المضغوط (سي أن جي). تتميز جميع محركات تي أس أي التي تصل قوتها إلى 130 حصانًا بعملية الاحتراق الفعالة تي أس أي ميلير وشاحن توربيني بهندسة شاحن توربيني متغير ، ومحركات سعة 1.5 لتر مزودة بنظام إدارة أسطوانة نشط مؤقت. تستخدم طرز إ تي أس أي نظامًا كهربائيًا للمركبة بجهد 12 فولت ومولد بادئ تشغيل حزام 48 فولت يتم تشغيله بواسطة بطارية ليثيوم أيون 48 فولت، بينما تحتوي طرازات إ هيبريد على بطارية ليثيوم أيون بقوة 13 كيلو وات في الساعة قادرة على العمل في وضعي في. تستخدم نماذج تي دي أي نظام أس سي آر جديد للجرعات المزدوجة يتميز بخفيض تحفيزي انتقائي مزدوج من أدبلو، مما يقلل من انبعاثات أكسيد النيتروجين (NOx) حتى 80٪ مقارنة بـ أم كاي 7. تتكون نماذج الأداء من جي تي إي و جي تي أي و جي تي دي وجولف آر. تنتج جي تي إي و جي تي أي 80 كيلوواط (240 حصان، 240 حصانًا)، وتنتج جي تي دي 147 كيلو واط (197 حصان، 200 حصان)، بينما تنتج آر 235 كيلو واط (315 حصان ؛ 320 حصان) تم استبدال e-جولف الذي تم عرضه مسبقًا على أم كاي 7 بـ أي دي 3.



فولكس فاجن جولف ستايل 1.5 تي أس أي

معرض الصور







جولف جي تي إي



جولف جي تي آي



جولف جي تي آي من الامام



جولف آر

الإصدارات الكهربائية

تمتلك فولكس فاجن جولف عدة أجيال تم تصنيعها في طرازات سيبسترومر الكهربائية. كان أولها في السبعينيات ، عندما أخذت فولكس فاجن جولف أم كاي1 القياسية وحولتها إلى طاقة كهربائية. بحلول الوقت الذي دخل فيه جولف أم كاي2 حيز الإنتاج ، تم تصنيع عدد محدود من سيارات الجولف الكهربائية ، باستخدام حزم بطاريات الرصاص الحمضية ومحرك ووحدة تحكم حسب الطلب. واصلت شركة فولكس فاجن إنتاج عدد محدود من سيارات سيبسترومر الكهربائية مع طرح جولف أم كاي3. تضمن محرك سيبسترومر أم كاي3 الكهربائي نظام محرك تيار متردد قائم على شركة سيمنز (بالإنجليزية: Siemens)، وحزم بطاريات الرصاص الحمضية. كانت السرعة القصوى لها 97 كم / ساعة (60 ميلاً في الساعة) ومداها حوالي 80 كم (50 ميلاً). مع استثناءات قليلة ، تم تحويل سيارات الجولف ذات المقود الأيسر فقط بواسطة VW إلى طرازات سيبسترومر. لا تزال هذه المركبات مستخدمة اليوم وتحظى بشعبية في أوروبا القارية مع وجود عدد قليل منها في بريطانيا العظمى. تم بناء محركي أم كاي2 سيبسترومر على الجانب الأيمن فقط لسوق المملكة المتحدة ويعتقد أنه لم يبق سوى واحد منهما اليوم. وهي مملوكة من قبل حمامية ومذبة EV نيكى جوردون بلومفيلد، مذيبة (بالإنجليزية: Transport Evolved).



جولف III سي تي سي ترومر

جولف فاريانت توين درايف

كجزء من مشروع «دراسة الأسطول في التنقل الكهربائي» الذي بدأ في عام 2008، طورت شركة فولكس فاجن 20 مركبة كهربائية هجينة من نوع لعبة جولف فاريانت توين درايف (بالإنجليزية: Golf Variant twinDRIVE). تمتلك مركبات البحث هذه نطاقاً كهربائياً بالكامل يبلغ 57 كم (35 ميلاً) ويوفر محرك الاحتراق الداخلي نطاقاً إجماليًا يبلغ 900 كم (559 ميل). تم تجهيز محرك الأقراص الهجين الإضافي في لعبة جولف فاريانت توين درايف إما ببطارية ليثيوم أيون بقوة 11.2 كيلو وات في الساعة أو 13.2 كيلو وات في الساعة، حيث تقوم فولكس فاجن باختبار حزم من اثنتين من البائعين. عشر سيارات مجهزة ببطاريات من الشركة الألمانية الألمانية GAIA مع ثاني أكسيد الألومنيوم من نوع الكاثود (NCA). يتم تشغيل العشرة الآخرين بواسطة بطاريات ليثيوم أيون مع كاثودات النيكل والمنغنيز (إن أم سي) من المشروع المشترك الكوري الألماني أس بي ليموتيف (سمسونغ وبوش). تم استخدام هذه المركبات العشر منذ أوائل عام 2011. يوفر كلا نظامي البطاريات طاقة عالية وكثافة طاقة. يزن كل منهما حوالي 150 كجم. يستخدم محرك البنزين لدعم نظام التدفئة الكهربائية عندما تكون درجات الحرارة الخارجية منخفضة باستخدام إرشادات لتحديد استهلاك الوقود للمركبات الهجينة الموصولة بالكهرباء، تقدر فولكس فاجن استهلاك الوقود بـ 2.1 لتر / 100 كم (112 ميلاً في الغالون في الولايات المتحدة)، وهو ما يعادل 49 جم / كم من ثاني أكسيد الكربون. عندما تكون البطارية مشحونة بالكامل، تم تصميم لعبة جولف فاريانت توين درايف وتتسارع إلى 100 كم / ساعة (62 ميل / ساعة) في أقل من 12 ثانية. عند تشغيلها في الوضع الكهربائي الخالص، يمكن أن تصل لعبة جولف فاريانت توين درايف إلى سرعة قصوى تبلغ 120 كم / ساعة (75 ميلاً في

الساعة). كان من المتوقع أن يعتمد الإصدار الإنتاجي على طراز جولف أم كاي6 الذي يتميز بمحرك توربوديزل سعة 1.5 لتر ومحرك كهربائي، مع تاريخ وصول يقدر بعام 2015.

كما كان نموذج سيارات ليون مع نظام توين درايف قيد التطوير.

فولكس فاجن إي جولف

يبلغ مدى مفهوم جولف بلو إي موشن 150 كم (93 ميل). حددت فولكس فاجن برنامج اختبار ميداني مكون من 500 وحدة ليبدأ في عام 2011. بدأت الوحدات العشر الأولى للاختبار الميداني في فولفسبورج في مايو 2011. بدأت الدفعة الثانية المكونة من 80 سيارة اختبارية في يونيو 2011 في برلين وهانوفر وفولفسبورج. في فبراير 2012، تم تسليم أول e-جولف، كما تمت إعادة تسمية نسخة الإنتاج، في بلمونت، كاليفورنيا. تم تخصيص ما مجموعه 20 لعبة جولف إلكترونية لبرنامج الاختبار الميداني الأمريكي. يشتمل مفهوم (بالإنجليزية: Golf Blue-emotion) على حزمة بطارية ليثيوم أيون تبلغ 26.5 كيلو وات في الساعة ويتم تشغيلها بواسطة محرك كهربائي بقدرة 85 كيلو وات يدفع العجلات الأمامية من خلال ناقل حركة أحادي السرعة. سوف تتسارع إلى 100 كم / ساعة (62 ميلاً في الساعة) في 11.8 ثانية وتبلغ سرعتها القصوى 138 كم / ساعة (86 ميلاً في الساعة).

تستخدم مبدلات السرعة لضبط مقدار الكبح المتجدد. تحتوي عصا PRNDL في السيارة على وضع «ب» إضافي كما هو موجود في بعض المركبات الكهربائية الأخرى لضبط جهد الكبح المتجدد إلى الحد الأقصى من أجل السفر المستمر على المنحدرات.

نسخة الإنتاج

تم الكشف عن نسخة الإنتاج من سيارة فولكس فاجن e-جولف 2015 في معرض فرانكفورت للسيارات 2013. وفقاً لشركة فولكس فاجن، فإن e-جولف لديها نطاق عملي كهربائي بالكامل من 130 إلى 190 كم (81 إلى 118 ميل)، مع دورة (بالإنجليزية: NEDC) الرسمية من 190 كم (120 ميل)، ومن المتوقع أن يتراوح نطاق الشتاء بين 80 إلى 120 كم (50 إلى 75 ميل). تمتلك سيارة الجولف الإلكترونية لعام 2015 نطاقاً كهربائياً بالكامل مصنعاً من وكالة حماية البيئة إ بي إي (بالإنجليزية: EPA) يبلغ 134 كيلومتراً (83 ميلاً)، واقتصاداً في استهلاك الوقود يبلغ 116 ميلاً لكل جالون معادل للبنزين (MPGe) لاستهلاك طاقة يبلغ 29 كيلو واط في الساعة / 100 ميل. تصنيف وكالة حماية البيئة لقيادة المدينة هو 126 ميلاً في الغالون و105 ميلاً في الغالون على الطرق السريعة. بدأ إنتاج المركبات المخصصة لعملاء التجزئة في مارس 2014. بالنسبة لعام 2017 النموذجي، تلقت e-جولف تحديثاً، والذي تضمن نطاقاً محسناً، واقتصاداً أفضل في استهلاك الوقود، وقوة أكبر من الطراز السابق. مع بطارية ليثيوم أيون جديدة تبلغ 35.8 كيلو وات في الساعة، يُقال إن السيارة التي تمت ترقيتها تحقق نطاقاً تقديرياً من وكالة حماية البيئة (إ بي إي) من 144 إلى 201 كيلومتر (89 إلى 125 ميل)، ولديها 119 ميلاً في الغالون. كما يوفر 2017 e-جولف وقت شحن

أسرع؛ تحتوي مستويات أس إي وأس إي أل بريميوم على وحدة 7.2 كيلو واط التي تسمح بشحن البطارية بالكامل في أقل من ست ساعات في محطة شحن 240 فولت. هناك ميزة اختيارية (قياسية في (بالإنجليزية: DC Fast Charging (SEL Premium)) تسمح بشحن السيارة بنسبة 80٪ في ساعة واحدة فقط في محطة الشحن السريع DC.

الأسواق والمبيعات

في 14 فبراير 2014، أطلقت فولكس فاجن مبيعات e-جولف في ألمانيا، بأسعار تبدأ من 34900 يورو (~ 47800 دولار أمريكي). في 11 مارس 2014، افتتحت فولكس فاجن طلب شراء e-جولف في المملكة المتحدة، وأعلنت عن تسعير جاي بي 30,845 جنيه إسترليني. بدأت عمليات التسليم في المملكة المتحدة في نهاية يونيو.

في النرويج، أصبح e-جولف متاحًا للطلب المسبق في 25 فبراير 2014 للتسليم في يونيو 2014. تم طلب أكثر من 1300 سيارة في نفس اليوم. بحلول 3 مارس 2014، تم طلب ما يقرب من 2000 سيارة مسبقًا. تتراوح الأسعار من 251.800 كرون (حوالي 42000 دولار أمريكي) للطرز الأساسي إلى 302.000 كرون (حوالي 50000 دولار أمريكي) مع جميع الخيارات المتاحة، مقارنة بأرخص موديلات البنزين والديزل. تتضمن الحزمة الأساسية معدات اختيارية في بلدان أخرى، مثل مستقبل راديو DAB +، ومقاعد أمامية مُدفاة وزجاج أمامي مُدفا. كانت في ديليو e-جولف السيارة الكهربائية الأكثر مبيعًا في يوليو 2014 مع 391 تم بيع الوحدات وتمثل 34.4٪ من مبيعات لوحة الجولف (1,136)، والتي كانت السيارة الجديدة الأكثر مبيعًا في النرويج في ذلك الشهر. كانت e-جولف مرة أخرى السيارة الكهربائية الأكثر مبيعًا في أغسطس 2014 حيث تم بيع 467 وحدة، وهو ما يمثل 43.4٪ من مبيعات لوحة الجولف في ذلك الشهر (1,075). في غضون شهرين ونصف، تم بيع إجمالي 925 سيارة فولكس فاجن e-جولف في النرويج، متجاوزة مبيعات تيسلا موديل أس الأولية التي سلمت 805 وحدة خلال أول شهرين لها في السوق النرويجية. بلغ إجمالي المبيعات الأوروبية 3328 وحدة في عام 2014. لم يكن لدى e-جولف 2015 حزمة بطارية مبردة بالسائل لأن الاختبار الصارم أظهر أن درجات الحرارة المحيطة المرتفعة لا تؤثر على أداء البطارية. كان من المقرر أن تبدأ مبيعات الولايات المتحدة في أسواق مختارة في نوفمبر 2014 بسعر لطرز أس إي أل بريميوم يبدأ من 35,445 دولارًا أمريكيًا قبل أي حوافز حكومية قابلة للتطبيق، بالإضافة إلى 820 دولارًا أمريكيًا وجهة وتسليم. ومع ذلك، فإن أول تسليم لسيارة e-جولف حدث بالفعل في 31 أكتوبر في ولاية كاليفورنيا. خلال شهر نوفمبر 2014، وهو أول شهر كامل من مبيعات السيارة، باعت شركة فولكس فاجن الأمريكية 119 وحدة، وتم بيع إجمالي 357 وحدة حتى ديسمبر 2014. في يناير 2015، بدأت e-جولف في الظهور في الوكلاء في جميع أنحاء الشمال الشرقي. بلغ إجمالي المبيعات في أوروبا 11,214 وحدة في عام 2015. كانت e-جولف، التي تم بيع 8943 وحدة منها، السيارة الكهربائية الأكثر مبيعًا في النرويج في عام 2015، وتمثل 34.7٪ من مبيعات قطاع المكونات الإضافية، قبل تيسلا موديل أس (4039) ونيسان ليف (3189). مثل طراز e-جولف 54.6٪ من إجمالي مبيعات فولكس فاجن جولف الجديدة في النرويج في عام 2015. اعتبارًا من ديسمبر 2015، تم بيع ما مجموعه 19131 وحدة في جميع أنحاء العالم، مع 14542 وحدة في أوروبا و4589 وحدة في الولايات المتحدة. انتهى إنتاج e-جولف في ديسمبر 2020.



فولكس فاجن إي جولف

فولكس فاجن جولف جي تي إي (GTE)

جولف جي تي إي هي نسخة هجينة من غولف هاتشباك تم كشف النقاب عنها في معرض جنيف للسيارات 2014. تشترك جولف جي تي إي في معدات توليد القوة الأساسية مع أودي A3 سيورت باك إي-ترون لكن عناصر التحكم في البرنامج مختلفة. تشترك جولف جي تي إي أيضًا في نفس مجموعة نقل الحركة الهجينة مع فولكس فاجن باسات جي تي إي، لكن باسات لديها حزمة بطارية ليثيوم أيون أكبر 9.9 كيلو واط في الساعة. يتم تشغيل جي تي إي بواسطة محرك بنزين تي أس أي بالحقن المباشر سعة 1.4 لتر (148 حصان، 110 كيلو واط) مع محرك كهربائي 75 كيلو واط (101 حصان) مدعوم ببطارية ليثيوم أيون بقوة 400 فولت و 8.8 كيلو واط في الساعة، لنظام إجمالي قوة تبلغ حوالي 153 كيلو واط أو 204 حصان، مما يتيح للمركب الهجين الإضافي توفير نطاق كهربائي بالكامل يبلغ 50 كم (31 ميل) ونطاق إجمالي يبلغ 933 كم (580 ميل). يمكن تنشيط الوضع الكهربائي بالكامل بضغطة زر. في إطار دورة القيادة الأوروبية الجديدة، يكون الاقتصاد في استهلاك الوقود المشترك 1.50 لترًا / 100 كم (157 ميلًا في الغالون / الولايات المتحدة). تبلغ السرعة القصوى لسيارة غولف جي تي إي 217 كم / ساعة (135 ميلًا في الساعة) وتتسارع من 0 إلى 100 كم / ساعة (0 إلى 62 ميلًا في الساعة) في أقل من 7.6 ثانية.

يمكن إعادة شحن السيارة من نقطة شحن من النوع 2 خلال ساعتين تقريبًا، أو من مقبس حائط قياسي 230 فولت في حوالي 4 ساعات. على غرار المركبات الهجينة الأخرى التي تعمل بالكهرباء، يمكن استخدام السيارة في الوضع الكهربائي الخالص، والهجين المتوازي (بنزين + كهربائي) ووضع موسم المدى (محرك بنزين يعيد شحن بطارية الجهد العالي).

تم جدولة إصدار جي تي إي لعملاء التجزئة في الربع الأخير من عام 2014. تم تسجيل الوحدات الأولى في ألمانيا في أغسطس 2014.

كانت جولف جي تي إي، مع بيع 1695 وحدة، هي السيارة الهجينة الأكثر مبيعًا في فرنسا في عام 2015، وتمثل 30.3% من مبيعات القطاع. مع 17300 وحدة بيعت في أوروبا في عام 2015، احتلت جولف جي تي إي المرتبة الثانية من حيث المبيعات الهجينة الإضافية بعد ميتسوبيشي أوتلاندر P-HEV (31214). وفقًا لجاتو ديناميكس (بالإنجليزية: JATO Dynamics)، تم تسجيل إجمالي 18397 وحدة في أوروبا حتى ديسمبر 2015. تم إيقاف إنتاج جولف جي تي إي مؤقتًا، بسبب ارتفاع الطلب الذي يؤدي إلى فترات زمنية طويلة، وفقًا لشركة فولكس فاجن.



فولكس فاجن جولف جي تي إي سبورت في IAA 2015



من الأمام



سيارات رياضية

في سباق السيارات ، قادت إي آر بي موتورسبور (بالإنجليزية: APR Motorsport) طائرتين من طراز MKV VW GTI للفوز في فئة جراند-أم كوني سبورتس كار موالف شارع التحدي (أس تي). (بالإنجليزية: Grand-Am KONI Sports Car Challenge Street Tuner (ST))

جولف جي تي

تنافست جولف جي تي في بطولة جي تي البريطانية عام 2003 مع ستيف وود وستيوارت سكوت على عجلة القيادة.

جولف تي سي آر وجولف جي تي أي تي سي آر



جولف تي سي آر جي تي أي (سيارة الطريق)

فولكس فاجن موتورسبورت، قسم رياضة السيارات للعلامة التجارية، بنى سيارة الجولف تي سي آر في عام 2015 لاستخدامها في مختلف المسابقات الدولية والوطنية التي تستخدم لوائح تي سي آر.

في عام 2016، تم تحديث السيارة وإعادة تسميتها إلى جولف جي تي أي تي سي آر.



أم كاي4 جي تي أي في دونينجتون بارك.



جيارديلي تي سي آر جولف



جولف تي سي آر



لوکا إنجستلر فولكس فاغن غولف تي سي آر



مارتین ریبا تي سي آر فولكس فاغن غولف

فضيحة انبعاثات فولكس فاجن

فولكس فاجن جولف هي من بين النماذج التي تم تضمينها في فضيحة انبعاثات فولكس فاجن في سبتمبر 2015 حيث صنعت فولكس فاجن وركبت في سياراتها التي تعمل بالديزل برنامجًا يتلاعب في التحكم في انبعاثات السيارات أثناء الاختبار، وبالتالي ينتهك لوائح العديد من البلدان. تسبب البرنامج في حدوث أكسيد النيتروجين في المركبات أول أكسيد النيتروجين الناتج لتلبية المعايير الأمريكية أثناء الاختبار التنظيمي ولكن يصدر ما يصل إلى 40 مرة أكثر من أول أكسيد النيتروجين في القيادة الواقعية.

الجوائز والتقدير

فازت جولف أم كاي3 بجائزة سيارة العام الأوروبية لعام 1992.

في أبريل 2010، أدرج كتاب كيلي الأزرق سيارة فولكس فاجن جولف تي دي آي (ديزل نظيف) ضمن أفضل 10 سيارات صديقة للبيئة لعام 2010. حازت جولف أم كاي7 على لقب "سيارة" (بالإنجليزية: All The Car) لعام 2012

من قبل (بالإنجليزية: Top Gear) (مجلة).

فازت جولف أم كاي7 بجائزة سيارة العام الأوروبية لعام 2013 للمرة الثانية.

فازت جولف أم كاي7 بجائزة سيارة العام في العالم لعام 2013.

تم اختيار فولكس فاجن جولف لتكون سيارة العام في اليابان 2013-2014، لتصبح أول سيارة مستوردة تفوز بالجائزة التي تم إنشاؤها في عام 1980.

تم تسمية مجموعة فولكس فاجن جولف أم كاي7 بأكملها ، بما في ذلك طرازات T1.8 وجولف تي دي آي كلين ديزيل وجولف جي تي آي و e-جولف، بجائزة أفضل سيارة للعام 2015 من موتور تراند.

فازت جولف جي تي آي أم كاي7 بجائزة ياهو! جائزة سيارة العام.سيارة جنوب إفريقيا لعام 2010.حصلت سيارة فولكس فاجن جي تي آي على جائزة أفضل 10 سيارات وسائق للعام الثاني عشر على التوالي في عام 2018.



Volkswagen Golf VII; appearance November 2012

معلومات عامة

النوع	automobile model series ^(en)
أسماء أخرى	Volkswagen Rabbit
الفئة	سيارة مدمجة
العلامة التجارية	فولكس فاجن
المصنع	فولكس فاجن, (for convertibles) كارمان (شركة)
الإنتاج	1974–present
موقع الويب	volkswagen.de...

المحرك وناقل الحركة

سيارة الوحدة

الهيكل والجسم

فولكس فاجن بورا

فولكس فاجن بورا (Volkswagen Bora) وتسم أيضا «فولكس فاجن جيتا» هي نموذج الفئة المدمجة من الشركة المصنعة للسيارة الألمانية فولكس فاجن. جاءت بورا بعد فولكس فاجن فينتو في عام 1998. تعد فولكس فاجن من أهم الشركات في العالم لتصنيع السيارات وتجمع هذا الشركة العديد من الاصدارات والموديلات قد تختلف عن بعضها من ناحيه الشكل ولكن تفضل المميزات و فخامه واحده وهنا سوف نتعرف عن نوع من أنواع فولكس فاجن وهي فولكس فاجن بورا هي سيارة قد تكون شبابيه الكثير يراها من أفضل أنواع موديلات الشركة



Volkswagen Jetta 1.8T Wolfsburg Edition photographed in USA

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	سيارة صغيرة
الشركة الأم	فولكس فاجن
العلامة التجارية	فولكس فاجن
المصنع	فولكس فاجن
الإنتاج	1998–2004
مواقع الويب	volkswagen-classic.de... web.archive.org...

المحرك وناقل الحركة

محرك بنزين

سيارة الوحدةة

الأبعاد

مليمتر 2,513 قاعدة الإطارات

مليمتر 4,380 الطول

مليمتر 1,735 العرض

فولكس فاجن باسات بي 1

فولكس فاجن باسات (بالألمانية: Volkswagen Passat) (وتلفظ: فولكسفاغن پاسات)؛ هي سيارة متوسطة الحجم تصنعها وتسوقها فولكس واجن منذ عام 1973، والآن في جيلها الثامن. وقد تم تسويقها بشكل مختلف مثل داشر وسانتانا وكوانتوم وماغوتان وكورسار وقيراط. تحمل الأجيال المتعاقبة من باسات تسميات فولكس واجن الداخلية B1، B2، الخ. في البداية (وليس الآن) كانت هذه التعيينات بموازة تلك الخاصة بـ أودي 80 وأودي إي4 التي تشترك معها منصات باسات. باسات باللغة الألمانية تعني الرياح التجارية.

في العراق اشتهر موديل باسات بي1 (B1) وبالخصوص موديل ال اس إي LSE المصنع في البرازيل خصيصاً للسوق العراقية حيث شملت طراز B1 تحسينات مشتقة من طراز B2 أي الجيل الثاني ومن أودي واشتهرت في العراق باسم «سيارة برازيلي» وفي البرازيل باسم «سيارة العراق» حيث أن العراق بدأ بشراء كميات بسيطة منها منذ عام 1978 ثم بحلول 1983 أصبح العراق يستورد السيارة بشكل منتظم حتى نهاية الإنتاج عام 1988 ودخلت العقل الجمعي العراقي باعتبارها تراثاً والآن ما زالت تشاهد في الشوارع العراقية وضمن المقتنيات الكلاسيكية.



فولكس فاجن باسات



فولكس فاجن باسات 1 أمامية



Volkswagen Passat B1 5d Jesus Lock



فولكس فاجن باسات B1 فيس ليفت

معلومات عامة

- النوع طراز سيارة
- الفئة فولكسفاغن باسات
- العلامة التجارية فولكس فاجن
- المصنع مجموعة فولكسفاغن
- موقع الويب web.archive.org...

المحرك وناقل الحركة

- محرك بنزين
- سيارة الوحدة

الأبعاد

- 2,470 ميليمتر قاعدة الإطارات
- 4,200 ميليمتر الطول
- 1,620 ميليمتر العرض

الارتفاع 1,360 ميليمتر

فولكس فاجن كوبلوجن

فولكس فاجن كوبلوجن (بالألمانية: Volkswagen Kübelwagen) ، هي سيارة جيب عسكرية ألمانية في فترة الحرب العالمية الثانية. صنعت المركبة من عام 1940 إلى عام 1945، وأنتج من هذا الطراز ما يزيد عن 50,000 مركبة.



مركبة فولكس فاجن كوبلوجن.

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	سيارة ركاب سيارة طرق وعرة
العلامة التجارية	فولكس فاجن
المصنع	فولكس فاجن — مجموعة فولكسفاغن
البلد	ألمانيا النازية

المحرك وناقل الحركة

محرك بنزين

سيارة الوحدة

الأبعاد

مليمتر 2,400 قاعدة الإطارات

مليمتر 3,740 الطول

مليمتر 1,600 العرض

مليمتر 1,380 الارتفاع

Schwimmwagen ^(en)

فولكس فاجن فوكس

فولكس فاجن فوكس هي سيارة صغيرة الحجم من إنتاج وتصميم شركة فولكس فاجن البرازيلية وتم بيعها في أمريكا اللاتينية في عام 2003 وفي أوروبا من 2005 إلى 2011،

حيث تم بيعها كسيارة مدينة. يتم إنتاج فوكس حاليًا على شكل هاتشباك بثلاثة أبواب وخمسة أبواب. وهناك أيضا نسخة مصغرة SUV تسمى كروس فوكس وسيارة عائلية تسمى سوران، سبيس فوكس أو سبورت فان أو فوكس بلس، ويختلف المسمى اعتمادا على السوق.

المسمى السابق

حصلت فولكس فاجن على حقوق الاسم التجاري في عام 1969 عن طريق شراء شركة NSU . كانت شركة NSU Fox الأصلية عبارة عن شركة لتصنيع دراجات نارية والتي بدأت أعمالها لأول مرة في عام 1949،

واستخدمت فولكس فاجن لاحقًا اسم «فوكس» في بعض الأسواق لإصدار خاص من فولكس فاجن بولو. كما استخدمت أودي 80 التي تم إنتاجها في السبعينيات تحت اسم فوكس بالنسبة للسيارات المباعه في أستراليا والولايات المتحدة. تم تجميع النسخة الأسترالية محليًا بواسطة شركة فولكس فاجن المحدودة.

أمريكا الشمالية (1987-1993)

كانت فوكس نوعًا آخر من فولكس فاجن جول والتي تم تصنيعها في شركة

فولكس فاجن دو برازيل وتم تسويقها بواسطة فولكس فاجن في أمريكا الشمالية كسيارة ثانوية من 1987 إلى 1993. عرضت في البداية كسيارة سيدان ببابين وأربعة أبواب بالإضافة إلى سيارة واجن ببابين، والتي تم إيقاف إنتاجها في عام 1991. وهو نفس العام الذي تم فيه عمل تعديلات على سيارة السيدان ذات الأبواب الأربعة (وكذلك البابين، في الولايات المتحدة).

مواصفات فوكس: الطول 1.8 لتر، 81 حصان متري (60 كو؛ 80 حصان) محرك بنزين رباعي الأسطوانات، وهي نفس المكونات في فولكس فاجن جولف — إلى جانب ناقل حركة رباعي السرعات لسيارة سيدان قياسية ذات البابين وأربعة أبواب وناقل حركة بخمس سرعات للطراز الرياضي "GL"، بينما لم يتم تضمين ناقل حركة أوتوماتيكي في خيارات فوكس. متوفر مساعد مكابح اسطوانية في المقدمة. نظام الكبح المانع للانغلاق غير متوفر.

جنوب أفريقيا

في جنوب إفريقيا، تم استخدام اسم فوكس لنموذج يعتمد على الجيل الأول من Jetta . تم بيع هذا إلى جانب فولكس فاجن جولف.



سوق أمريكا الشمالية فولكس فاجن فوكس جي ال سيدان

نظرة عامة

أمريكا اللاتينية

في أمريكا الجنوبية، تتنافس فوكس مع شقيقتيها الصغيرين جول وبولو لإنخفاض تكلفتهم. في المكسيك تم تغيير اسمها إلى لوبو ، بسبب تشابه اسمها مع الاسم الأخير للرئيس الحالي آنذاك فيسينتي فوكس. قامت فولكس فاجن المكسيكية بالتخلي عن الإصدار لوبو بعد فترة قصيرة من طرازات 2009؛ بسبب ضعف المبيعات، وتم استبدالها بـ بوينتر وديربي. تم أيضًا إيقاف سيورت فان في المكسيك في فبراير 2010 بسبب ضعف المبيعات، ولم يتبق سوى كروس فوكس.

Volkswagen Fox 2015

في نوفمبر 2009، تم الكشف عن سيارة فولكس فاجن فوكس 2010 الجديدة في البرازيل ثم في الأرجنتين.

تم إعادة تصميم النموذج مرة أخرى في عام 2015.

مواصفات

المحرك: VHT، BAH، 14، 1599 سم مكعب، كتلة أسطوانة من الحديد الزهر، RSH (ذراع الروك الدوارة)

القوة: 104 حصان (74 كيلوواط) عند 5750 دورة في الدقيقة

حقن الوقود: Motronic (Benzin ME7.5.10 حتى 2006)

العزم: 154 نيوتن لكل متر (114 قدم-رطل) عند 2500 دورة في الدقيقة

100-0 كم / ساعة (62 ميل في الساعة): 10.8 س

السرعة القصوى: 174 كيلومتر في الساعة (108 ميل/س)

التمهيد: 260–1,016 لتر (9.2–35.9 قدم³)

ناقل الحركة: 5 سرعات يدوية (أودي MQ200 ناقل يدوي) أو I-ASG

سعة الوقود: 50 لتر (13.2 غال-أمريكي؛ 11.0 غالون إمبر)

المكابح: الأفراس الأمامية، الأسطوانات الخلفية

أوروبا

تم عرض فوكس لأول مرة في أوروبا في معرض AMI للسيارات في أبريل 2005، كان Fox متاحًا فقط كسيارة هاتشباك بثلاثة أبواب وبثلاثة خيارات للمحرك: 1.2 لتر 40 كيلوواط (55 حصان) I3 و 1.4 لتر 55 كيلوواط (75 حصان) I4 محركات البنزين و 1.4 لتر 51 كيلوواط (69 حصان) محرك TDI .



ما قبل تعديل الوجه - فولكس فاجن فوكس 1.4



فولكس فاجن سوران 2009 (قبل التعديل)



Volkswagen Fox 2015



Volkswagen Fox 2015



فولكس فاجن سوران 2001 (أول تعديل)



فولكس فاجن سوران 2010 (أول تعديل - من الخلف)



فولكس فاجن سوران 2016 (عملية تعديل ثانية)



فولكس فاجن سوران كروس 2012



فولكس فاجن سوران كروس 2012



Volkswagen Urban Fox 75 1.4 Front

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
أسماء أخرى	فولكس فاجن لوبو (المكسيك)
	فولكس فاجن سوران (الأرجنتين)
	فولكس فاجن فوكس بلس (الجزائر)
	فولكس فاجن سبيس فوكس (البرازيل)
	فولكس فاجن كروس فوكس
	فولكس فاجن سبيس كروس
	فولكس فاجن سبورت فان
فولكس فاجن أوربان فوكس	
الفئة	"سيارة صغيرة" ثانوية
سنوات الطراز	حتى الآن-2004
العلامة التجارية	فولكس فاجن
المصنع	فولكس فاجن
الإنتاج	حتى الآن-2003
التصميم	محرك أمامي ، دفع أمامي

المحرك وناقل الحركة

- 1.2 & nbsp؛ L I3 (بنزين)
- 1.4 & nbsp؛ L I4 ([[محرك بنزين | بنزين]])
- 1.6 & nbsp؛ L I4 (بنزين)

1.0 & nbsp؛ L I4 ([[إيثانول / بنزين | وقود مرن]])

1.6 & nbsp؛ L I4 (بنزين / إيثانول)

1.4 & nbsp؛ L [[I3|محرك ثلاثي مستقيم]]

سرعات يدوي 5 الحركة

ASG سرعات 5

الهيكل والجسم

أبواب هاتشبك 3

الشكل أبواب هاتشبك 5

(سوران) أبواب 5

PQ24 منصة مجموعة فولكس فاجن المنصة

فولكس فاجن بولو مرتبط

الأبعاد

مم (97.0 بوصة) 2,465 قاعدة الإطارات

الطول 2005-08: 3,805 مم (149.8 بوصة)
حتى الآن: 3,823 مم (150.5 بوصة)-2009

العرض 1,640 مم (64.6 بوصة)

الارتفاع 1,545 مم (60.8 بوصة)

فولكس فاجن ترانزبورت

فولكس فاجن ترانزبورت (بالإنجليزية: Volkswagen Transporter) تشير إلى سلسلة من المركبات الآلية التي أنتجتها شركة فولكس فاجن، وقد دشنت هذه السلسلة بالنموذج رقم 2 (بالإنجليزية: Volkswagen Type 2) عام 1950، وإنتاج هذه السلسلة مستمر حتى الآن.

تشمل هذه السلسلة أنواعاً عديدةً من السيارات، مثل الشاحنات، والحافلات الصغيرة. وكان يطلق على النماذج الفرعية لهذه السلسلة الحرف T، فمثلاً أطلق على النموذج الأول اسم (T1)، في حين أطلق على النموذج الثاني اسم (T2)، وهكذا حتى إنتاج (T6) مع حلول عام 2016م.

أستوحى النموذج الأول (T1) من سيارة فولكس فاجن الشهيرة الخنفساء، وتتشابه T1، ومن بعدها T2 بأنواعهما مع سيارة الخنفساء بشينين رئيسيين:

أجهزة الإنارة الأمامية.

اعتمادها على المحرك الخلفي المبرد بالهواء (بالإنجليزية: Air-cooled engine).

بدءاً من النموذج T4 بدئت الاستعانة بالمحركات العادية المبردة بالماء.

النموذج المرن في التموين بالوقود

في عام 2009 قدمت البرازيل نسخة مطورة من النموذج T2 يتميز بالمرونة في التموين بالوقود (بالإنجليزية: Flexible-fuel engine) ويمكنها أن تسير بأي مزيج من الغازولين، و الإيثانول! وأطلق على هذا النموذج اسم فولكس فاجن كومبي توتال فليكس (بالإنجليزية: Volkswagen Kombi Total Flex).



فولكس فاجن كومبي توتال فليكس



ٲرانزبورٲر نموذج T2

فوكسفاجن تي 1

T1 (1967–1950) النموذج



Volkswagen Type2 (T1)



Volkswagen Type2 (T1)



1964

معلومات عامة

- النوع طراز سيارة /
الفئة فولكس فاغن ترانزبورت /
العلامة التجارية فولكس فاغن /
المصنع مجموعة فولكسفاغن /
موقع الويب web.archive.org... /

المحرك وناقل الحركة

- محرك بنزين /
سيارة الوحدة

الأبعاد

- 2,400 ميليمتر / قاعدة الإطارات

Volkswagen Type 2 (T2)

T2 النموذج (1979–1967)



T2b Camper



Volkswagen Type2 (T2)



تم التصوير في مهرجان Oldtimer الوطني في زاننفورت 2009، هولندا

معلومات عامة

- النوع طراز سيارة
- الفئة فولكس فاغن ترانزيبورتر
- العلامة التجارية فولكس فاغن
- المصنع مجموعة فولكسفاغن

المحرك وناقل الحركة

- محرك بنزين

سيارة الوحدة

الأبعاد

- 2,400 ميليمتر قاعدة الإطارات

Volkswagen Type 3

T3 النموذج (1992–1979)



Volkswagen Type2 (T3)



Volkswagen Type2 (T3)



VW Type2 T3 Kombi. Mid-1980s VW Type 2 Kombi

معلومات عامة

- النوع طراز سيارة
- الفئة عربة نقل
- العلامة التجارية فولكس فاجن
- المصنع مجموعة فولكسفاغن
- موقع الويب web.archive.org...

المحرك وناقل الحركة

- محرك بنزين
- سيارة الوحدة

الأبعاد

مليمتراً 1,844 العرض

Volkswagen Transporter T4

T4 النموذج (1990–2003)



Volkswagen Transporter (T4)



Volkswagen Transporter (T4)



VW T4 Multivan Allstar

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة مركبة تجارية
الفئة	عربة نقل
العلامة التجارية	فولكس فاجن
المصنع	مجموعة فولكسفاغن
موقع الويب	web.archive.org...

المحرك وناقل الحركة

محرك بنزين	مركبة
سيارة الوحدة	مركبة

الأبعاد

العرض	1,840 ميليمتر
-------	---------------

Volkswagen Transporter T5

T5 النموذج (2016–2003)

(pre facelift) 2009–2003



Volkswagen Transporter (T5)



Volkswagen Transporter (T5)



Volkswagen Transporter (T5; facelift)



Volkswagen Transporter (T5; facelift)



VW T5 Facelift

معلومات عامة

- النوع طراز سيارة
- الفئة عربة نقل
- فولكس فاجن العلامة التجارية
- المصنع مجموعة فولكسفاغن

المحرك وناقل الحركة

- محرك بنزين المحرك

سيارة الوحدة

الأبعاد

- سنتيمتر 489 الطول

Volkswagen Transporter T6

T6 النموذج (2016-2022)



Volkswagen Transporter (T6)



Volkswagen Transporter (T6)



Volkswagen T6.1 in Stuttgart-Vaihingen

معلومات عامة

- النوع طراز سيارة
مركبة تجارية
- الفئة فولكس فاغن ترانزبورت
- المحرك وناقل الحركة
سيارة الوحدة



VW Caravelle TDI (T5) Facelift

معلومات عامة

النوع	automobile model series ^(en) 
الفئة	عربة نقل 
العلامة التجارية	فولكس فاجن 
المصنع	مجموعة فولكسفاغن 
التجميع	فولفسبورغ 
المحرك وناقل الحركة	
سيارة الوحدة	

فولكس فاغن طوارق

فولكس فاجن طوارق Volkswagen Touareg (النطق الألماني: [ˈtuːaʁɛk]) هي سيارة رياضية Sport Utility Vehicle اختصارا SUV فاخرة متوسطة الحجم mid-size تنتجها شركة فولكس فاجن الألمانية لصناعة السيارات automaker Volkswagen منذ عام 2002 في مصنع فولكس فاجن براتيسلافا Volkswagen Bratislava Plant. تم تسمية السيارة على اسم البدو الطوارق Tuareg people، سكان المناطق الداخلية الصحراوية Saharan في شمال إفريقيا.

في سيارة طوارق يمكن عبور عمق يصل لغاية 580 ملليمتر، وهي قادرة على تسلق المرتفعات حتى 45 درجة، ويمكنها السير على المنحدرات التي تصل درجة انحدارها حتى 35 درجة، كما يمكنها أيضا التغلب على جذوع الأشجار الكبيرة أو الصخور أو التلال بدون أن يلامس بدنها الأرض.

اعتبارًا من الجيل الأول، تم تطوير طوارق جنبًا إلى جنب مع بورشهكايبين Porsche Cayenne وأودي كيو سبعة Audi Q7، لتقاسم المنصات والكثير من التكنولوجيا. تم تطوير السيارات منذ البداية كسيارات SUV حديثة ذات هيكل واحد unibody، مع تعليق مستقل في جميع أنحاء العالم، وطموح في الأداء الممتاز على الطرق العادية والطرق الوعرة.

إن تعبير هيكل واحد unibody هو اختصار للتعبير الهيكل الموحد "unized body"، أو بدلاً من ذلك «بناء أحادي». يتم تعريفه على أنه: نوع يكون فيه جسم السيارة ومخطط الأرضية والإطار هيكلًا واحدًا. مثل هذا التصميم عمومًا أخف وزناً وأكثر صلابة من السيارة التي لها جسم وإطار منفصلان.

قدم الجيل الأول (2002-2010) خيارًا استثنائيًا لمجموعات المحركات، بما في ذلك خيارات المحرك بخمس، وستة، وثمانية، وعشرة، واثنى عشرة أسطوانة. الجيل الثالث من طوارق قيد الإنتاج منذ عام 2018.

أصل التسمية

نسبة إلى الطوارق الذين يسكنون الصحراء الكبرى في شمال إفريقيا وقد عرف الطوارق بأنهم رجال الصحراء الزرق وهم شعب يعرف الصحراء ومتمرس فيها ولذلك سميت سيارة طوارق بهذا الاسم لقوتها في الصحراء وتكيفها معها كما فعل الطوارق.

التطوير

تم تطوير فولكس فاجن طوارق Volkswagen Touareg (التصميم الداخلي Typ 7L) كمشروع مشترك من قبل بورشه Porsche ومجموعة فولكس فاجن Volkswagen Group، بمشاركة علامتي أودي Audi وفولكس فاجن Volkswagen. كان الهدف هو إنشاء سيارة للطرق الوعرة يمكنها التعامل مع الطرق الوعرة مثل السيارات الرياضية. ثم أراد الرئيس التنفيذي لشركة بورشه Porsche CEO Wendelin Wiedeking توسيع نطاق منتجات بورشه Porsche بسيارة لن تتأثر بتقلبات سوق السيارات الرياضية المتقلبة أحيانًا. وقد أدى ذلك إلى تصميم بورشه لهيكل يتمتع بقدرات عالية على الطرق الوعرة ولكن يتم التعامل معه على الطريق مثل سيارة رياضية أصلية، وهو أمر لم يسبق له مثيل في فئة سيارات الدفع الرباعي. لذلك استفادت طوارق فولكس فاجن Volkswagen Touareg وأودي كيو سبعة Audi Q7 من هيكل فريد من نوعه وعالي القدرة مصمم لأول سيارة بورشه ذات أربعة أبواب على الإطلاق مع ضرورة أن تمتلك كايين Cayenne خصائص السيارات الرياضية التي تشتهر بها بورشه. كان الفريق، الذي يضم أكثر من 300 شخص، بقيادة كلاوس جير هارد فولبرت Klaus-Gerhard Wolpert ومقره في فايساش Weissach، ألمانيا Germany، حيث يقع المقر الرئيسي لشركة بورشه.

نتج عن المشروع المشترك إنشاء المنصة PL71 لمجموعة فولكس فاجن Volkswagen Group PL71 platform، التي تشترك فيها فولكس فاجن طوارق وأودي Audi Q7 وبورشه كايين Porsche Cayenne، على الرغم من وجود اختلافات كبيرة في التصميم والمعدات والأداء والتقنية بين طرازات العلامات التجارية الثلاث. تتسع طوارق وبورشه لخمسة مقاعد، بينما تستوعب قاعدة عجلات Q7 الممتدة

الصف الثالث لسبعة ركاب. تم بناء فولكس فاجن طوارق في مصنع فولكس فاجن براتيسلافا Volkswagen Bratislava Plant في براتيسلافا Bratislava، سلوفاكيا، إلى جانب أودي Q7.

تم بناء بورشه كايين Porsche Cayenne من قبل شركة بورشه في لايبزيغ، ألمانيا، في مصنع تم بناؤه خصيصًا لإنتاج كايين. في وقت تطوير الطراز L7 وخلال السنوات العديدة الأولى من الإنتاج، كانت بورشه مملوكة بشكل مستقل وليست جزءًا من مجموعة فولكس فاجن كما هي اليوم. حققت بورشه نجاحًا كبيرًا مع كايين، حيث تمتعت بأعلى نسبة ربح لكل سيارة مبيعة في صناعة السيارات. إلى حد كبير بسبب أرباح كايين، اشترت بورشه لاحقًا شركة فولكس فاجن تقريبًا.

نظرًا للطلب وأسعار صرف اليورو euros مقابل الدولار الأمريكي US dollar، فضلاً عن اختلاف الأسعار والسياسات البيئية في الولايات المتحدة، فإن متغيرات محركات V6 وV8 [1] تشكل معظم عروض طوارق الأمريكية من فولكس فاجن. مقارنة بالمركبات الأخرى التي تحمل علامة فولكس فاجن المبيعة في الولايات المتحدة والتي تستهدف السوق الشامل، جاءت طوارق في الطرازات الأكثر رقيًا ووضعت في منافسة مع سيارات الدفع الرباعي الفاخرة الأخرى من ب أم دبليو BMW ومرسيدس بنز Mercedes-Benz.

[2] ومع ذلك، كان عددًا محدودًا من محركات الديزل V10 TDI ذات الحقن التوربيني المباشر (TDI) متاحًا في طراز عام 2004 (قبل أن يتم سحبها لأسباب بيئية). تم إعادتهم إلى الولايات المتحدة لعام 2006 كنموذج «لمفهوم انبعاثات المستوى الأول (انبعاثات الحالة 43)».



فولكس فاغن طوارق

الجيل الأول (2010-2002)

تأتي طوارق بشكل قياسي مع نظام دفع رباعي four-wheel drive. وهي تحتوي على ترس تفاضلي differential مركزي للقفل التدريجي التلقائي (مع تجاوز يدوي with manual override)، وإعداد «نطاق منخفض low range» يمكن تنشيطه باستخدام أدوات التحكم داخل مقصورة القيادة. تشمل الخيارات لجعل المركبات أكثر قدرة على الطرق الوعرة نظام تعليق هوائي متكيف Adaptive Air Suspension رباعي العجلات (بالإضافة إلى التحكم في التخميد المستمر Continuous Damping Control) والذي يمكن أن يزيد من ارتفاع السيارة عند القيادة ,can raise the car's ride height on command ومفتاح داخلي يسمح بقفل التفاضل الخلفي rear differential يدوياً. كان الخيار النادر هو القفل التفاضلي الأمامي. يبلغ ارتفاع مستوى الحمولة عن الأرض 6.3 بوصات (160 ملم) عند القيادة على الطرقات العادية، ويبلغ ارتفاع مستوى الحمولة عن الأرض 9.6 بوصات (244 ملم) عند القيادة على الطرقات الوعرة Off Road، ويمكن أن تصل إلى ارتفاع أقصى لمستوى الحمولة عن الأرض Xtra clearance إلى 11.8 بوصة (300 ملم).

التسويق

في عام 2006 قامت سيارة فولكس فاجن طوارق 2 V10 TDI موديل عام 2007 بسحب طائرة بوينج Boeing 747.

نظرة عامة

الإنتاج 2002-2010

الجسم والهيكل

المنصة PL71 منصة مجموعة فولكس فاجن

ذات صلة Q7 أودي كيو سبعة Porsche Cayenne بورش كايين

توليد القوة

ذو 6 سرعات automatic ذو 6 سرعات آلي manual ناقل الحركة

الأبعاد

ملم (112.4 بوصة) 2855 قاعدة العجلات

ملم (187.2 بوصة) 4.754 الطول

ملم (75.9 بوصة) 1,928 العرض

ملم (68.0 بوصة) 1,726 الارتفاع

الجيل الأول L7

المحرك W12 عام (2010-2005)

كان المقصود في البداية أن يكون عمود الحدبات العلوي المزدوج double overhead camshaft اختصار (DOHC) ذو سعة 6.0 لترات والمحرك W12 ذو 48 صمامًا نموذجًا محدود الإصدار، حيث تم التخطيط لإنتاج 500 وحدة فقط؛ كان من المقرر بيع حوالي 330 في المملكة العربية السعودية، وبيع الباقي في أوروبا. تم بيع بعض طوارق W12 في الصين، لكن عدد السيارات المباعة غير معروف. لم يتم إجراء أي مبيعات في الولايات المتحدة. في النهاية، أصبح طراز W12 نموذجًا عاديًا دون أي قيود على الإنتاج. من المقدر أن تصل إلى 100 كيلومتر في الساعة (62.1 ميل في الساعة) في 5.9 ثانية.

المحرك V10 TDI بين عامي (2002 - 2010)

تم عرض محرك V10 TDI في الولايات المتحدة لفترة محدودة في عام 2004، لكن لوائح الانبعاثات أجبرته على الخروج من السوق لفترة مؤقتة.

عاد محرك V10 TDI إلى سوق الولايات المتحدة كسيارة موديل 2006 في خمس ولايات. تم طرح طرازات الولايات المتحدة في وقت لاحق للبيع في عام 2006، والتي كانت متوافقة مع انبعاثات 50 حالة مع الديزل منخفض الكبريت ومرشح الجسيمات. أدت معايير الانبعاثات الصارمة لمجلس موارد الهواء في

كاليفورنيا California Air Resources Board اختصارا (CARB) إلى إلغاء V10 TDI مرة أخرى في الولايات المتحدة.

تم استبدال محرك V10 منذ ذلك الحين بمحرك V6 TDI يلبي الحد الأدنى من متطلبات الانبعاثات الكربونية لعام 2009. ومع ذلك، في عام 2015، تم اكتشاف أن محركات V6 هذه لا تلي متطلبات انبعاثات CARB وكانت جزءًا من فضيحة انبعاثات فولكس فاجن Volkswagen emissions scandal.

قامت المجلة التلفزيونية Fifth Gear (تعني الترس الخامس وهي سلسلة المجالات التلفزيونية البريطانية الخاصة بالسيارات) باستخدام هذا الإصدار من محرك V10 TDI للاختبار لسحب طائرة بوينج 747.

فولكس فاجن طوارق المحدثه Facelift (بين عامي 2006 - 2010)

تم الكشف عن أول عملية تعديل لتجميل وتحديث طوارق في معرض باريس للسيارات 2006 Paris Motor Show في عام 2006، مع ظهورها الأول في أمريكا الشمالية في معرض نيويورك للسيارات 2007 كنموذج 2008.

وهي تتميز الآن بشبكة واقية shield grille من الآخرين في مجموعة سيارات ركاب فولكس فاجن Volkswagen Passenger Cars. تحتوي طوارق المحدثه على أكثر من 2300 قطعة معاد تصميمها وتتميز ببعض الميزات التكنولوجية الجديدة:

نظام ABS Plus ، الذي يعمل جنبًا إلى جنب مع نظام التحكم في الجر traction control system ، ويقصر مسافة الكبح بنسبة تصل إلى 25٪ على الأسطح الرخوة loose surfaces؛

المسح الأمامي، وهو نظام تحكم طوافي تكيفي adaptive cruise control system ، والذي يمكنه إبطاء السيارة أو حتى إيقافها حسب ظروف حركة المرور؛

المسح الجانبي، وهو يمثل مراقبة النقطة العمياء blind-spot monitor: حيث يتم من خلال استخدام رادار في مؤخرة السيارة لاستشعار وجود سيارة أخرى، وتتسبب في وميض الصمامات الثنائية الباعثة للضوء light-emitting diodes اختصارا (LED) المدمجة في المرايا الجانبية wing mirrors. إذا أشار السائق إلى التحرك خارجا من خلف سيارة طوارق، تبدأ مصابيح LED بالوميض بمعدل متسارع لتحذير السائق حتى تتحرك السيارة الأخرى خارج مجال رؤية طوارق.

جنبًا إلى جنب مع قائمة الخيارات الطويلة بالفعل في طوارق 2007، فإنه من الممكن تجهيزها أيضا بحزمة ديناميكيات القيادة، وجهاز استشعار الانقلاب rollover sensor، ونظام صوت Dynaudio بقوة 620 واط، ومقاعد مريحة معاد تصميمها. تحتوي جميع إصدارات الديزل الآن على معيار مرشح جسيمات الديزل diesel particulate filter.

في الولايات المتحدة وكندا، تم تسويق طوارق المحدثّة على أنها طوارق 2 لعام 2008-2010، وعادت إلى طوارق ببساطة في عام 2011.

سيارة فولكس فاجن طوارق R50 بين عامي (2007 - 2010)

طوارق R50 هي ثالث سيارة فولكس فاجن بعد جولف Golf وباسات Passat تحصل على المعاملة الفردية "R" من قبل شركة فولكس فاجن 'R' treatment by Volkswagen Individual GmbH. كان الإطلاق العالمي لطوارق R50 في 2007 في المعرض الدولي للسيارات في أستراليا Australian International Motor Show.

تأتي التسمية "R50" من إزاحة المحرك: 5.0 لتر، تم تقديم R50 بمحرك ديزل V10 سعة 5.0 لتر ينتج 257 كيلوواط (349 حصانًا، 345 حصانًا) وعزم دوران يبلغ 850 نيوتن ميكرومتر (627 رطل قدم)، مما يسمح بدفع السيارة من 0 إلى 100 كم / ساعة (62.1 ميل / ساعة) في 6.7 ثانية.

يأتي فولكس فاجن طوارق R50 بشكل قياسي مع عجلات Omanyt مقاس 21 بوصة، ونظام تعليق هوائي رياضي، وتطعيمات الزخرفة الداخلية مرصعة بزخرفة «دوران المحرك engine spin»، ونظام تحكم مناخي اختياري رباعي المناطق.

فولكس فاجن طوارق V6 TDI (بين عامي 2007 - 2010)

هي نسخة فولكس فاجن طوارق V6 TDI مع أداء محسن. إن نسخة 2007 من طوارق V6 TDI يمتلكك 239 حصان (176 كيلوواط، 236 حصان) وعزم دوران 500 نيوتن / متر. باستخدام هذا المحرك، يمكن أن تصل السيارة فولكس فاجن طوارق V6 TDI إلى 100 كم / ساعة (62 ميلًا في الساعة) من حالة التوقف التام في 8.3 ثانية.

محرك الديزل النظيف V6 TDI بين عامي (2009-2015)

محرك V6 TDI Clean Diesel هو نسخة من V6 TDI مع نظام التخفيض التحفيزي الانتقائي Selective Catalytic Reduction اختصارا (SCR)، ليحل محل محرك V10 TDI في الولايات المتحدة وكندا.

تحتوي طوارق Touareg على خزان 4.5 جالون أمريكي (17 لترًا؛ 3.7 جالون إمبراطوري) في الجزء الخلفي من السيارة أسفل الإطار الاحتياطي الذي يخزن محلول AdBlue. تشير التقديرات إلى أن هذا الخزان سيحتاج إلى التجديد كل 6000-10000 ميل (9700-16100 كم). [بحاجة لمصدر] لا تحتوي طوارق Jetta Clean على محفز تخزين أكاسيد النيتروجين NOX storage catalyst الموجود في Jetta Clean Diesel TDI بسبب وزنه الثقيل. تم الكشف عن طوارق BlueTDI في معرض جنيف للسيارات 2007 Geneva Motor Show. تم الكشف عن نسخة الإنتاج من V6 TDI Clean Diesel في معرض لوس أنجلوس للسيارات 2008 LA Auto Show.

على الرغم من التخطيط لمبيعات نسخة الإنتاج في أمريكا الشمالية لعام 2008، إلا أنها لم تبدأ حتى عام 2009.

تحدث ساندر كويكن Sander Kuiken، وهو أحد المهندسين الذين عملوا على نظام AdBlue الذي أنشأته Volkswagen و BMW و Mercedes-Benz، عن الفرق بين سيارة طوارق VW العاملة بالديزل diesel ومركبات البنزين gasoline vehicles. طوارق «لوكس المحدودة» (2009-)

طوارق "Lux Limited" هي نسخة بمحركات:

V6 TDI Clean Diesel 225PS

V6 FSI

V8 FSI

مخصصة للسوق الأمريكية. تتميز بعجلات معدنية مقاس 20 بوصة (نوع «ماونتن») بمقاس 275 إطارًا لجميع المواسم واختيار 4 ألوان للجسم:

أزرق Biscay Blue

لؤلؤي Black Magic Pearl

أبيض Campanella White

رمادي Galapagos Gray

كما تم تجهيزها بمجموعة هيكل ديناميكي هوائي ملون للجسم بالكامل، ومقاعد أمامية مزدوجة الطاقة، ومقصورة داخلية جلدية بالكامل بلونين من الكريكت Cricket، وشاشة ملاحية تعمل باللمس مع مجموعة صوت متدفق يعمل بالبلوتوث، ونظام صوت مؤلف من 11 مكبر صوت بقوة 320 وات ومصابيح أمامية تكيفية عالية الكثافة.

في عام 2009 تم الكشف عن السيارة NAIAS.

بالعودة إلى الحديث عن سيارة طوارق الهجينة V6 TSI Hybrid نجد أنها نموذج أولي لمركبة هجينة hybrid vehicle تتميز بوجود محركين:

1. محرك بنزين V6 سعة 2995 سم مكعب (182.8 قدم مكعب) مع شاحن فائق من سلسلة الدوامات التوأمية 'Twin Vortices Series' اختصارا (TVS) يؤمن:

قوة 333 حصان PS وهذا يعادل (245 كيلو واط، أي 328 قوة حصان الفرامل bhp) عند 5500 دورة في الدقيقة

وعزم دوران يعادل 440 نيوتن.متر أي ما يعادل (325 رطل.قدم) عند 3000 دورة في الدقيقة

2. محرك كهربائي مصنّف مع وجود ناقل حركة أوتوماتيكي ذو ثماني سرعات eight-speed automatic transmission يؤمن:

قوة 52 قوة حصان PS وهذا يعادل (38 كيلوواط، أي 51 قوة حصان الفرامل bhp)

وعزم دوران يعادل 300 نيوتن.متر أي ما يعادل (220 رطل.قدم)

عند دمج المحركين نحصل على معدلات أعلى سجلت القيم التالية:

قوة 374 حصان PS وهذا يعادل (275 كيلوواط، 369 قوة حصان الفرامل bhp)

وعزم دوران يعادل 550 نيوتن.متر أي ما يعادل (406 رطل.قدم).

يتم تشغيل المحرك الكهربائي بواسطة مجموعة بطاريات هيدريد النيكل المعدني nickel metal-hydride battery array ذات 240 خلية و 288 فولت و 6 أمبير. تم استبدال نظام الدفع الرباعي فور موشن motion four-wheel drive system4 بالنظام التفاضلي المركزي تورسن Torsen centre differential الأخف وزناً المأخوذ من سيارة أودي كيو سبعة Audi Q7 لتوفير الوزن. تبلغ السرعة القصوى للمحرك الكهربائي 50 كم / ساعة (31 ميلاً في الساعة). يدعم نظام Start-stop الكبح المتجدد regenerative braking، والتباطؤ coasting. تم تغيير نظام التوجيه المعزز بالطاقة Power steering وتكييف الهواء air conditioning ليتم تشغيله بالبطارية.

إن motion4 هي علامة تجارية مسجلة لشركة Volkswagen AG ، وتستخدم حصرياً في السيارات التي تحمل علامة فولكس فاجن ذات الدفع الرباعي (WD4).

تضمنت نسخة الإنتاج المخطط لها مفتاح إبه الخاص special E-switch والذي يمكن السائق عند تنشيطه من قيادة السيارة بالطاقة الكهربائية الصرفة بسرعة انطلاق coasting speed تصل إلى 160 كم / ساعة (99 ميلاً في الساعة).

المحركات

تشمل الموديلات الأمريكية المحركات التالية:

V6 3.6

V8 4.2

.BlueMotion 3.0 VR6 TDI

تشمل موديلات كندا المحركات التالية:

V6 3.6

.BlueMotion 3.0 V6 TDI

تم بيع BlueMotion 3.0 V6 TDI باسم V6 TDI Clean Diesel في الولايات المتحدة وكندا.

التسويق

في كندا والولايات المتحدة، أظهرت الإعلانات أن طوارق قادرة على تحقيق مآثر لم تتمكن سيارات فولكس فاجن الأخرى من تحقيقها، مثل المرور مباشرة من خلال كتلة ثلجية بينما علقت فيها سيارة بيتل الجديدة .New Beetle



سيارة فولكس فاجن بيتل الجديدة New Beetle

استطاعت سيارة فولكس فاجن طوارق من طراز Touareg V10 TDI سحب طائرة بوينج سبعمئة وسبع وأربعون Boeing 747 كجزء من حملة إعلانية، والتي تحمل الرقم القياسي العالمي لأثقل حمولة تجرها

سيارة ركاب.في عام 2007 في يوم الأبرياء Día de los Inocentes، أظهر موقع فولكس واجن إسبانيا سيارة طوارق كابريو Touareg Cabrio مكشوفة مزيفة. تم تسجيل الموقع لقسم VW الأسباني.كجزء من حملة إطلاق طوارق إثنين Touareg 2 التي تتزامن مع العرض الأول لفيلم إنذار بورن The Bourne Ultimatum، أطلقت فولكس فاجن جهاز محاكاة حيلة تفاعلي يسمح للجماهير بأداء الأعمال المثيرة الخاصة بهم على الإنترنت. يمكن للمستخدمين المناورة بأي من ستة طرازات مختلفة من فولكس فاجن من خلال انفجارات مختلفة، مع تغيير سرعات السيارة والدعائم والمؤثرات الصوتية وزوايا الكاميرا لجعل هذا المشهد مثاليًا.

الجيل الثاني من سيارات طوارق (بين عامي 2010 - 2018)

تم الكشف عن الجيل الثاني (Typ 7P) في 10 فبراير 2010 في ميونيخ Munich، ولاحقًا في معرض بكين Beijing الدولي للسيارات 2010. تتميز طوارق الجديدة بكونها الأولى من نوعها في العالم في تكنولوجيا المصابيح الأمامية للسيارات automotive headlight technology: «الشعاع العالي الخالي من الوهج glare-free high beam». («مساعد الضوء الديناميكي Dynamic Light Assist» لدى فولكس فاجن).

على عكس نظام الشعاع العالي التكيفي adaptive high beam system، فإن النظام الحديث الشعاع العالي الخالي من الوهج glare-free high beam يقوم بضبط مستمر وتدرجي ليس فقط لمدى الشعاع العالي، ولكن أيضًا لنمطه. يغير نمط الشعاع اتجاهه باستمرار حتى لا يتم سطع السيارات في المقدمة، في حين أن المنطقة المحيطة بهم تبقى مضاءة بشكل ثابت ومستمر بكثافة الشعاع العالية.

المميزات

مثبت السرعة التكيفي Adaptive cruise control مع وظيفة التوقف والانطلاق الجديدة

نظام تحذير مغادرة المسار Lane departure warning system: مساعد المسار Lane Assist

نظام مراقبة النقطة العمياء Blind Spot Monitor: المساعدة الجانبية Side Assist

نظام المساعدة الأمامي Front Assist: تفادي الاصطدام الأمامي Collision avoidance system (مع فرملة طوارئ آلي بالكامل automatic emergency braking)

عرض المنطقة مع أربع كاميرات

نظام التعليق الهوائي المتكيف Adaptive Air Suspension مع التحكم المستمر في التخميد continuous damping control اختصار (CDC) وتعويض انقلاب الجسم المتكيف Adaptive Body Roll Compensation.

ناقل حركة أسيان Aisin قياسي آلي من ثماني سرعات.

طوارق هايبيرد (2010-2018)

تم الكشف عن السيارة في معرض جنيف للسيارات عام 2010، ولاحقاً في معرض نيويورك الدولي للسيارات عام 2010 و معرض قوانغتشو Guangzhou للسيارات عام 2010. تم طرح النموذج الصيني للبيع في أوائل عام 2011.

طوارق الحصرية بين عامي (2010-2018)

طوارق الحصرية Touareg Exclusive هي نسخة من طوارق تتميز بمقاعد مع تنجيد جلدي بلونين «نابا Nappa» بتركيبي لونيين (بيجي بيج - تيتان أسود، بوجوندي داكن - تيتان أسود)، مقاعد أمامية مدفأة مع 12 وضعية كهربائية، مسند ظهر قابل للتعديل كهربائياً بالهواء المضغوط ومساند للرأس مع ضبط طولي وإرتفاع؛ حشوات أبواب جلدية، وبطانة أمامية سوداء وشرائط عتبات من الفولاذ المقاوم للصدأ مع حروف حصرية، وعناصر زخرفية مصنوعة من الخشب الحقيقي من «لمعان حرير الزيتون Olive Silk Gloss»، وعجلات من سبائك سالامانكا "Salamanca" مقاس 19 بوصة من الفضة الإسترليني Sterling Silver (عجلة «جيرونا Girona» مقاس 19 بوصة اختيارية بدون تكلفة، عجلة «تاراغونا Tarragona» مقاس 20 بوصة اختيارية بدون تكلفة)، حزمة من الكروم والأناقة وقضبان سقف من الفضة المؤكسدة.

طوارق 3 للسباق

إن سيارة طوارق 3 للسباق Race Touareg 3 هي سيارة سباق صُممت لسباق داکار 2011 Dakar Rally، لتحل محل سيارة طوارق 2 للسباق Race Touareg 2. وهي تشتمل على محرك TDI مزدوج الشاحن سعة 2.5 لترًا يولد 300 قوة حصان SP وهو ما يعادل 221 كيلو واط أو 296 قدرة حصانية hp، وعلبة تروس تتابعية من 5 سرعات مع قابض ZF-Sachs الخزفي بثلاث صفائح، وهيكल فضاء فولاذي وإطارات BF Goodrich 235/85 R16.

مفاهيم معرض قطر للسيارات 2011

تعتبر سيارة طوارق 3 قطر للسباق Race Touareg 3 Qatar سيارة ذات مفهوم يستند إلى سيارة طوارق 3 للسباق Race Touareg 3، ولكنها ملائمة للاستخدام في الشوارع. تشتمل على عجلات BBS ذهبية قياس 18 بوصة، قفص أمان رمادي معدني سيربنتينو Serpentino، مقاعد دلو سباق ريكارو Recaro، كسوة داخلية من الكربون غير اللامع، تنجيد من جلد Nubuk «أسود» و «رمادي نقي» على دعامات جانب المقعد وألواح تقليم الأبواب وجلد نابا Nappa الأسود تيتان - ألواح مقاعد مركزية منجدة، درزات بلونين وأنابيب فضية على أغطية المقاعد وعناصر متعلقة بالسلامة مطلية باللون الأحمر تورنادو Tornado Red.

تستند سيارة طوارق الإصدار الذهبي Touareg Gold Edition إلى طوارق بمحرك V8 FSI 4.2. وتشمل عجلات 22 بوصة مصممة خصيصاً، وقضبان سقف، وشرائط واقية وإطارات نوافذ، وأغطية مرايا وأجزاء من إطار مدخل الهواء، ولون الجسم بلون «الصباح الساحر Magic Morning»، ولمسات ومفاتيح ذهبية عيار 24 قيراط وبلون «لونا Luna» الداخلي، بطانة السقف بلون لونا الكانتارا Luna Alcantara ومقاعد جلد بلون نابا Nappa، لوحة القيادة من الجلد البني الطبيعي مع طبقات ماغنوليا Magnolia وحصائر الأرضية باللون البني الطبيعي مع ملحقات جلدية بلون لونا "Luna".

تم الكشف عن المركبات في معرض قطر للسيارات Qatar Motor Show 2011.

طوارق X في عامي 2013 - 2014

طوارق X هي نسخة محدودة (1000 وحدة) من سيارة طوارق نسخة عام 2014 بمحرك الديزل النظيف TDI Clean Diesel Lux بقوة 240 حصان PS مع نظام الدفع الرباعي MOTION4 للسوق الأمريكية، احتفالاً بالذكرى العاشرة لفولكس فاجن طوارق. وهي تشتمل على عجلات فريدة من سبائك الألومنيوم مقاس 19 بوصة من طراز Moab، ولون جسم باللون اللؤلؤي الأزرق لضوء القمر Moonlight Blue Pearl، ومصابيح خلفية LED، وشارات طوارق Touareg X الخاصة، وأسطح مقاعد جلدية فيينا باللون الأسود Anthracite، وبطانة سقف سوداء مكملة، وفتحة سقف بانورامية تعمل بالطاقة، وإمكانية الوصول بدون مفتاح مع تشغيل بضغطة زر، مصابيح أمامية زينون ثنائية مع مصابيح LED للقيادة النهارية، مصابيح أمامية للضباب والانعطاف، نظام ملاحه RNS 850 مع شاشة ملونة تعمل باللمس قياس 8 بوصات، محرك أفراس ثابتة سعة 60 جيجابايت، وكاميرا للرؤية الخلفية؛ تقنية البلوتوث، تكييف هواء ثنائي المنطقة Climatronic، مقاعد أمامية قابلة للتدفئة يمكن ضبطها في 12 اتجاهًا مع ذاكرة لمقعد السائق وقابل للتعديل كهربائيًا لأسفل الظهر وعجلة قيادة متعددة الوظائف مغلقة بالجلد.

تسويق

كجزء من إطلاق منتج Touareg في الصين، تم إنتاج فيلم مكون من 3 أجزاء، مدته 15 دقيقة، بعنوان A

Journey Beyond باللغة الصينية (锐·享 征程). الفيلم من إنتاج DDB Guoan وإخراج Lu Chuan. تم ترشيح الفيلم نفسه للنهائي في جوائز ChinaChina Longxi awards ضمن فئة أفضل مونتاج

National Museum of China، تم تقديم سيارات طوارق الهجينة ouareg Hybrid كخدمة نقل مجانية - أطلق عليها اسم متحف القفز "Museum Hopping" - بين المتحف الوطني ومتحف القصر والمتحف الوطني للفنون.

طوارق 2015 المحدثة

وشملت التغييرات:

مصابيح أمامية قياسية ثنائية الزينون bi-xenon

نظام الكبح التلقائي بعد الاصطدام Automatic Post-Collision Braking System

ترقية مثبت السرعة التكيفي adaptive cruise contro

محرك V6 TDI بقوة 262 حصان PS وهذا يعادل (193 كيلووات ، 258 قوة حصان الفرامل bhp)

نظام تعليق نوابض فولاذية قياسي محسن

توفر الخدمات عبر الإنترنت: البحث عن نقاط الاهتمام point-of-Interest عبر Google، والخرائط المقدمة من Google Earth ، ووظيفة Google Street View وتقارير حركة المرور traffic reporting.

سلامة

قام معهد التأمين للسلامة على الطرق السريعة Insurance Institute for Highway Safety باختبار سيارة طوارق Touareg، وقدم النتائج التالية (التصنيفات من «ضعيف» إلى «جيد»):

الجيل الثالث

سيستخدم الجيل الثالث من طوارق منصة مجموعة فولكس فاجن MLB (بالانكليزية Volkswagen Group MLB platform) مثل إخوانها في الشركة ، بورش كايين Porsche Cayenne وأودي Audi Q7. سيؤكد الجيل الثالث من طوارق على كفاءة الوقود وسيكون أخف وزناً بشكل ملحوظ من الجيلين الأولين.

أوقفت فولكس فاجن طوارق للبيع في الولايات المتحدة وكندا والمكسيك بعد عام 2017 وما بعده ، بناءً على المبيعات وتوافر طراز أطلس Atlas الأكبر والأقل تكلفة (Teramont في مكان آخر) والذي تم تصميمه خصيصاً للولايات المتحدة .

طوارق R PHEV

في فبراير 2020، كشفت فولكس واجن عن طراز طوارق R الهجين الجديد. مجموعة نقل الحركة هي مزيج من محركين:

محرك بنزين توربيني V6 سعة 3.0 لتر (2995 سم مكعب)،

ومحرك كهربائي بقوة 136 حصان PS وهو ما يعادل (100 كيلو واط ، و 134 قوة حصان الفرامل bhp) وحزمة بطارية ليثيوم أيون 14.1 كيلو واط في الساعة.

يبلغ إجمالي خرج النظام 462 قوة حصان PS وهو ما يعادل (340 كيلو واط ، 456 قوة حصان الفرامل bhp) وعزم دوران 700 نيوتن متر (516 رطل.قدم).

رياضة السيارات

فازت سيارة طوارق المحدثة التي يطلق عليها اسم ستانلي Stanley في عام 2005 بتحدي داربا DARPA Grand Challenge.

سباق ذروة الحراب

دخلت فولكس فاجن طوارق TDI الدورة الخامسة والثمانين من سباق تسلق الهضاب ذروة الحراب الدولي Pikes Peak Pikes Peak International Hill Climb ، مع V6 TDI و V10 TDI Touaregs ، بقيادة رايان أرسيرو Ryan Arciero ومايك ميلر Mike Miller وكريس بلايس Chris Blais. فاز أرسيرو Arciero بالسباق بتوقيت 13: 17: 03 وسجل رقماً قياسياً جديداً في التقسيم لأسرع وقت مع سيارة تعمل بالدبزل. احتل ميلر المركز الثاني Miller بتوقيت 13: 25: 247. احتل كريس بلايس Chris Blais المركز الثالث بتوقيت 15: 48: 312.

باجا 500

فاز محرك L R5 TD12.5 بفئة باجا خمسمائة Baja 500 لعام 2007 مع السائقين Mark Miller / Ralph Pitchford (الولايات المتحدة الأمريكية / جنوب إفريقيا).

باجا 1000

يتضمن محرك الديزل النظيف 5.5 لتر V12 مع شاحن توربيني مزدوج من Garrett TR30R مصنّف عند 550 قوة حصان SP Hd أي ما يعادل (405 كيلوواط ، 542 قوة حصان فرامل bhp) وعزم دوران 850 نيوتن متر (627 رطل.قدم)، ناقل حركة متتابع من نوع اكس تراك Xtrac بست سرعات ، المحور axle الخلفي 9 بوصات ، صدمات سباق الثعلب Fox Racing Shocks ، عجلات مسبوكة KMC مقاس 17 بوصة مزودة بقلل مسبوك مخصص مع إطارات BFGoodrich Baja KRT 37x13.5x17 ، وكذلك مقاعد سباق من نوع Lowrance 9200 GPS ونوع Sparco المصنوعة من ألياف الكربون. تستخدم محركًا وسطيًا وتصميم الدفع الخلفي. تم تصميم الهيكل chassis وجسم السيارة body أرسينو ميلر للسباق Arciero Miller Racing ومركز تصميم فولكس فاجن في كاليفورنيا Volkswagen Design Center California على التوالي.

تم الكشف عن السيارة في معرض لوس أنجلوس للسيارات 2008.

أكملت سيارة الطوارق Race Touareg TDI Trophy Truck سباق باجا 1000 السنوي المعروف باسم Annual Tecate SCORE Baja 1000 race في دورته الحادية والأربعين في المركز الثالث عشر لفئة شاحنات الكأس Trophy Truck Class. كان يقود السيارة مارك ميلر Mark Miller.

رالي داكار Dakar

في رالي داكار Dakar Rally لعام 2003، انضمت فولكس فاجن إلى فريق طارق للعربات ذات الدفع الخلفي. احتلت فولكس فاجن المركز السادس في الترتيب العام ، بقيادة ستيفان هنارد Stephane Henrard والسائق المساعد co-driver بوبي ويليس Bobby Willis. في العام التالي ، شهد رالي داكار 2004 أول رالي لفئة T2 التي بنيت خصيصًا لسيارة طوارق السباق Race Touareg بواسطة فولكسفاغن موتورسبورت. حصل برونو سابي Bruno Saby وشريكه السائق ماثيو ستيفنسون Matthew Stevenson على المركز السادس في الترتيب العام. في رالي داكار 2005، احتل جوتا كلاينشميدت Jutta Kleinschmidt والسانقة المساعدة فابريزيا بونس Fabrizia Pons المركز الثالث في الترتيب العام في رالي داكار 2006، حصل سائق فولكس فاجن جينييل دي فيلييه Giniel de Villiers والسانقة المساعدة تينا ثورنر Tina Thörner على المركز الثاني وهو الترتيب الأعلى على الإطلاق لطراز الديزل في سيارة طوارق السباق 2 الجديدة. تتميز بقاعدة عجلات أقصر من سيارة Race Touareg الأصلية ، بالإضافة إلى زيادة الرؤية . في رالي داكار 2007، قاد سائق فولكس فاجن مارك ميلر Mark Miller ورالف بيتشفوردي Ralph Pitchford سيارة طوارق السباق 2 إلى المركز الرابع في

الترتيب العام. في الرالي وسط أوروبا Central Europe Rally لعام 2008، قاد كارلوس ساينز Central Europe Rally سيارته طوارق السباق 2 للفوز بالمركز الأول. أخيرًا ، في إصدار 2009 من رالي داكار Europe Rally 2009 edition، حققت فولكس فاجن الفوز بالمركز الأول والثاني (نتيجة 2-1). وفاز Giniel de Villiers والسائق المساعد Dirk von Zitzewitz بالسباق متقدمين على مارك ميلر Mark Miller ورالف بيتشفوردي Ralph Pitchford. مع بقاء يومين فقط على نهاية السباق، تحطم كارلوس ساينز Carlos Sainz بعد أن سيطر على الرالي لعدة أيام ، وبالتالي منع فولكس فاجن من تحقيق الفوز بالمراكز الثلاث الأولى معا أي الأول والثاني والثالث (1-2-3).

فاز كارلوس ساينز Carlos Sainz في رالي داكار إصدار 2010 بنتيجة 3-2-1، وفاز ناصر العطية Nasser Al-Attiyah لشركة فولكس فاجن في رالي داكار إصدار 2011.

يتوفر نموذج السيارة ذات الفتحة slot car بمقياس 1:32 من سيارة طوارق التي ترعاها ريد بول Red Bull ، والذي تم تصميمها للتشغيل على مسار الشركة RAID (الذي يحاكي سباقات الطرق الوعرة) من نينكو Ninco (إن نينكو Ninco هي شركة تصنيع إسبانية واسم علامة تجارية لسيارات الفتحات ذات المقياس 1:32 ومسارات سباق هذا النوع من السيارات).

إيضاح: إن نموذج السيارة ذات الفتحة أو السيارة ذات الفتحات هي سيارة مصغرة تعمل بالطاقة أو مركبة أخرى يتم توجيهها بواسطة أخدود أو فتحة في المسار الذي تسير عليه. يمتد دبوس أو شفرة من أسفل السيارة إلى الفتحة. على الرغم من استخدام بعض سيارات السلوت لنمذجة حركة المرور على الطرق السريعة في تخطيطات ذات مناظر خلابة ، يتم استخدام الغالبية العظمى في هواية المنافسة لسباق السيارات ذات الفتحات slot car racing.

خرج الطاقة: متسابقو فولكس فاجن في سباق داكار

في سباق الطوارق عام 2007 (مواصفات T2) بمحرك TDI سعة 2.5 ليتر، بقوة 285 قدرة حصانية hp أي مايعادل 209 كيلو واط.

في سباق الطوارق عام 2006 (مواصفات T2) بمحرك TDI سعة 2.5 ليتر، بقوة 275 قدرة حصانية hp أي مايعادل 202 كيلو واط.

في سباق الطوارق عام 2005 (مواصفات T2) بمحرك TDI سعة 2.5 ليتر، بقوة 260 قدرة حصانية hp أي مايعادل 191 كيلو واط.

في سباق الطوارق عام 2004 (مواصفات T2) بمحرك TDI سعة 2.3 ليتر، بقوة 231 قدرة حصانية hp أي مايعادل 170 كيلو واط.

في سباق طارق Tarek عام 2003 بمحرك TDI سعة 1.9 ليتر، بقوة 218 قدرة حصانية hp أي مايعادل 160 كيلو واط.

سباق كيب تو كيب

إن سباق كيب تو كيب Cape to Cape هو سباق سيارات من مدينة كيب أغولهاس Cape Agulhas في أقصى نقطة في جنوب أفريقيا إلى نورث كيب North Cape في النرويج Norway .

في 20 سبتمبر 2015، أكملت سيارة طوارق Touareg V6 TDI بقيادة راينر زيتلو Rainer Zietlow وماريوس بيبلا Marius Biela وسام روتش Sam Roach مسافة 19000 كيلومتر من مدينة كيب أغولهاس Cape Agulhas في أقصى نقطة في جنوب أفريقيا، إلى مدينة نورث كيب North Cape في النرويج Norway في زمن قياسي عالمي بلغ 9 أيام و 4 ساعات و 9 دقائق و 27 ثانية.

للتشغيل القياسي ، تمت إضافة نظام تعليق أقوى ، وإطارات أكبر ، وقفص تدحرج ومصابيح أمامية قوية للغاية من طراز هيللا بالإضافة إلى خزانات إضافية لمدى إجمالي يبلغ 3000 كيلومتر (1900 ميل). كانت كل من المحرك V6 TDI بقوة 244 قدرة حصانية hp (أي ما يعادل 182 كيلو واط) بالإضافة إلى الأجزاء الميكانيكية الأخرى مثل علبة التروس وأعمدة الإدارة قياسية standard.

الجوائز

حازت طوارق Touareg على الجوائز التالية:

جائزة أفضل سيارة دفع رباعي فاخرة Best Luxury SUV من مجلة سيارة وسائق Car and Driver لعام 2003،

جائزة أفضل سيارة رياضية وتزويد خدمة Sport/Utility of the Year لعام 2004 من مجلة اتجاهات السيارات Motor Trend magazine.

جائزة أفضل سيارة دفع رباعي لعام 2005 من مجلة الدفع الرباعي "Four Wheeler" magazine.

جائزة دوتي لسيارات الدفع الرباعي WDOTY4 لعام 2003 من مجلة فوق الأرض Overlander.

المحركات

محرك V6 3.6 FSI

علبة التروس - علبة تروس أوتوماتيكية 8 سرعات.

سعة المحرك - 3.6 لتر.

حصان (كيلو وات) عند عدد دورات - 280 حصان (206 كيلو وات) عند 6200 دورة.

أقصى عزم عند عدد دورات - 360 عند 4000 دورة.

السرعة القصوى - 228.

استهلاك الوقود - 10.2 لتر لكل 100 كيلو متر.

انبعاثات ثاني أكسيد الكربون - 239 جرام لكل كيلو متر.

التسارع - من 0 حتى 100 في 7.8 ثانية.

محرك V8 4.2 FSI

علبة التروس - علبة تروس أوتوماتيكية 8 سرعات.

سعة المحرك - 4.2 لتر.

حصان (كيلو وات) عند عدد دورات - 360 حصان عند 6800 دورة.

أقصى عزم عند عدد دورات - 440 عند 3500 دورة.

السرعة القصوى - 250.

استهلاك الوقود - 12.1 لتر في 100 كيلو متر.

انبعاثات ثاني أكسيد الكربون - 307 جرام لكل كيلو متر.

التسارع - من 0 حتى 100 في 7.2 ثانية.



2018 فولكس فاجن طوارق V6 R-Line TDi Automatic 3.0 أمامية تم التقاطها في ستراتفورد أبون أفون

معلومات عامة

النوع	automobile model series ^(en) 
الفئة	سيارة رياضية متعددة الأغراض سيارة تنفيذية 
العلامة التجارية	فولكس فاجن 
المصنع	مجموعة فولكسفاغن 
التجميع	براتييسلافا 

فولكس فاغن بولو

فولكس فاغن بولو سيارة صغيرة تصنعها فولكس فاغن وهي تباع في أوروبا والأسواق الأخرى في جميع أنحاء العالم في صورة هاتشباك، الصالون، الكوبيه ومتغيرات أخرى.

تاريخها

فولكسفاغن ديربي

اعتبارا من عام 2009، كانت هناك خمسة أجيال منفصلة للبولو، وعادة ما تتحدد من قبل «المجموعة» أو رقم «المارك».

بعض الأجيال تمت لها عملية تسمى فاسيليفتيد أو شد وجه في منتصف الطريق خلال الإنتاج، مع تعريف الإصدارات المحدثة بشكل غير رسمي من قبل إضافة F إلى رقم العلامة، على سبيل المثال الماركة III F. بعض الصحف وهواة ينظر لعملية شد الوجه كنماذج منفصلة، وبالتالي قد تستخدم التسميات غير الرسمية مثل ماركة بولو 1 إلى ماركة 7 للأجيال السابقة. كل نموذج من سيارات بولو يتم تحديدها أيضا عن طريق حرفين أو ثلاث من مجموعة فولكس فاغن وهو رقم الأنواع. يصف تاريخ فولكس فاغن بولو الماركات واحد إلى أربعة إما باستخدام الأرقام الرومانية أو الأرقام العربية، مع عمليات الفاسيليفتيد المعروفة باسم «المرحلة الثانية» من النماذج. تصميم جسد السيارة قد تفاوت خلال حياة السيارة، في الأصل باعتبارها هاتشباك التي استمدت الفكرة من الأودي 50.

وهناك نسخة الصالون التي تم تسويقها على أنها فولكس فاغن ديربي.

سيارات فولكس فاجن تم بناؤها من منصات مختلفة حملت اسم بولو على اللوحة. وعلى سبيل المثال فولكس فاجن بولو بلايا الهاتشباك التي كانت تباع في جنوب أفريقيا في أواخر التسعينيات كانت إعادة تسمية للسيات ايبيزا التي لديها تصميم مختلف للتنوع عن ذلك الموجود بالماركة الثالثة للبولو التي كانت تباع في أوروبا في الوقت نفسه. الصالون الحالي لا يتوفر إلا في الصين وأمريكا اللاتينية وجنوب أفريقيا وغيرها من بلدان أفريقيا الجنوبية.

المركز في مجموعة فولكس فاجن

عندما بدء العمل بها في عام 1975، كانت فولكس فاجن بولو هي ثاني طراز للقيادة جر أمامي هاتشباك، ويقع مركزها في هذه المجموعة تحت الغولف، التي تم تدشينه في العام السابق. ظلت النموذج الأصغر في مجموعة فولكس فاجن حتى عام 1998، عندما تم تقديم فولكسفاغن لوبو. فولكس فاجن بولو لا تزال ثاني أصغر نموذج، أكبر من فوكس وأصغر من الغولف. (في أمريكا الشمالية، فولكسفاغن غولف هي أصغر السيارات المتاحة، حيث لم يتم بيع البولو أبدا في هذه المنطقة.)

على مر الأجيال، كما هو الحال مع العديد من ماركات السيارات الأخرى الطويلة الأمد، ازداد حجم البولو، والتجسيد الأخير للبولو هو في الواقع أكبر من الأصلي للغولف ماركة A.

الجيل الخامس للبولو ميكانيكا مشابهة جدا لMK4 سيات ايبيزا والأودي A1 القادمة، ويستند على أساس معيار منصة مجموعة فولكس فاجن التي تستخدم لعدة نماذج.

نسخ الأداء ورياضة السيارات

فولكس فاجن رائدة في ما يسمى الهاتش الساخنة وهي نوع من الهاتشباك ذات الأداء العالي مع غولف GTI في عام 1975، وقد أصدرت عددا من نسخ الأداء للبولو. وأول هذه النس هي للبولو جي تي إصدار ماركة F1.

الماركة او IIF كانت متاحة كنماذج G40 السوبر. G40 جي تي مع موتورها البالغ 1.3 لتر 85 كيلو واط (115 حصان) يمكن أن تصل إلى 100 كلم / ساعة (62 ميلا في الساعة) في 8.1 ثانية من الجمود، والسرعة القصوى تبلغ 196 كلم / ساعة (122 ميلا في الساعة). كانت تستخدم من قبل مجموعة فولكس فاجن لتسجل عدد من السجلات العالمية لتحمل السرعة، مثل سجلات فئة 1.3 لتر للسرعة على مدى 24 ساعة وسرعة مسافة 5000 كيلومتر.

أسرع إصدار من الماركة III في السوق كانت في المملكة المتحدة هي 16 صمام نموذج ح PS 100 (74 كو؛ 99 حصان). تم إنتاج طراز 120 حصانا (88 كيلوواط) بولو GTI أيضا، ولكن في طبعة محدودة في ألمانيا فقط، وهذه هي المرة الأولى التي تم فيها استخدام التسمية GTI في البولو. تم إنتاج نسخة من الموديل III F ماركة بولو، مع محرك 125 حصانا (92 كيلوواط) 1.6 لتر محرك البنزين.

في عام 2004 قامت فولكس فاجن الفردية، وهي الوحدة المتخصصة في فولكس فاجن، بإنتاج عددا محدودا من (ماركة بولو أربعة) النادي الرياضي مع محرك T 180 hp/1321.8 كيلوواط. متوفرة فقط في ألمانيا، وكان هذا على أساس جعلها من سلسلة سباقات بطولة بولو ريسر هاتشباك. وتم تصميم سلسلة النادي الرياضي مع قفص ملفوف داخل السيارة والمقاعد ريكارو للسباق بشكل أساسي.

وهناك نسخة من ماركة GTI بولو أطلقت في عام 2006. وهذه لها ملامح مماثلة لتلك التي صحبت الغولف المعاصرة والصمام التوربيني 20 ومحرك البنزين 1.8 لتر و180 حصانا. تستطيع القيام بـ 60-0 ميل في الساعة وتصل سرعتها القصوى إلى 134 ميل/س (216 كم/س) 8.2 في الثانية

فولكس فاجن الفردية قاموا بتصميم هندسي للبولو أسرع يسمى بولو GTI فئة الكأس. المتاحة مع محرك T1.8 نفسه، وإن كان ذلك مع 180 حصانا (130 كيلوواط)، وتدعى القيام بـ 100-0 كلم / ساعة (62-0 ميلا في الساعة) وهو 7.5 ثانية ولها سرعة أعلى 225 كم/س (140 ميل/س)

أصدرت فولكس فاجن راسينغ في جنوب أفريقيا عربية ذات الدفع الرباعي مارك بولو IVF التي تشارك شقيقته بعض المكونات بطولة العالم للرايات (WRC) سكودا فابيا، وS2000 لديها 2.0 لتر 191 كيلوات (260 حصانا) المحرك.

ماركة بولو أربعة قد دخلت حيز عضو في بطولة العالم للرايات (JWRC).

كان هناك عدد من سلسلة الإنتاج الواحد للسباق للبولو، بدءا من فولكس فاجن بولو G40 الكأس الماركة الثانية والماركة IIF، من إصدار G40. سيارة البولو بطولة الكأس الحالية 105 bhp (78 كو) هو سباق السيارات في جولات من دويتشه تورينواغين الأساسية.

نماذج ذات صلة

أول إصدار للبولو كان إعادة تسمية للأودي 50 هاتشباك صدرت في آب / أغسطس 1974.

تم إيقاف الأودي 50 في عام 1978 حيث ركزت أودي على نماذج فاخرة أكبر. الماركة الثانية والأولى للبولو كانت نماذج مستقل في مجموعة فولكس فاجن.

مع التوسع في مجموعة فولكس فاجن تم الاستحواذ على أودي (في 1960s)، وسيات (في 1980s) وسكودا (في 1990s)، وعلى تم تقاسم المنصة التي تستخدم للبولو مع نماذج أخرى.

الماركة الثالثة للبولو كانت تشارك الماركة الثانية من سيات ايبيزا. وتم إصدار ايبيزا فعلا قبل البولو، وتقاسموا في الأساس جميع النواحي الألية، لوحة القيادة وغيرها من المكونات الداخلية، على الرغم من أن لوحات جسد العربية مختلف بين السيارتين. الصالون وإصدارات الحوزة من الماركة الثالثة من بولو تم فعلا إعادة تسميتها إلى سيات كوردوبا ولم يكن لها هيئة مشتركة للوحات مع هاتشباك بولو. السيات الإنكا وفولكس فاجن كادي الشاحنة كانت أيضا مبنية على أساس هذا النموذج. وفولكس فاجن لوبو وسيات أروزا تم بناءهم أيضا على نسخة مختصرة من ماركة بولو الثالثة.

ماركة بولو الرابعة استمرارت في هذا الاتجاه لتقاسم المنصة مع سيات ايبيزا ماركة ثلاثة وسكودا فاييا ماركة واحد واثنين على حد سواء التي يجري تطويرها على نفس المنصة، وتضم العديد من نفسه المحركات.

في عام 2009 تم تطوير ماركة بولو الخامسة على أحدث منصة PQ25، المنصة ذاتها التي استخدمت في سيات ايبيزا الماركة الرابعة التي صدرت في عام 2008 والموديل القادم للأودي A1.



فولكسفاغن ديربي

نماذج جسد السيارة

لنماذج الأولى للبولو كانت هاتشباك، مع صالون جري تسويقه على أنه ديربي فولكس فاجن.

مع وصول نموذج الماركة الثانية، تم تغيير اسم الصالون إلى فولكس 'فاجن' ونمط الهاتشباك تم تغيير اسمه إلى الكوبيه، فولكس فاجن بولو كوبيه. على نحو غير عادي، البولو التي تم تسويقها باعتبارها هاتشباك كانت أقرب إلى مفهوم الاستيت. هذا الإصدار هو الأكثر شعبية في كل بلد تقريبا حيث تم بيع البولو.

ابتداء من الماركة الثالثة، كانت المجموعة تتطور بشكل مباشرة أكثر تقليدية، بما في ذلك الصالون الذي لا لبس فيها، ونماذج الهاتشباك والاستيت.

ملخص تصميم جسد السيارة

3 أبواب هاتشباك (كافة الإصدارات) -- الماركة الثانية و IIIF، كانت متوفرة في كلا من أنماط الثلاث أبواب منفصلة في الهاتشباك، واحدة منها تم الأشاره لها بوصفها كوبيه

الصالون 2 باب (الماركة واحد، IF، اثنين، IIIF)

الصالون 4 باب (الماركة ثلاثة و IIIIF)

5 أبواب هاتشباك (الماركة ثلاثة، IIIIF، الرابعة، IVF)

5 باب استيت (الماركة الثالثة و IIIIF)

5 أبواب كروس أوفر على غرار (WD2) الهاتشباك (الماركة الرابعة و IVF)



الماركة الثانية بولو الشكل "ستايشن"

التصميم الميكانيكي

البولو سيارة مدمجة، مع محرك تقليدي تصاعد بشكل مستعرض مع دفع أمامي. الماركة الأولى للبولو ظهرت فقط مع أربع أسطوانات محرك البنزين، ولكن الماركة الثانية تم تقديم محرك الديزل فيها للمرة الأولى، وإن كان ذلك في بعض الأسواق، والبعض الآخر اضطر إلى الانتظار حتى بدء الماركة الثالثة. النطاق الحالي يتضمن مجموعة متنوعة من ثلاث وأربع أسطوانات للبنزين ومحركات الديزل.

الإصدارات الأولية كانت تستخدم أربعة تروس محولات للسرعة اليدوية، في حين أن السيارة الحالية متاحة سواء مع خمس سرعات يدوية أو أربع سرعات أوتوماتيكية. نظام التعليق على كل النماذج يستخدم تبختر ماكفيرسون المستقل التعليق الأمامي، وتويست بيم للتعليق الخلفي. معظم النماذج تستخدم مكابح قرصية في أسطوانة الفرامل في الأمام والخلف، على الرغم من أن بعض النماذج في الأونة الأخيرة لها أقراص فرامل كاملة الدائرة.

Volkswagen Polo Mark I

ماركة بولو الأولى (تصميم 86، 1975-1979)

الجيل الأول للبولو، وهو إعادة تسمية للأودي 50، تم تقديمه في عام 1975 وظل ينتج حتى أكتوبر 1981. بحلول عام 1979، أتم إنتاج 500,000 عربة بولو في جميع أنحاء العالم

وشاطرت التقسيم الداخلي 86 لتصميم الأودي 50.

الاختلافات بين الأودي والفولكس فاجن في النماذج كانت طفيفة، مع كون البولو أرخص وأبسط بكثير. السيارتين كانت تباع في البداية جنباً إلى جنب مع بعضهما البعض، ولكن لم تباع الأودي 50 بنفس المعدل، وسحبت في عام 1978. تم تصنيع البولو في مصنع فولكسفاغن في فولفسبورغ.

وكانت ماركة البولو متاحة مع محركات التالية:

895 سم مكعب، على التوالي - 4 البنزين (هاتشباك فقط)

1093 سم مكعب على التوالي - 4 البنزين و 50 حصانا (37 كيلوواط)

1272 سم مكعب، على التوالي - 4 البنزين، (بولو جي تي، ديربي نماذج سيدان، أودي 50 فقط)

تم استخدام مستويات مختلفة من الضغط على كل مخرج طاقة مختلف، والاختلافات كثيرة، غالبا ما يختلف تبعا للبلد المعني للبيع، والتي تتراوح من 35 إلى 60 س (من 26 إلى 44 كيلوواط) وفقا لبلد البيع..



VW Polo I front

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة automobile model series ^(en) 
أسماء أخرى	Volkswagen Derby
الفئة	سيارة صغيرة 
العلامة التجارية	فولكس فاجن 
المصنع	مجموعة فولكسفاغن 
الإنتاج	1975–1979 (Mark I) 1979–81 (Mark IF)
التجميع	فولفسبورغ 

المحرك وناقل الحركة

محرك بنزين المحرك 

سيارة الوحدة

الهيكل والجسم

الشكل هاتشباك 3-door
سيدان 2-door

المنصة Volkswagen Group A01

مرتبط Audi 50

الأبعاد

ميليمتر / 2,335 قاعدة الإطارات

ميليمتر / 3,512 الطول

ميليمتر / 1,560 العرض

ميليمتر / 1,344 الارتفاع

Vماركة بولو الأولى (شد وجه/فاسيليفتيد) (1981-1979)

olkswagen Polo Mark IF

الماركة بولو الأولى وديربي تم عمل الفاسيليفت لهم في عام 1979. يشار إليه أحيانا باسم العلامة IF، النموذج فاسيليفتيد يميزه مصدات البلاستيك، اختلاف الشبك الأمامي ولوحة القيادة المنقحة. المصابيح الأمامية المستديرة للديربي استبدلت بأخرى مربعة، مما جعلها متماشية مع مماثلة لجولف جيتا الصالون (ولكن أكبر).



Polo 1 b v sst

معلومات عامة

النوع	automobile model series ^(en)
الفئة	سيارة صغيرة
العلامة التجارية	فولكس فاجن
المصنع	مجموعة فولكسفاغن
الإنتاج	1979–1981

المحرك وناقل الحركة

سيارة الوحدة

الماركة بولو الثانية (موديل 1986-1990 C)

Volkswagen Polo Mark II (86C)

الماركة بولو الثانية (أو موديل C86) قدمت في تشرين الأول عام 1981، مع تغيير كبير وإدخال تصميم ثالث للجسم مع الحاد (شبه عمودي) للنافذة الخلفية، بالإضافة إلى نسخة تشبه شكل الماركة الأولى مع النافذة الخلفية المائلة. هذان التصميمان تمت تسميتهما واجون (في بعض الأسواق) كوبيه، وإن كان في الواقع أنهم كانوا على حد سواء بثلاثة أبواب هاتشباك، وفي بعض الأسواق، لم تستخدم تسمية واجون مع تسميتها ببساطة سيارة «فولكس فاجن بولو» من دون لاحقة. وكانت النسخة السيدان تسمى الآن بولو كلاسيك، وانقرض اسم دربي. تم توسيع نطاق الإنتاج إلى إسبانيا في منتصف الثمانينيات بعد استيلاء فولكسفاغن على سيارات. وبحلول عام 1983، تم إنتاج السيارة بولو رقم المليون. المليون الثانية تم إنتاجها عام 1986.

على الرغم من أنه كان لا يزال يتم تسويقها باعتبارها سوبيرميني للتنافس مع من يحب مترو أوستن، فورد فيبيستا ورينو 5، ولكن البولو كانت أكبر من معظمها—إن لم يكن كل—منافسيها، وكانت لها شبه كبير من السيارات العائلية الصغيرة مثل فورد اسكورت أسترا وفوكسهول / أوبل كاديك. السعر والراحة والمواصفات كان يتم مقارنتها أيضا مع تلك السيارات الأكبر حجما.

الماركة بولو الثانية كانت تستخدم على نطاق واسع من فولكس فاجن لتطوير ابتكارات مستقبلية، على سبيل المثال مع شاحن سوبر توربو جي 40 فيالإصدار جي تي G40. كان هناك مجموعة من 60 ملم، سام جي في وقت لاحق يمكن استخدامها على محرك أكبر وأكثر تحديا تقنيا وهو G60 المستخدم في الغولف والكورادو.

تم عمل نموذج لمحرك وقود الديزل اثنين أسطوانة بشكل أولي في منتصف الثمانينيات مع الشحان G40 للتغلب على قدرتها الصغيرة، على الرغم من هذا لم تصل للإنتاج. التصميم الأكثر كفاءة لمحرك الوقود الذي وصل إلى الإنتاج كان فورميل إي (أي اختصار للاقتصاد)، التي قدمت في عام 1983. استخدم هذا التصميم ارتفاع ضغط المحرك 1272 سم مكعب، نسب تعشيق التروس كانت أطول وكان هناك نظام وقف مبكر لبدء تشغيل نظام الإشعال (يسمى "SSA") الذي من شأنه خفض المحرك عندما يظل خاملا لأكثر من ثانييتين لتوفير الوقود في حين يوقفت بشكل مؤقت أثناء حركة المرور، وإعادة بدء تشغيل المحرك عند تحريك مقبض علبة التروس إلى اليسار في وضع المحايد. نظم مماثلة استخدمت فيما بعد على فولكس فاجن جولف Mk3 ونظم مختلفة من شركات صناعة السيارات الأخرى.

كان استيرادها قد كسب شعبية في المملكة المتحدة، وتنافس مع أمثال بيجو 205، وفيات أونو نيسان ميكرا. موثوقيتها ونوعية البناء كانت من بين أفضل ما يمكن العثور عليه في سيارة صغيرة في هذا العصر.

الماركة الثانية كانت متاحة مع المحركات التالية:

1093 سم مكعب على التوالي - 4 بنزين (1983-1981)

1272 سم مكعب على التوالي - 4 بنزين (1981 --)

1043 سم مكعب على التوالي - 4 بنزين (1983 --)

1272 سم مكعب على التوالي - 4 بنزين مع حقن الوقود ومجهزة بمحول الحفاض. (1983 --) جي تي

1272 سم مكعب على التوالي - 4 بنزين السوبر مع 113 حصانا (83 كيلوات) (G40 إصدار 1987 فقط)

1.3 لتر الديزل - 4 على التوالي (1986 --)

1.4 لتر الديزل على التوالي- 4 (1990 --)



VW Polo II front

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة automobile model series ^(en) 
أسماء أخرى	Volkswagen Derby
الفئة	فولكس فاجن بولو 

فولكس فاجن العلامة التجارية	مجموعة فولكسفاغن
المصنع	1981-1990 (Mark II)
الإنتاج	1990-94 (Mark IIF)
التجميع	منطقة نافارا، إسبانيا فولفسبورغ، ألمانيا ، البرازيل Anchieta

المحرك وناقل الحركة

محرك ديزل — محرك بنزين المحرك
سيارة الوحدة

الهيكل والجسم

ستيشن واغن 3-door
هاتشباك 3-door الشكل
سيدان 2-door
المنصة Volkswagen Group A02

الأبعاد

ميليمتر 2,335 قاعدة الإطارات
ميليمتر 1,570 العرض

ماركة بولو الثانية (شد وجه/فاسيليفتيد) (1994-1990)

Volkswagen Polo Mark IIF

ماركة بولو الثانية (المشار اليه على النحو IIF، تعرف كذلك بصورة غير رسمية باسم «الماركة 3») شهدت مصابيح أمامية مربعة، وإعادة تشكيل موسع لاضواء المؤخرة، مصدات أكبر ودواخل جديدة (لوحة أجهزة القياس وتعديل الباب)

تم المحافظة على ثلاثة أنماط مختلفة من الجسم. فضلا عن الاختلافات التجميلية، وتحت السطح وردت تعديلات على الهيكل والتعليق والفرامل. كانت البولو الجديدة لا تزال لديها 4 أسطوانات في المحرك ولكن الآن كان لها كذلك الكربوراتور 1.0 لتر، لحقن الوقود الذي كان متوفرا مع نموذج واحد لحقن النقطة وجميع محركات جاءت قياسية مع محول حفاز لمكافحة تشديد القوانين الأوروبية لانبعاثات السيارات. الصالون فقط كان يتم إنتاجه في أسبانيا، وتوقف الإنتاج في عام 1992.

الميزة الذكية في هذا الإصدار من بولو كان وحدة ستيريو / شرائط كاسيت والتي يمكن إزالتها بالكامل. هذه الميزة لاقت إعجاب المشترين، الذين كانوا قادرين على إزالتها من السيارة كإجراء أمني.

في ذلك الوقت الذي تم فيه إطلاق ماركة البولو III، كان أعلى معدل أداء لنموذج في جي تي بولو. هذا النموذج احتوى على نظام حقن وقود متعدد النقاط لمحرك 1272 سم مكعب. هذا أنتج 75 bhp (56 كو) وكانت سرعة النقل الأعلى 107 ميل/س (172 كم/س) و0-60 وأرقام التوقف ما زال قائما على 11.1 ثانية. الملامح المحددة للجي تي تشمل الأنايبب الحمراء في المصدات، القماش الأسود، عداد دوران المحرك ووسام «جي تي» الأحمر في الشبكة. تلى ذلك إطلاق G40 في أيار 1991 مما وضع جي تي في مركز أقوى بولو في ذلك الوقت. جي تي المربعة الظهر تم وقفها في عام 1992 بسبب ضعف المبيعات مقارنة مع النسخة الكوبيه.

بعد وقت قصير من إطلاق الماركة III، أضيف نموذج آخر رياضي إلى هذه المجموعة—وهي نسخة جديدة من G40 السوبر، وهي الآن نموذج الإنتاج الكامل في جميع الأسواق وليست دفعة محدودة من الماركة الثانية G40. كما هو الحال مع الطراز السابق، السيارات الفولكسفاغن موتورسبورت المعدلة G40 تم بيعها للسباق بشكل سلسلة الإنتاج الفريد والأوحد كأس فولكس فاجن بولو G40. الملامح التي تميز G40 بولو من النماذج الأخرى في ذلك الوقت (بالإضافة إلى جي تي) تشمل الإريال الذي يشبه ذنب النحل، العجلات بي إس المعدنية، الدواخل الأمامية والخلفية مضاف لها الشارات الحمراء "G40".



VW Polo 2 front 2007

معلومات عامة

النوع	automobile model series ^(en)
الفئة	سيارة صغيرة
العلامة التجارية	فولكس فاجن
المصنع	مجموعة فولكسفاغن
الإنتاج	1990–1994

المحرك وناقل الحركة

سيارة الوحدة

ماركة بولو الثالثة (التصميم N6، 1994-1999)

Volkswagen Polo Mark III (6N)

ماركة بولو الثالثة (أو التصميم N6، يشار إليه أحيانا باسم «مارك 4») ظهرت في عام 1994،

، وكانت نموذجا [هذه المنصة استخدمت فعليا أرض فولكسفاغن غولف Mk3 (عدد كبير من الأجزاء الميكانيكية وكافة مكونات التعليق تم تبادلها بين النماذج الثلاثة). وعلى الرغم من لوحة القيادة وعدد من المكونات الميكانيكية، بما في ذلك المحركات كانت تتشابه مع ايبيزا، ولكن ظاهريا السيارتين كانتا مختلفتين، من دون لوحات مشتركة في الهيكل.

الصالون وإصدارات إستيت من الماركة الثالثة كانت أساسا قد تم إعادة تسميتها من سيارات كوردوبا، التي أصدرت في العام السابق. كانوا يشيرون إليها داخليا في فولكسفاغن تحت اسم KV6 التصميم ، وتقاسم شكل هيكل النموذج سيارات بدلا من نماذج للبولو هاتشباك، مع بعض التعديلات التجميلية مثل الخلفية الجديدة والمصدات الأمامية والمصابيح الأمامية. فولكس فاجن فان تتشارك أيضا في نفس المنصة الأمامية والتصميم ونماذج KV6.

فولكس فاجن لوبو وسيات أروزا سيتي استندت لنسخة مختصرة من تصميم منصة N6، وتشاركت في العديد من المكونات.

كانت السيارة متوفرة مع محركات التالية:

- 1043 سم مكعب على التوالي - 4 بنزين PS 45 (33 كو؛ 44 حصان) (1995-97)
- 1272 سم مكعب على التوالي - 4 بنزين PS 55 (40 كو؛ 54 حصان) (1995-96)
- 1.6 لتر بنزين - 4 على التوالي PS 75 (55 كو؛ 74 حصان)
- 1.4 لتر على التوالي 16 - 4 صمام بنزين PS 100 (74 كو؛ 99 حصان) (كود المحرك—AFH)
- 1.4 لتر بنزين - 4 على التوالي PS 60 (44 كو؛ 59 حصان) (1996 --)
- 999 سم مكعب على التوالي - 4 بنزين PS 50 (37 كو؛ 49 حصان) -- الألمنيوم جديد المتعدد نقاط الحقن (1997 --)
- 1.6 لتر على التوالي 16 - 4 صمام البنزين PS 120 (88 كو؛ 120 حصان) (LHD الأوروبية GTI النموذج هذا فقط)
- 1.6 لتر البنزين - 4 على التوالي PS 100 (74 كو؛ 99 حصان) (K6 الصالون ونماذج استيت فقط)
- 1.6 لتر البنزين - 4 على التوالي PS 75 (55 كو؛ 74 حصان) (K6 الصالون ونماذج استيت فقط)
- 1.9 لتر الديزل - 4 على التوالي PS 64 (47 كو؛ 63 حصان)



Volkswagen Polo 1

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة automobile model series ^(en)
الفئة	فولكس فاجن بولو
العلامة التجارية	فولكس فاجن
المصنع	مجموعة فولكسفاغن
الإنتاج	1994–2000 (Mark III) منطقة نافارا، إسبانيا
التجميع	مارتوريل، إسبانيا فولفسبورغ، ألمانيا

المحرك وناقل الحركة

المحرك	محرك ديزل — محرك بنزين
سيارة الوحدة	

الهيكل والجسم

الشكل	هاتشباك 3-door هاتشباك 5-door
-------	----------------------------------

سيدان 4-door
سنتيشن واغن 4-door
Volkswagen Group A03 المنصة
سيات إيبيزا Mk2
سيات كوردوبا Mk1
سيات إنكا مرتبط
VW Caddy
VW Polo Classic

الأبعاد

مليمتراً 2,400 قاعدة الإطارات
مليمتراً 3,715 الطول
مليمتراً 1,655 العرض
مليمتراً 1,420 الارتفاع

ماركة بولو الثالثة (شد وجه/فيسليفيتيد) (التصميم N26، 2000-

(2002

Volkswagen Polo Mark IIIF (6N2)

الماركة فاسيليفيتيد الثالثة المرحلة الثانية (أو التصميم N26 ؛ يشار إليها في بعض الأحيان بماركة IIIF أو «مارك 5») وتم إصدارها في عام 2000.

وظهرت نماذج هاتشباك المستحدثة في ذلك التصميم الجديد والمصدات الأمامية والداخلية وكل جديد على أساس ذلك الذي في لوبو. على الرغم من أن السيارة كانت تشبه في مظهرها الماركة الثالثة إلا أن فولكس فاجن ادعت أن 70 ٪ من عناصرها كانت جديدة. جسم السيارة تم جلفنيه تماما وتشديد التصميم ولكن ليس بشكل كامل، على الرغم من أن بعض اللوحات قد تغيرت. المقود، المكابح المانعة للانغلاق وأكياس هوائية مزدوجة كانت قياسية. إصدارات الصالون واستتيت تلتقت دواخل جديدة، ولكن ليس على كامل الوجه الخارجي. وتم أيضا، إدخال 3 أسطوانات للمحرك 1.4 تي دي أي لل3 و 5 أبواب هاتشباك، فضلا عن الإصدار 1.6 GTI16 v. ماركة IIIF بولو كلاسيك لا تزال تباع في المكسيك والأرجنتين. في المكسيك، تعرف باسم دربي.

كلا الإصدارين من ماركة بولو الثالثة كانت تباع بشكل قوي في المملكة المتحدة، ولم تصل إلى حد بعيد في المنافسة مع زعماء السوق مثل فورد فييستا وفوكسهول كورسا، ولكن كانت منافسا قويا لأمثال فيات بونتو نيسان ميكرا. في وقت إطلاقها، كان يمكن القول إنها أفضل سيارة صغيرة للبيع في بريطانيا من حيث نوعية البناء وشعور «الترف»، وهو الأمر الذي كان غائبا بشكل ملحوظ لمن يحب لاسكسو سيتروين وبيجو 106. وتم اعتبار TDI 1.4 الأفضل في هذه المجموعة نظرا لموثوقيتها، واستهلاك الوقود، والقوة النسبية، لمحرك صغير.

الجوائز

1999 مشتري السيارات المستعملة «أكبر جوائز شراء السيارات المستعملة» -- أفضل سيارة اقتصادية

1998 جائزة مجلة توب جير «للسيارات الأعلى» -- أفضل سيارة صغيرة

1997 أونو اكسبريس «سيارة جديدة مع مرتبة الشرف» -- أفضل سيارة صغيرة

1997 «سيارة كاملة سنة الجوائز» -- أفضل سيارة صغيرة

عام 1995 أي منها؟ مجلة «أفضل الشراء» -- أفضل سيارة صغيرة



فولكس فاجن بولو 2 III. فيس ليقت امامي

النوع	automobile model series ^(en) 
الفئة	سيارة صغيرة 
العلامة التجارية	فولكس فاجن 
المصنع	مجموعة فولكسفاغن 
الإنتاج	2000–2002 (Mark IIIIF)
	منطقة نافارا، إسبانيا
التجميع	مارتوريل، إسبانيا براتييسلاف، سلوفاكيا

المحرك وناقل الحركة

سيارة الوحدة

الهيكل والجسم

هاتشباك 3-door

هاتشباك 5-door الشكل

سيدان 4-door

المنصة Volkswagen Group A03

Mk2 سيارات إيبيزا

Mk1 سيارات كوردوبا

سيارات إنكا مرتبط

VW Caddy

VW Polo Classic

بلايا بولو (1996-2002)

فولكس فاجن ' كانت النموذج لسوق جنوب أفريقيا. تم بيعها بدلا من ماركة بولو الأوروبية الثالثة من عام 1996 حتى عام 2002، وكانت تم إعادة تسكيته بشكل فعال من سيارات ايبيزا الماركة الثانية. في عام 2002 تبنت جنوب إفريقيا ماركة بولو الرابعة وبذلك تم إسقاط نموذج بولو بلايا.

ماركة بولو الرابعة (تصميم 2002-20059 N)

Volkswagen Polo Mark IV (9N) and Mark IVF (9N3)

كشف النقاب في أيلول / سبتمبر 2001، عن الماركة الرابعة الجديدة (أو تصميم N9، في بعض الأحيان يشار إليها أيضا باسم «مارك 6») تم تقديم النموذج للبيع في أوائل عام 2002.

كانت تتشارك المنصة مع سيارات ابيزا Mk3، Mk1 سكودا فابيا وسكودا فابيا Mk2. السيارة كانت جديدة كليا بالمقارنة مع الماركة الثالثة F، ويحمل مزيدا من التشابه الهيكلي للتصميم KV6 أكثر من التصميم N6؛ التغيير الظاهري الأكثر تعرفا هو استخدام المصايح الأمامية المستديرة الرباعية المماثلة للوبو.

تمهيد خطوة للوراء لإعاده إصدار مجموعة بولو في عام 2003

السيارة كانت متوفرة مع محركات التالية:

- 1.2 لتر على التوالي 3 - 6 - صمام البنزين و 55 حصانا (40 كيلوواط)
- 1.2 لتر على التوالي 12 - 3 - صمام البنزين و 65 حصانا (47 كيلوواط)
- 1.4 لتر على التوالي 16 - 4 - صمام البنزين و 75 حصانا (55 كيلوواط)
- 1.4 لتر على التوالي 16 - 4 - صمام الطبقيّة حقن وقود البنزين، و 86 حصانا (62 كيلووات) (إف إس آي نموذج FSI)
- 1.4 لتر على التوالي 16 - 4 - صمام البنزين، و 100 حصانا (74 كيلووات) (V16 طراز).
- 1.4 لتر على التوالي 3 - تي دي آي، و 75 حصانا (55 كيلوواط).
- 1.9 لتر على التوالي 4 - SDI، 64 حصانا (47 كيلوواط)
- 1.9 لتر على التوالي 4 - تي دي آي، و 100 حصانا (74 كيلوواط)
- 1.9 لتر على التوالي 4 - تي دي آي، و 130 حصانا (96 كيلووات) (جي تي النموذج الوحيد).
- 1.6 لتر على التوالي بين 4 و 8 صمام البنزين، PS 101 (74 كو؛ 100 حصان)، كتلة من الحديد الزهر، علبة التروس اليدوية قصيرة جدا (السوق البرازيلية)
- 2.0 لتر على التوالي بين 4 و 8 صمام البنزين، PS 115 (85 كو؛ 113 حصان)، كتلة من الحديد الزهر، علبة التروس اليدوية قصيرة جدا (السوق البرازيلية)

الأبعاد :

الطول : 3897 ملم

العرض : 1650 ملم

الارتفاع : 1465 ملم

قاعدة العجلات : 2460 ملم

فولكسفاغن السباق قامت بإدخال بولو S1600 2003 في بطولة العالم للرايات، وفازت بالجولة التركية. سوبر 1600 طورت 165 kW/215 إلى العجلات الأمامية.

هذا الإصدار من البولو كان متفاوت النجاح في المملكة المتحدة. انها باعت بشكل معقول (وإن لم يكن كبعض البولو في وقت سابق) ولكن عدة استقصاءات رضا العملاء عن طريق مجلات السيارات البارزة مثل توب جير أعطت للبولو تقدير منخفض للغاية. توب جير لعام 2005 قام بتقييم البولو كأقل ثالث سوبيرميني إرضاء يمكن تملكها، فقط فيات بونتو وروفر 25 تلقنا تقدير أسوأ. وسقطت وراء معظم منافسيها، وهما فورد فييستا، فوكسهول كورسا، رينو كليو وبيجو 206.



تمهيد خطوة للوراء لإعاده إصدار مجموعة بولو في عام 2003



VW Polo 5-door

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	فولكس فاجن بولو
العلامة التجارية	فولكس فاجن
المصنع	مجموعة فولكسفاغن
الإنتاج	2002–2005 (Mark IV) منطقة نافارا، إسبانيا سلوفاكيا
التجميع	البرازيل Anchieta، يوتينهاغ، جنوب أفريقيا المكسيك
موقع الويب	web.archive.org...
المحرك وناقل الحركة	سيارة الوحدة

الهيكل والجسم

هاتشباك 3-door

هاتشباك 5-door الشكل

سيدان 4-door

المنصة Volkswagen Group PQ24

Mk3 سيارات إبييزا

مرتبط Mk2 سيارات كوردوبا

Mk1 شكودا فاييا

Mk2 شكودا فاييا

الأبعاد

3,897 ميليمتر / الطول

بولو فن / بولو ديون

كانت هناك نسخة كروس أوفر للبولو، مماثلة لتلك الروفر ستريتوايز، مع تصميم «الطرق الوعرة»، واسمه بولو فن (بولو ديون في المملكة المتحدة)، ولكن على الرغم من مظهر السيارة لم تكن متاحة مع بالعجلات الأربع التي تعمل في الإتجاهات الأربع. نسخة الصالون، كانت تسمى بولو كلاسيك، وكانت تنتج في البرازيل، وجنوب أفريقيا والصين، ويتم تصديرها إلى بقية دول أميركا اللاتينية وأستراليا.

بولو كلاسيك لسوق أستراليا كان مصدرها الصين، مما يجعلها أول سيارة بنيت في الصين يتم تصديرها إلى بلد تقود والموقد على اليمين.



VW Polo Fun

معلومات عامة

النوع	automobile model series ^(en)
الفئة	سيارة صغيرة
العلامة التجارية	فولكس فاجن
المصنع	مجموعة فولكسفاغن
المحرك وناقل الحركة	
سيارة الوحدة	

ماركة بولو الرابعة (فيسليفتيدي) (N39 ، التصميم 2005-2009)

Volkswagen Polo Mark IV Facelift

في عام 2005، تم تعديل الماركة الرابعة إلى فولكس فاجن باسات بمصابيح أمامية وخلفية قطعة واحدة وظهر مختلف. هذا النموذج الفاسليفتيدي والمعروفة رسمياً باسم الماركة الرابعة المرحلة الثانية

أو التصميم N39، وأحيانا يشار إليه باسم الماركة IVF أو «مارك (7)». صممت من قبل والتر دى سيلفيا، في المملكة المتحدة، ماركة IVF متوفرة في سبعة مستويات مختلفة، تتراوح ما بين بولو الأساسية E وبولو GTI. نطاق المحرك مثل الماركة الرابعة، مع إضافة المحركات التالية :

1598 سم مكعب، على التوالي بين 4 و 16 صمام البنزين، 77 كو (PS 105؛ 103 حصان)

1781 سم مكعب، توربوشارغيد مستقيم - 4، V20 البنزين، و 150 حصانا (بولو GTI نماذج فقط) --
طبعة كأس الخاصة GTI مع PS 180:

1422 سم مكعب، على التوالي بين 3 و 70 و 80 حصانا (51 و 59 كيلوواط) TDI

1896 سم مكعب، على التوالي بين 4 و 100 و 130 حصانا (74 و 96 كيلوواط) TDI

1984 سم مكعب، على التوالي بين 4 و 8 صمام البنزين، و 116 حصانا (85 كيلوات) (سوق جنوب أفريقيا)

1.6 لتر على التوالي بين 4 و 8 صمام مركبة ذات وقود مرن، 101 حصانا (بنزين) / 103 حصانا (ايتانول)، كتلة من الحديد الزهر، علبة التروس اليدوية قصيرة جدا (السوق البرازيلية)

2.0 لتر على التوالي بين 4 و 8 صمام البنزين، PS 115 (85 كو؛ 113 حصان)، كتلة من الحديد الزهر، علبة التروس اليدوية قصيرة جدا (السوق البرازيلية)

الأبعاد:

الطول : 3926 ملم

العرض : 1650 ملم

الارتفاع: 1465 ملم

قاعدة العجلات : 2460 ملم



VW Polo IV Facelift Silver Edition

معلومات عامة

النوع	automobile model series ^(en) 
الفئة	سيارة صغيرة 
العلامة التجارية	فولكس فاجن 
المصنع	مجموعة فولكسفاغن 
الإنتاج	2005-2009

المحرك وناقل الحركة

سيارة الوحدة

كروس بولو Volkswagen CrossPolo

السيارة المصغرة ذات الدفع الرباعي، (ولكن لا تزال ذات جهازين دفع الرباعي) هي نسخة كروس بولو من ماركة IVF التي أنتجت أيضا خلفا للبولو فن. في عام 2007، قدمت لأول مرة في فولكس فاجن قطاع منتجات بلو مع التركيز على خفض الانبعاثات العالية، والاقتصاد في استهلاك الوقود. أول سيارة فولكس فاجن في إطار مجموعة بلو هو تعديل 1.4 لتر فولكسفاغن بولو تي دي أي مع نسب أطول في محرك التروس، والتغيرات الهوائية للنظام وسبائك معدنية خفيفة الوزن مع إطارات منخفضة المقاومة. والنتيجة النهائية هي سيارة قادرة على إنتاج أقل من 100g/km من CO2 مع الاقتصاد في استهلاك الوقود يصل إلى 74.3mpg على الدورة المركبة. تخطط فولكس فاجن لاستخدام المنصة التي وضعتها للبولو لتوسيع نطاقاتها من نظام بلو ليضم فولكسفاغن غولف وفولكس فاجن باسات.



VW CrossPolo front

معلومات عامة

النوع	automobile model series ^(en)
الفئة	سيارة صغيرة
العلامة التجارية	فولكس فاجن
المصنع	مجموعة فولكسفاغن

ماركة بولو الخامسة (التصميم R6، 2009 إلى الوقت الحاضر)

أطلقت فولكسفاغن بولو الجيل الخامس (تعيين التصميم R6) {0/الداخلي} في معرض جنيف للسيارات في مارس 2009.

تتشارك مع منصة MK4 سيارات ايببزا لعام 2008 وأودي A1. القادمة الإنتاج لسوق المملكة المتحدة من المقرر أن يبدأ في صيف 2009، مع صدور الشحنات الأولى في أكتوبر 2009.

وتظهر الصور الرسمية التي صدرت للبولو الجديدة التصميم الذي يلي خطوات الجولف السادسة. وماركة بولو الخامسة هو أطول 36 ملم و 32 ملم أوسع وتقترب 13 ملم من الطريق أكثر من الجيل السابق من البولو. قدرة التمهيد في الزيادة بنسبة 10 لترا إلى 280 لترا من مساحة التخزين مع 952 لترا والمقاعد مطوية إلى أسفل. السيارة أخف وزنا من سابقتها بنسبة 7.5٪. للبولو أكياس هوائية للقفص الصدري ومنحت خمس نجوم منالبرنامج الأوروبي لتقييم السيارات الجديدة في تقييم أثر التحطم.

محركات على النحو التالي :

1.2 لتر، و 3 أسطوانات بنزين، 60 PS (44 كو؛ 59 حصان) أو 70 PS (51 كو؛ 69 حصان) ؛ الكفاءة : L/1005.5 كم (يدعى ذلك)

1.2 TSI لتر، ديزل 4 أسطوانات بنزين، 105 PS (77 كو؛ 104 حصان)

1.4 لتر، 4 اسطوانات بنزين 85 PS (63 كو؛ 84 حصان) ؛ الكفاءة : L/100 5.9 كيلومترا (يدعى ذلك) -- مناسب للبنزين منخفضة الرتبة، واختياري 7 سرعات DSG

تي دي آي 1.6 لتر، ديزل 4 أسطوانات مشتركة مع وقود الديزل للسكك الحديدية، 75 PS (55 كو؛ 74 حصان) ؛ الكفاءة : L/1004.2 كم (يدعى ذلك)، 109 غ / كم من ثاني أكسيد الكربون 2

تي دي أي 1.6 لتر، ديزل 4 أسطوانات مشتركة مع وقود الديزل للسكك الحديدية، PS 90 (66 كو؛ 89 حصان) ؛ الكفاءة : L/1003.8 كم (يدعى ذلك)، 96 غ / كم من ثاني أكسيد الكربون 2 (بلو)

تي دي أي 1.6 لتر، ديزل 4 أسطوانات مشتركة مع وقود الديزل للسكك الحديدية، PS 90 (66 كو؛ 89 حصان)

GTI بلو وإصدارات البولو قد خطط لإنتاجها في عام 2010. الجيل القادم من بولو قد تصبح متاحة أيضا في أمريكا الشمالية أسرع من عام 2010، حيث كانت فولكس فاجن تبحث إضافة سيارة ثانوية إلى التشكيلة هناك. من المؤكد أن البولو وسوف تباع في أمريكا الشمالية، ولكن من غير المؤكد إذا كان سيتم إصدار الجيل الحالي أو من يخلفه.



VW Polo V

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة automobile model series ^(en) 
الفئة	فولكس فاجن بولو 
العلامة التجارية	فولكس فاجن 
المصنع	مجموعة فولكسفاغن 
الإنتاج	2009–present (Mark V) منطقة نافارا، إسبانيا
التجميع	يوتينهاغ، جنوب أفريقيا بونه، الهند الصين

المحرك وناقل الحركة

محرك بنزين 
سيارة الوحدة

الهيكل والجسم

هاتشباك 3-door
الشكل هاتشباك 5-door
المنصة Volkswagen Group PQ25
مرتبط Mk4 سيارات إيبيزا
Audi A1

الأبعاد

مليمتراً  2,470 قاعدة الإطارات
مليمتراً  1,682 العرض

ماركة بولو السادسة (التصميم AW، 2017 إلى الوقت الحاضر)



Volkswagen Polo SE 1.0 Front

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة سيارة ركاب
العلامة التجارية	فولكس فاجن
المصنع	مجموعة فولكسفاغن

المحرك وناقل الحركة

المحرك	محرك بنزين
السيارة	سيارة الوحدة

الأبعاد

الطول	4,053 ميليمتر
العرض	1,751 ميليمتر
الارتفاع	1,461 ميليمتر
قاعدة الإطارات	2,548 ميليمتر



VW Polo LS I 1977 green vI TCE

معلومات عامة	
النوع	automobile model series ^(en)
الفئة	سيارة صغيرة
العلامة التجارية	فولكس فاجن
المصنع	فولكس فاجن
الإنتاج	حالي - 1975
المحرك وناقل الحركة	
الوحدة	سيارة

فولكس فاغن بيتل

فولكس فاغن بيتل أو فولكس فاجن بيتل أو الخنفساء هي أول سيارة للصانع الألماني - حديث النشأة آنذاك - فولكس فاغن تعني «سيارة الشعب». بدأ إنتاجها في عام 1938، باعتماد السيارة التي صممها المهندس الألماني فارديناوند بورشيه بناءً على طلب من المستشار أدولف هتلر، رئيس الرايخ الألماني الثالث. حتى قبل بدء إنتاجها الفعلي، استعملها النظام النازي كأداة دعائية له. ما لبثت البيتل أن انتشرت بصورة ملحوظة في عالم السيارات

ولفترة طويلة. ففي 17 فبراير 1972، حطمت الرقم القياسي للمبيعات الذي كان تحتفظ به سيارة فورد تي. العدد بلغ مجموعه 21,529,464 نسخة حول العالم. فكانت بذلك فعلاً «سيارة القرن العشرين».

في البداية سميت KdF Wagen

وKDF هي اختصار لـ «Kraft durch Freude» (بالألمانية وتعني «السعادة من خلال القوة»)، من اسم فرع لجبهة العمل النازي. وداخل الشركة المصنعة، كانت معروفة بأسماء رمزية: Type 1 و1100 و1200 و1300 و1500 و1600، على علاقة بحجم الأسطوانات المستعملة في المحركات المختلفة. أما الجماهير فمنحتها العديد من الألقاب الشاعرية، وأسماء لحيوانات مختلفة، مستوحاة من خطوطها الدائرية: (بالألمانية: Käfer) ألمانيا (خنفساء) (بالإنجليزية: Beetle) (خنفساء حتى الآن) في المملكة المتحدة، (بالإسبانية: Escarabajo) إسبانيا (خنفساء، دائماً)، (بالإيطالية: Maggiolino) (خنفساء) إيطاليا، أو (بالفرنسية: Coccinelle) (دعسوقة وتلفظ «كوكسينال») في فرنسا.

التاريخ

أداة دعائية

في فبراير 1933، وبعد أقل من شهر من تسلمه السلطة، أعلن هتلر أنه سيجعل صناعة السيارات أحد أولويات سياسته، وبصورة غير مباشرة أداة لدعايته. صناعة السيارات هي أحد الصناعات التي تفضلها الحكومة، باعتبارها علامة خارجية على قوة الأمة الألمانية. شهدت ألمانيا ارتفاعاً كبيراً في عدد السيارات تحت حكم هتلر، في سنة 1932 كانت تقدر حاضرة السيارات بما يقارب 561 ألف سيارة نقل ركاب. وبعد أربع سنوات، قفز العدد إلى 961 ألف سيارة. مارس الفوهرر مراقبة عن كثب لشركات السيارات وكان يوجه الأوامر لها مثل الحد من عدد من النماذج. وشدد مؤيدو النظام النازي على «القوة» و«السرعة» في خطاباتهم. وكانت هذه الإرادة قبل إنشاء شركة فولكس فاغن. دفعت الدولة الألمانية، في وقت مبكر جداً، بشركات صناعة السيارات مثل «مرسيدس» و«أوتو يونيون» للمشاركة في سباقات السيارات كسباق الجائزة الكبرى ومسابقات أخرى، إضافة إلى دعمها الكبير لتطوير تقنيات متقدمة. وعلاوة على ذلك، انشغل هتلر بتطوير نظام الطرق السريعة الألمانية، ونشر طرق Autobahnen العريضة في جميع أنحاء البلاد. كان الهدف من بناء الطرق هو تسهيل التواصل بين المدن المختلفة، ولكن أيضاً لتمكين الطائرات من الإقلاع

والهبوط على الطرق السريعة. هذا التطور هو تأكيد على رغبة النظام في تيسير تنقل الأفراد. في مايو 1934، في اجتماع في فندق Kaiserhof في برلين، أصر هتلر على مركبة أساسية يمكنها نقل شخصين بالغين وثلاثة أطفال في سن 100 كيلومتر في الساعة (62 ميل/س) مع عدم استخدام أكثر من 7 لترات من الوقود لكل 100 كم (32 ميلا في الغالون في الولايات المتحدة / 39 ميلا في الغالون في المملكة المتحدة) كان يجب أن يكون المحرك قويًا بما يكفي للاستمرار في القيادة على طريق Autobahnen الألماني. كان لابد من تصميم كل شيء لضمان إمكانية تبادل الأجزاء بسرعة وبتكلفة زهيدة. كان لابد من تبريد المحرك بالهواء لأنه، كما أوضح هتلر، لا يمتلك كل طبيب مرآب خاص به. (كان مضاد تجمد الإيثيلين جليكول قد بدأ للتو في استخدامه في محركات الطائرات عالية الأداء المبردة بالسوائل. بشكل عام، سيتجمد الماء في المشعات ما لم يتم الاحتفاظ بالسيارة في مبنى ساخن طوال الليل أو يتم تصريفها وإعادة تعبئتها كل صباح.) ستكون «السيارة الشعبية» متاحة لمواطني ألمانيا من خلال خطة التوريد، أو Sparkarte (كتيب التوريد)، في Reichsmark 990، حول سعر دراجة نارية صغيرة. (كان متوسط الدخل الأسبوعي في ذلك الوقت حوالي 32 رينغيت ماليزي.) في مسابقة سيارة القرن لعام 1999، لتحديد السيارة الأكثر نفوذاً في العالم في القرن العشرين، جاء النوع الأول في المرتبة الرابعة، بعد فورد موديل تي، وميني وسيتروين دي إس.



إعلان دعائي : عائلة تلهو على ضفاف النهر بالقرب من سيارة KdF-Wagen ومذياع

نموذج فرديناند بورشيه

في الوقت الذي كان اهتمام الحكومة الألمانية بمجال صناعة السيارات يزداد، كان المهندس فرديناند بورشيه عاطلا عن العمل. وكان بورشيه في 1931، قد قدم استقالته كمدير فني لشركة دايملر وعمره 56 سنة، وقرر أن يؤسس مكتبا للدراسات وفي ذهنه فكرة استحداث علامة تجارية خاصة به، فضلا عن إنتاج سيارة رخيصة للجماهير. قاد فريقا صغيرا لتلبية أول طلبية لمكتبه من شركة Zündapp التي أرادت إنتاج سيارة شعبية. حدد الفريق كراسة مواصفات غير تقليدية: محرك في الخلف، هيكل بعمود فقري، عجلات مستقلة وقضبان الالتواء. ولم يستجب لطلب Zündapp باستعمال محرك نجمي بـ 5 أسطوانات، فقد صمم بورشيه محركا بـ 4 أسطوانات مبرد بالهواء. تم تركيب 3 نماذج من (Type 12) ولكنها بقيت غير مقبولة. بدأت شركة Zündapp تشهد صعوبات مالية كبيرة، ومن ثم قررت التخلي عن المشروع.

تحول فرديناند بورشيه لشركة NSU وأقنع مسؤوليها بأهمية أبحاثه. فخصصت له قروض سمحت بتوسيع مكتب دراسته وانطلاق في تطويرات مهمة. استطاع بورشيه فرض فكرته باستعمال محركات ذات 4 أسطوانات مسطحة وبنى واحدا بسعة 1500 سم³ ينتج 30 حصانا ويحقق سرعات تصل إلى 115 كم/سا. كانت خطوط السيارة دائرية ومنحدرة للأسفل وعلى الرغم من أن أضواءها لا تزال تقليدية جدا، إلا أن ملامح سيارة البيتل بدأت في الظهور. ومرة أخرى شيدت ثلاثة نماذج من (Type 32). لكن بورشيه اضطر للتوقف عن تطوير المشروع مجددا، في المقام الأول لأن شركة فيات شريك NSU، طالبت بالوقف الفوري للمشروع الذي يمكن أن ينافس سياراتها، وبعد ذلك لأن مبيعات شركة NSU من الدراجات النارية ارتفعت وتوجب على الشركة تحويل وبسرعة سلاسل الإنتاج لتلبية الطلبات.

مشروع «سيارة الشعب»

تحت نظام هتلر، انطلق سباق للحاق بإنتاج الولايات المتحدة وبريطانيا، لا سيما في ضوء تلميحات لحرب قادمة. وفي الوقت نفسه، أخفى النظام نواياه عن الشعب الألماني واعداءه بتحسين مستوى المعيشة. استغل هتلر معرض جنيف الدولي للسيارات في عام 1934 ليعلم عن نيته عن إنتاج «سيارة الشعب»، سيارة تكون في متناول الجميع بالاعتماد على الإنتاج الضخم والاستهلاك الكبير. حتى يتجسد حلم الدكتاتور بإعطاء الألمان نسخة ألمانية من سيارة فورد طراز تي. أقنع هتلر صناع القرار في نقابة صناعة السيارات بتوقيع عقد مع شركة بورشيه لإنتاج هذه السيارة الجديدة، التي تمولها الدولة. وبالتنسيق مع شركة بورشيه، رسمت خطوط أول سيارة ألمانية لفولكس فاغن. قبل هذا الإعلان في عام 1934، كان النظام قد أعطى المهندس فرديناند بورشيه عشرة أشهر لبناء النموذج الأولي. وخلافا للاعتقاد السائد، فليس هتلر من اتصل بفرديناند بورشيه. بل العكس في الواقع، فبورشيه هو من اتصل بوزارة النقل، وقدم في 17 يناير 1934 رؤيته للسيارة الشعبية. وبعد ذلك، اتصل هتلر ببورشيه لإجراء مقابلة شخصية في برلين. في عام 1933، رتب يعقوب فرلين (Jacob Werlin)، وكيل شركة مرسيدس بنز، للقاء بين هتلر وفرديناند بورشيه، في تكتم بفندق KAISERHOF في برلين. كانت كراسة المواصفات التي وضعتها الحكومة الألمانية ضاغطة. فقد حدد هتلر في خطابه الحد الأقصى للسعر بأقل من 1000 رايب مارك، لتتناسب مع أكبر عدد من الألمان. وكان يجب صنع سيارة قوية ولكن اقتصادية عند الشراء وعند الاستخدام. سيارة مزودة بمحرك 1 لتر لا يستهلك أكثر من 5ل من البنزين في 100كم وبسرعة تصل إلى 100كم/سا. وبالإضافة إلى ذلك، يجب أن تكون السيارة الجديدة قادرة على نقل مريح لأربعة أو خمسة أشخاص. وحدد الوزن الأقصى بـ 600 كغ. ولكون مستودعات السيارات نادرة جدا في ذلك الوقت، اشترط أن تكون السيارة قادرة على الصمود أمام كل حالات الطقس، وخاصة البرد.



الصورة لفرديناند بورشيه في عام 1940.

تقدم الأشغال

نماذج

في عام 1936، افتتح أدولف هتلر مصنع KdF-Stadt (أعاد الحلفاء تسميته في عام 1945 بـ «فولفسبورج Wolfsburg») والذي سينتج سيارات فولكس فاغن بـ Fallersleben، سكسونيا السفلى. سجلت شركة فولكس فاغن شركة مسؤولية محدودة في السجل التجاري في عام 1938.

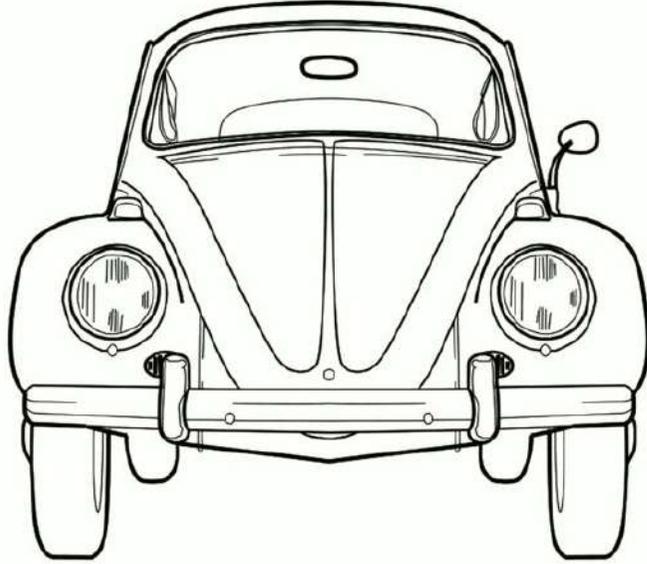
اكتمل المصنع تقريبا في عام 1939 واحتوى على أفضل الآلات الأميركية المتاحة.

بأفق إنتاج كميات كبيرة بسعر منخفض جدا تحقيقا لطلب هتلر، انتقل بورشيه إلى الولايات المتحدة خلال صيف عام 1936. وتعلم تقنيات التصنيع على نطاق واسع، وقد كانت معروفة فقط في أمريكا. قام بورشيه بزيارات لمصانع باكارد وفورد وجنرال موتورز، وكذا مصنع الهياكل «Budd»، المتخصص في جميع صناعات الصلب. وعاد مقتنعا بأن مستوى الاستثمار المطلوب يحتاج ل ضمانات من الدولة الألمانية، حيث أن رأس المال الخاص لا يمكنه وحيدا توفير مبالغ التمويل.

شغل بورشيه منصب رئيس شركة Gezuvor المسؤولة عن تطوير المشروع ، وبنهاية 1935، نجح فريقه الصغير في إكمال النموذج الأول. تم بناء نموذجين آخرين بنفس الطريقة الحرفية التقليدية في مرآب منزل عائلة بورشيه، وأجريت عليهما في العام التالي سلسلة من الاختبارات. سيارة فولكس فاغن، التي استوفت اختبارات التحمل خلال عام 1937، ليست حلة جديدة أكثر تحضرا. ويرجع شكل السيارة العام للمصمم اروين كومندا. تم اختبار حوالي ثلاثين سيارة تجريبية (عرفت باسم VW30)، جزء منها عهد بإنتاجه للمصانع مرسيديس بنز. تحت مسؤولية فيري بورشيه نجل فرديناند، أجرى الاختبارات 200 عضو SS، تناوبوا على قيادة السيارات ليلا ونهارا. في المجموع، قطعت النماذج ما مجموعه 2,4 مليون كيلومتر.



نازيون يتفقدون السيارة (نوفمبر 1938)



الشكل النهائي لفولكس فاغن.

الإعلان

تم الإعلان عن السيارة في 26 مايو 1938، بمناسبة وضع حجر الأساس لمصنع فولفسبورغ، وسميت رسمياً KdF-Stadt (و KdF اختصاراً لـ Kraft durch Freude أي «القوة من خلال الفرح»)، وهو نفس اسم فرع من جبهة العمل النازية. كان الغرض الوحيد لهذا الفرع هو تحويل انتباه الألمان من خلال تقديم الترفيه لتعزيز التزامهم بالنظام. اتضح أن الإنتاج الضخم لفولكس فاغن هو لخدمة الأغراض الدعاية أكثر منه رغبة حقيقية لنشر السيارات في البلاد. كان على المرشحين للحصول على سيارة أن يكونوا أعضاء في هذه المنظمة وأن يكون لديهم حساب توفير وأن يسدد المبلغ مقدماً. كما توجب شراء طوابع خاصة بـ 5 رايخ مارك (Reichsmark) للصفحة على دفتر التوفير قبل الحصول على دفتر الإدخار. ومن المقرر هذا النظام، المسمى VW Sparen، أعد له منذ البداية بحيث صار رسمياً منذ 1 أغسطس 1938. يدفع مبلغ 990 رايخ مارك ثمناً للسيارة، و50 للتسليم، و200 أخرى من أجل التأمين لمدة سنتين تدفع لتسليم سيارة الفولكس فاغن. دفع 336688 ألماني جزءاً من مدخراتهم لهذه الهيئة دون أن تسلم أي سيارة.

أثناء وبعد الحرب العالمية الثانية

أخرت الحرب العالمية الثانية بالفعل إطلاق سيارة البيتل، لأن الجيش الألماني استخدم المصنع لأغراض عسكرية، ولم يبدأ الإنتاج الصناعي في الواقع إلى بداية من عام 1948. استخدم الجيش الألماني خطوط التجميع لبناء كوبلوجن (بالألمانية: Volkswagen Kübelwagen)، سيارة ألمانية تعادل الجيب، وكذا سيارة شويمفجن (بالألمانية: Volkswagen Schwimmwagen) وهي مركبة برمائية. لم يتم التخلي عن البيتل تماما خلال الحرب العالمية الثانية نظرا لإنتاج سيارة Kommandeurwagen، وهي مركبة بجسم البيتل ولكن بقاعدة Kübelwagen ومجهزة بإطارات للطرق الوعرة. في مايو 1945، وبنهاية الحرب العالمية الثانية، كان مصنع فولفسبورغ مجرد حقل كبير واسع من الأنقاض. ووقعت منطقة من فولفسبورغ في حوزة القوات الأميركية، وسلم المصنع لقوات البريطانية بموجب اتفاقات بين الحلفاء. تولت وحدة REME (بالإنجليزية: Royal Electrical and Mechanical Engineers)، مسؤولة إعادة تشغيل الآلات التي دمرتها الحرب. ومن أجل تقييم الأضرار، أرسل الميجر البريطاني «إيفان هيرست». اكتشف هيرست سيارتين اثنتين من KdF أعاد بناؤهما بعض عمال المصنع طواعية، وأذهلته هذه الإرادة وأعجبته هذه السيارة الغريبة، فقرر من تلقاء نفسه إعادة تشغيل المصنع. أنتج المصنع 1,000 نسخة شهريا في حين كان يرتقب إنتاج 1,800 سيارة في اليوم الواحد، ووجه الإنتاج لقوات الاحتلال فقط. عندما ترأس «هاينريش نوردوف» شركة فولكس فاغن، وهو إطار سابق في شركة أوبل، كان إنتاج سيارة البيتل قد بدأ بالفعل. ومع ذلك، فإن دوره لم يكن بالمهم في التاريخ البيتل. فهو المسؤول عن جودة بنائها النسبي وعن تأسيسه لشبكة توزيع وخدمة ما بعد البيع متميزة، كانت أحد العوامل الحاسمة في نجاح البيتل. تدين سيارة البيتل بنجاحها تجاريا، بما في ذلك الولايات المتحدة، لإعلانات وكالة DDB، والتي صارت بعضها جزءا من التراث.

سيارة مستوحاة من أعمال تاترا أو سكودا

تشبه فولكس فاغن KdF كثيرا نموذج تاترا V570، الذي صممه المهندس التشيكي هانز لدوينكا (Hans Ledwinka) من شركة تاترا، كما تتشارك KdF في العديد من أوجه التشابه مع سلسلة نماذج للنفس العلامة التجارية في ثلاثينيات القرن العشرين، كالانسبابية الهوائية ووضع المحرك في الخلف. أطلقت تاترا دعوى قضائية، ولكنها أوقفت بعد غزو ألمان لتشيكوسلوفاكيا. في كتاب حروب السيارات (Car Wars) للمؤلف J. Mantle، ذكر بأن فرديناند بورشيه اعترف بأنه استوحى تصميم سيارة البيتل إلى حد ما من موديل تاترا V570.

عمل لدوينكا منذ عام 1922 على تصميم سيارة اقتصادية صغيرة، فأطلقت تاترا 11 في عام 1923. كان لتاترا 11 هيكل بنفق مركزي ونظام تعليق مستقل، ومحرك بأسطوانتين مسطحتين بسعة 1.1 لتر مبردة بالهواء. ويبدو أن هتلر قد امتلك سيارة تاترا 11، كان قد تنقل على متنها خلال الحملات السياسية لولايته الأولى.

خلال ثلاثينيات القرن العشرين، في حين كانت تاترا تنتج نماذج مختلفة الشكل، وفرديناند بورشيه يتقدم في نموده الأولى من KdF-Wagen، فإنه كان يجتمع مع لدوينكا بانتظام لمناقشة التقدم المحرز في أعمالهم. قدمت تاترا في عام 1933، سيارة V570 وهي نموذج أولي لسيارة بأربع مقاعد بنفس هندسة وبنية نموذج

Tratraplan. سيارة بجسم من الصلب ومحرك خلفي بأسطوانتين سعة 845 سم3 مبرد بالهواء. في عام 1932، أي قبلها بسنة، كان بورشيه قد انتهى من النموذج T12 لصالح شركة Zündapp الألمانية لصناعة السيارات، والذي قورن في كثير من الأحيان بنموذج تاترا V570، وان اختلف عنه بزجاج أمامي خاص أكثر ميلانا وبمقدمة أقل انسيابية.



سيارة كوماتدرفاغن موديل e82.



التصميم النهائي لسيارة تاترا V570

في عام 1934، كشفت شركة تاترا عن النموذج تاترا 77، وهي سيارة انسيابية منخفضة للغاية بأربعة أبواب، ومحرك بـ 8 أسطوانات بشكل V وسعة 3ل، قادرة على حمل ستة أشخاص بسرعة 140 كم/سا. وأعقب ذلك في عام 1936 نموذج T 97، سيارة صغيرة بمحرك 4 أسطوانات، اعتبرت آنذاك بالسيارة الصغيرة الأكثر تقدماً في وقتها. وكان لنموذجي تاترا عطاء محرك مدور نجده على البيتل. أطلقت البيتل في عام 1938، مبنية على هيكل بنفق مركزي وتعليق مستقل ومحرك خلفي بـ 4 أسطوانات مبرد بالهواء.

من المرجح أن يكون فرديناند بورشيه قد عانى من ضغوط أدولف هتلر المكثفة، والذي أراد من هذا المشروع الكبير إنجازاً سريعاً لأسباب سياسية. في أواخر ثلاثينيات القرن العشرين، قد يكون بورشيه استخدم براءات اختراع مختلفة لتاترا لضيق الوقت والتكلفة. وكان هتلر قد طلب بعدم عرض نموذج T77 في معرض برلين للسيارات، لأن الشبه بين نموذج T77 والبيتل يمكن أن يلقي بظلاله على هذه الأخيرة. لذلك قدمت تاترا عشرة دعاوى قضائية ضد شركة فولكس فاغن، وكان بورشيه على ما يبدو على وشك التوصل إلى اتفاق مع تاترا عندما أوقفه هتلر، الذي قال له بأنه «سوف يتولى حل المشكلة». بعد وقت قصير، تعرضت تشيكوسلوفاكيا للغزو الألماني وتمت السيطرة على مصانع تاترا. أوقف إنتاج تاترا T97 واستمر نموذج T87 في السنوات الأولى من الحرب. هذه السيارة، التي تميزت بالسرعة والكفاءة على الطرق الألمانية السريعة «autobahns»، لفت شعبية كبيرة بين المسؤولين العسكريين وضباط النظام النازي.

بعد الحرب العالمية الثانية، ونجاح البيتل، عوضت فولكس فاغن شركة تاترا بمبلغ 3 ملايين مارك ألماني

، وكانت هذه الأخير تعتقد بأن تكنولوجيا وتصميم فولكس فاغن من أعمالها. في عام 1932، بعد عام على صدور النماذج الأولى من تاترا V570، قدمت شركة صناعة السيارات التشيكية سكودا، المنافسة لتاترا، نسختين من نموذج أولي يكون قد استوحى منه فرديناند بورشيه. وقد تم تجهيز سكودا 932 بمحرك خلفي أربع أسطوانات سعة 1498 سم³ قدرته 30 حصان مبرد بالهواء. إذا كان للسيارة خطوطاً تقليدية تتناسب مع الحقبة رغم استعمال المحرك الخلفي، لكن تشابه الشكل المستدير مع سيارة البيتل واضح بشكل كبير، أكثر من نماذج تاترا. ولذلك فمن الممكن أن يكون بورشيه قد اقتترض خطوط سيارته وخصائصها التقنية من مصادر مختلفة.



سيارة تاترا نموذج تاترا 77



سيارة تاترا نموذج تاترا 97

النجاح والشعبية

رواج السيارة وارتفاع مبيعاتها، دفع بالشركة المنتجة إلى تجميعها في دول عدة:

فولفسبورغ، هانوفر، إمدن، إنغولشتات، أسنابروك - ألمانيا

ملبورن - أستراليا

إقليم بروكسل العاصمة - بلجيكا

ساو برناردو دو كاميو - البرازيل

جاكارتا - إندونيسيا

دبلن - أيرلندا

بوييلا، بوييلا - المكسيك

أوكلاند - نيوزيلندا

لاغوس - نيجيريا

مانيلا - الفلبين

ايتنهاج (Uitenhage) - جنوب إفريقيا

ساراييفو - البوسنة والهرسك (جمهورية يوغسلافيا الاشتراكية الاتحادية سابقا)

بلنسية - فنزويلا

أمريكا

لبي إنتاج البيتل المحلي، وان كان الجزء الأكبر من الإنتاج موجه نحو التصدير وبأعداد كبيرة إلى الولايات المتحدة حيث لاقت نجاحا غير اعتيادي. كانت الولايات المتحدة حينها، تعيش ازدهار ورخاء ما بعد الحرب، ومجتمع استهلاكي. فالمنازل الأميركية لم تكنف بسيارة واحدة. كما أصبحت المرأة من كبار المستهلكين وترغب في الحصول على سيارة جميلة ويمكن التحكم فيها، على عكس السيارات الأميركية الكبيرة. استجابت البيتل لهذه المطالب الجديدة، وأصبحت أول سيارة أجنبية تفرض نفسها في سوق الولايات المتحدة. الناجح الكبير لسيارة «فولكس فاغن بيتل» في الولايات المتحدة، في نسخة خاصة سميت Export (تصدير)، دفع المصنع بتصديرها أيضا إلى البرازيل وجنوب أفريقيا. وكذا في العديد من البلدان الأوروبية. ومثلت الأسواق الخارجية 41% من الإنتاج لسنة 1952. في العام التالي، صارت السيارة تجمع في البرازيل. ومع ذلك، في سبعينيات القرن العشرين، في وقت بلغت تصميم السيارات الإيطالية ذروتها،

ظهر تصميم البيتل وكأنه قد عفا عليه الزمن. كان فضاؤها الداخلي عيباً متأصلاً فيها بسبب شكلها، فتم إيقاف إنتاجها في عام 1978 بأوروبا.

وكان الحكم النهائي بتوقيف الإنتاج في 2003.

أيرلندا

بدأت فولكس فاغن مشاركتها في أيرلندا عندما قامت شركة **Motor Distributors Limited**، التي أسسها ستيفن أوفلاهيرتي، في عام 1949، بتأمين الامتياز للبلاد في معرض باريس للسيارات في ذلك العام. في عام 1950، بدأت فولكس فاغن بيتلز بالوصول إلى دبلن معبأة في صناديق في شكل كان يسمى «هدم تماماً» (CKD) جاهزاً للتجميع. تم تجميع المركبات في مستودع ترام سابق في 162 طريق شيلبورن في بولسبريدج. هذا هو الآن مقر شركة **Ballsbridge Motors** التي لا تزال وكيل فولكس فاغن. تم هنا بناء أول سيارة فولكس فاغن تم تجميعها خارج ألمانيا. هذه السيارة معروضة الآن في متحف فولكس فاغن في فولفسبورج.

المملكة المتحدة

في عام 1952، بدأ جون كولبورن باير في استيراد أعداد صغيرة من الخنافس إلى حد كبير لتلبية الطلب من أفراد القوات الجوية الأمريكية المتمركزين في كنت. اليوم، لا تزال **Colborne Garages** تحتفظ بامتيازات فولكس فاغن لـ **Walton-on-Thames** و **Guildford**. في عام 1953، بدأت شركة جيه جيلدر وشركاه المحدودة في شيفيلد في بيع الخنافس. كان جاك جيلدر مفتوناً بتصميم وهندسة الخنافس عندما صادف واحدة في بلجيكا خلال الحرب. تقدم بطلب للحصول على الامتياز بمجرد أن أتاحت له الفرصة وأصبح ممثل فولكس فاغن في شمال إنجلترا. في عام 2013، استحوذت شركة **JCT600** على

مجموعة جيلدر.

اليابان

تم تقديم النوع الأول إلى اليابان في عام 1953، وتم استيراده بواسطة وكلاء ياناس في اليابان. كانت أبعادها الخارجية وإزاحة المحرك متوافقة مع لوائح الحكومة اليابانية، مما ساعد على المبيعات. تم تقديم العديد من السيارات اليابانية بعد بيع بيتل في اليابان، باستخدام محرك تبريد الهواء وتركيب خلفي للمحرك، مثل **Subaru 360**، أو محرك مثبت في المقدمة، مثل **Honda N360**، و **Suzuki Fronte**، وميتسوبيشي مينيكاً.

التسمية

نجاحها الشعبي في النصف الثاني من القرن العشرين، أكسبها ألقابا كثيرا دلالة على إعجاب الناس بها. قبل الحرب، وعندما تم تصميمها، أطلق عليها اسم KdF-Wagen (اختصار لـ Kraft durch Freude، أي «القوة من خلال الفرح»). بعد الحرب، سميت في ألمانيا ببساطة فولكس فاغن («سيارة الشعب») ثم فولكس فاغن Type 1 وأسماء أخرى مع وصول نماذج جديدة (كوميبي "Type 2" على سبيل المثال).

ألقاب الشعبية للسيارة

الحدباء : Garbus (بولندا)

فرشاة : Cepillo (جمهورية الدومينيكان)

الفقاعة :

Boble (النرويج)

Boblen (الدنمارك)

Bubblan (السويد)

Kupla (فنلندا)

سوسة الفاكهة : Weevil (كندا)

الدعسوقة :

Carocha (البرتغال)

Coccinelle (بلجيكا، فرنسا، هايتي، كندا، سويسرا)

甲壳虫 (الصين (منطقة))

الدعسوقة [Daasouka] (الجزائر)

الخنفساء : Fusca (البرازيل)

الضفدع :

Broscuță (رومانيا)

Kodok (إندونيسيا)

Agruga (العراق)

: الجعل :

Kever (بلجيكا، هولندا)

Kewer (جنوب أفريقيا)

Maggiolino (إيطاليا)

Vabalas (ليتوانيا)

Vabole (لاتفيا)

: حشرة :

Bug (الولايات المتحدة)

Con bọ (فيتنام)

Cucarachita (المجر) : صرصور صغير

Pulguita (المكسيك) : برغوث صغير

Kugel Porsche (النمسا) : بورش المكورة

: Scarabée

Escarabajo (إسبانيا، الأرجنتين، الإكوادور، تشيلي، باراغواي، فنزويلا)

Beetle (الولايات المتحدة، جمهورية أيرلندا، المملكة المتحدة)

Bjalla (آيسلندا)

Bogár (المجر)

Brouk (التشيك)

Chrobák (سلوفاكيا)

Hrošč (سلوفينيا)

Käfer (ألمانيا)

Põrnikas (إستونيا)

Буба [Buba] (كرواتيا، جمهورية مقدونيا، صربيا)

Жук [Žuk] (روسيا)

[Hipushit] (إسرائيل)

Σκαρβαίος [Scaraveos] (اليونان)

비틀 (كوريا الجنوبية)

ビートル (اليابان)

Sedan : Sedan (البرازيل)

: سلحفاة

Kaplumbağa (تركيا)

Peta (بوليفيا)

Костенурка [Kostenurka] (بلغاريا)

ရဝတေ [Rod tao] (تايلاند)

غير قابلة للترجمة : Vocho (المكسيك)

أزمة النفط

في عام 1956، أعلن الرئيس المصري جمال عبد الناصر تأميم قناة السويس، والتي كانت تمثل شرياناً هاماً للتزود بالنفط. فواجه العالم أزمة قناة السويس، وأثر ذلك في اقتصاديات العالم وخاصة صناعة السيارات. فقد تم التخلي بسرعة عن السيارات المستهلكة كثيراً للوقود المكثف لصالح سيارات أكثر اقتصاداً. كانت هذه الأزمة مفاجئة، فالشركات الأميركية استغرقت سنوات لتطوير سيارات صغيرة وقليلة الاستهلاك. في حين أن السيارات الأوروبية كانت تلي بالفعل هذه المعايير، وكانت سيارة فولكس فاغن بيتل أشهرها في الولايات المتحدة. وجد فيها الشباب الأمريكي ما يبحث عنه.

الإشهار في وسائل الإعلام

أحرزت البيتل نجاحاً تجارياً، يرجع الفضل في ذلك جزئياً لوسائل الإعلام. أضحت نجمة والت ديزني في سلسلة من خمسة أفلام، بدأت بفيلم حب حشرة (1969) مع دين جونز. وكانت البطولة الرئيسية في الفيلم، هي سيارة البيتل هيربي

، طراز سنة 1963 مطلية بالأبيض وتحمل الرقم 53، ولديها روح، وإحساس، ومشاعر، وتحب فعل الخير، ولكنها غير قادرة على النطق!. وتعرض الأفلام لمغامرات هيربي والسباقات التي شاركت فيها. لاقت هذه الأفلام نجاحاً كبيراً.

ظهرت السيارة أيضاً في العديد من الأفلام الأخرى، كما هو الحال في فيلم The Arrival أو في Transformers: Animated، والتي يأخذ فيها أحد المتحولين شكل سيارة بيتل صفراء.

سيارة البيتل هي أيضاً واحدة من أكثر السيارات المستنسخة بحجم مصغر. أنتجت شركتنا «Hot Wheels» و«Matchbox» العديد من سيارات البيتل الصغيرة. وكذا فعلت معظم الشركات المصنعة للعب السيارات في وقت من الأوقات.



هيربي، نجمة أفلام والت ديزني.

التقنية

التصميم التقني للبيتل، الذي كان متطوراً وسابقاً لعصره وصار بمرور السنين قديماً وعفا عنه الزمن، إلى جانب شكلها البسيط لم يشكلاً أبداً عائقاً. بل على العكس، فإن البيتل تظمن وولاؤها يلهم التعاطف. تعاني البيتل تأخرًا تكنولوجياً مقارنة بالتقنية المستعملة في السيارات الحالية، إذ تمتاز بوجود أربع أسطوانات ضعيفة وصاخبة، ومحول سرعات بدون تزامن وتعليق ضعيف وسلوك غامض في كثير من الأحيان. يقول هاينريش نوردوف: «أرى أن الجمهور يعشق البيتل، ولكن أنا لا أفهم حقاً لماذا!». إذا كان تبريد المحرك بالهواء يبسط الصيانة ويضمن تشغيلاً ميكانيكياً سلساً، فإنه يجعل قمرة القيادة صاخبة بسبب التوربينات. أما بالنسبة لموقع المحرك في الخلف، فهو يسمح بتجنب استخدام الأعضاء الطويلة لنقل الحركة أو المفصلات المعقدة (مفصلات الحركة الذاتية بالجر)، ولكن حركة السيارة على الطريق تضطرب بشكل عشوائي، حتى لو أن المحرك يعطيها دفعاً جيداً جداً. أما خزان الوقود فهو موجود في مقدمة السيارة. يتكون نظام التدفئة من صندوقين يقعان على جانبي مخارج عادم السيارة. ينقل الهواء الساخن بأنبوبين مرنين إلى فتحات التهوية الموجودة على مستوى الأرض وعلى مستوى الزجاج الأمامي. العيب الرئيسي لهذا النظام هو أنه يؤدي إلى تدهور كبير على مستوى بعض أجزاء قاعدة السيارة.



القمرة الداخلية لسيارة بيتل 1949

الإصدارات

إنطلاقاً من نموذج ما بعد الحرب المدعوم بمحرك 1131 سم3 بقوة 25 حصان، تطور تقنية البيتل بشكل متكرر، ولكن حذر. فزادت القوة برفع عدد الأحصنة التي تنتجها المحركات: من محرك بأسطوانات سعتها 1192 سم3 وتنتج 30 حصان في عام 1954 إلى 34 حصان في عام 1960، ثم أسطوانات 1285 سم3 وقوة 40 حصاناً في عام 1965، فأسطوانات 1493 سم3 وقوة 44 حصاناً في 1966، ثم أسطوانات 1584 سم3 بـ 50 حصاناً في 1972. من الناحية الجمالية للسيارة، أجريت تعديلات متعاقبة لتحديث خطوطها ومن ثم اعطاؤها حجماً زائداً، مع الحفاظ على المظهر الخاص بالسيارة. أنتجت البيتل رقم مليون من مصنع فولفسبورج الساعة 14:10 من يوم 5 أغسطس 1955 وبحضور 1200 من المعجبين بهذا الحدث. بهذه المناسبة، عرضت البيتل بلون ذهبي لامع. وقد سافرت لمسافة 5000 كم عبر ألمانيا قبل أن يتم وضعها بشكل دائم في متحف الشركة في فولفسبورغ. في عام 1998، قررت شركة فولكس فاغن «إحياء» أسطورة السيارة بتقديم إصدار جديد معاصر، سمي ببساطة فولكس فاغن بيتل الجديدة (بالإنجليزية: Volkswagen New Beetle).



ليبتل رقم 1 مليون - بطلاء ذهبي اللون وخرز زجاجي مصقول مع أجزاء من الكروم



تتحول إلى سيارة سيدان تحويل اليدوية.

كبريوليه

في عام 1948 اشترى فيلهلم كارمان سيارة فولكس فاغن بيتل سيدان وحولها إلى سيارة مكشوفة بأربعة مقاعد. بعد تقديمها بنجاح في شركة فولكس فاغن في فولفسبورج، بدأت سيارة بيتل كبريوليه الإنتاج في عام 1949 بواسطة كارمان في أوسنابروك.

كانت السيارة المكشوفة أكثر من مجرد سيارة خنفساء ذات سقف قابل للطي. للتعويض عن القوة المفقودة في إزالة السقف، تم تعزيز العتبات بقضبان ملحومة على شكل حرف U، وتم تركيب شعاع عرضي أسفل الحافة الأمامية لوسادة المقعد الخلفي، وكانت الألواح الجانبية أسفل لوحة العدادات مزدوجة-حائط. بالإضافة إلى ذلك، كانت الزوايا السفلية لفتحات الباب ملحومة في ألواح التقوية المنحنية، وكانت الأبواب بها أسافين محاذاة ثانوية عند العمود B.

كانت السيارة المكشوفة أكثر من مجرد سيارة خنفساء ذات سقف قابل للطي. للتعويض عن القوة المفقودة في إزالة السقف، تم تعزيز العتبات بقضبان ملحومة على شكل حرف U، وتم تركيب شعاع عرضي أسفل الحافة

الأمامية لوسادة المقعد الخلفي، وكانت الألواح الجانبية أسفل لوحة العدادات مزدوجة حائط. بالإضافة إلى ذلك، كانت الزوايا السفلية لفتحات الباب ملحومة في ألواح التقوية المنحنية، وكانت الأبواب بها أسافين محاذة ثانوية عند العمود B.

كانت السيارة المكشوفة بشكل عام أكثر تجهيزًا من سيارة السيدان المزودة بمنافض سجانر خلفية مزدوجة، وجيوب خرائط مزدوجة، ومرآة للزينة على جانب الراكب، ودروع حجرية خلفية، وخلال عام 1969، حلقات تقليم العجلات. لم يتوفر العديد من هذه العناصر على الخنافس الأخرى حتى ظهور الحزمة الاختيارية "Luxus" (L) في عام 1970.

بعد عدد من التعديلات الأسلوبية والفنية التي تم إجراؤها على Karmann cabriolet،

(المقابلة للتغييرات العديدة التي أدخلتها فولكس فاغن على بيتل طوال تاريخها)، خرج آخر 331847 كابريوليه من خط الإنتاج في 10 يناير 1980.

سيارة نفعية

سيارة كومبي (Combi) الشهيرة الذي ظهرت سنة 1950 هي أول سيارة نفعية مستمدة من تصميم البيتل وعناصرها الميكانيكية. كانت كومبي سيارة أسطورية ظهرت في كل مسالك المغامرة لجيل الهيبيز. وبعد خمس سنوات، ظهرت كومبي «كوبيه كارمان غيا»، صممها غيا وبنائها عند كارمان. وتلاها بعد ذلك في عام 1957 نسخة كبريوليه.

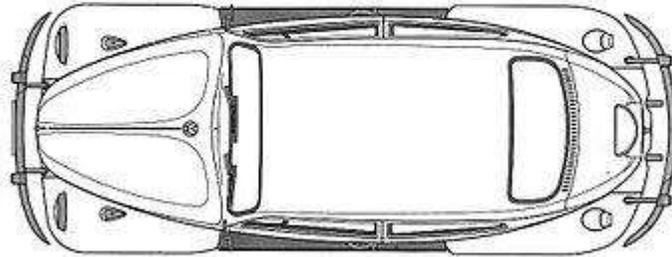
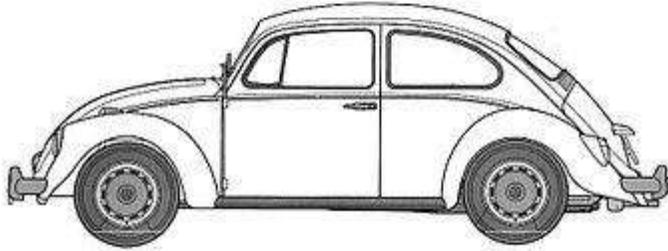
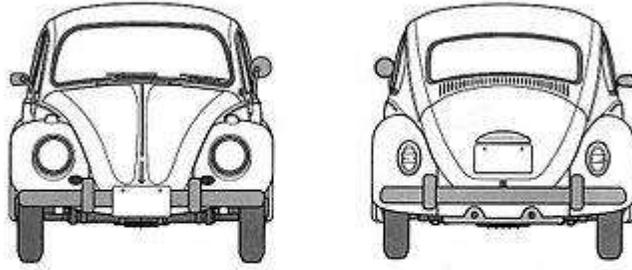
الانخفاض

على الرغم من نجاحها الكبير في الستينيات، حيث شهدت أكبر نمو في مبيعاتها في أمريكا الشمالية بين عامي 1960 و1965، إلا أنها واجهت منافسة شديدة من التصميمات الأكثر حداثة على مستوى العالم. كان اليابانيون قد صقلوا سيارات الدفع الخلفي، والمبردة بالماء، والمحرك الأمامي، والسيارات الصغيرة بما في ذلك Datsun 510 و Toyota Corona، التي نمت مبيعاتها في سوق أمريكا الشمالية بسرعة على حساب فولكس فاغن في أواخر الستينيات. قدمت هوندا طراز N600، بناءً على تصميم محرك عرضي فعال من حيث المساحة، ودفع أمامي من سيارة أوستن ميني الأصلية، إلى سوق أمريكا الشمالية في أواخر عام 1969، وقامت بترقية الطراز إلى هوندا سيفيك في عام 1972. سوف يهيمن «الثلاثة الكبار» اليابانيون قريبًا على مبيعات السيارات المدمجة في أمريكا الشمالية. في عام 1971، قدمت فورد سيارة Pinto، والتي كان لها بعض التأثير على السوق كبديل منخفض التكلفة في أعقاب انخفاض الدولار الأمريكي مقابل المارك الألماني في نفس العام. مع اقتراب الستينيات من نهايتها، واجهت فولكس فاغن منافسة شديدة من السيارات الأوروبية أيضًا. واجهت Beetle منافسة من تصميمات جديدة مثل Fiat 127 و Renault 5، وتصميمات

أكثر قوة تعتمد على تصميم Austin Mini مثل Superminis. كما تمتع المنافسون الألمان، فورد وأوبل، بمبيعات قوية للسيارات الأصغر الحديثة مثل Ford Escort و Opel Kadett. محاولات فولكس فاغن لتعزيز قوة محركها المبرد بالهواء لتلبية متطلبات السرعات العالية على الطرق السريعة في أواخر الستينيات، ثم الامتنال للوائح مكافحة التلوث الجديدة، تسببت في مشاكل تتعلق بالموثوقية وكفاءة الوقود مما أضعف سمعة التصميم القديم. خضعت قضايا السلامة المتعلقة بالخنفساء لمزيد من التدقيق، وبلغت ذروتها في إصدار عام 1972 لتقرير لاذع إلى حد ما.

خلال أوائل السبعينيات، تراجعت مبيعات بيئل في أوروبا وأمريكا الشمالية.

قدمت فولكس فاغن نماذج أخرى لتكملة بيئل طوال الستينيات ؛ النوع 3 والنوع 4 و K70 المستندة إلى NSU والأكبر. لم تحقق أي من هذه النماذج، التي تهدف إلى أسواق أكثر رقياً، مستوى نجاح بيئل. الاعتماد المفرط على طراز واحد، الآن في تراجع، يعني أن فولكس فاغن كانت في أزمة مالية بحلول عام 1974. احتاجت إلى تمويل من الحكومة الألمانية لإنتاج بديل بيئل.



أربع وجهات نظر.

تحولت خطوط الإنتاج في فولفسبورج إلى سيارة الجولف الجديدة المبردة بالماء والمحرك الأمامي والدفع بالعجلات الأمامية والتي صممها جيورجيتو جيوجيارو في عام 1974، وبيعت في أمريكا الشمالية في ذلك الوقت باسم «الأرنب». أصبح الجولف في النهاية أكثر طرازات فولكس فاغن نجاحًا منذ بيتل. تمت إعادة تصميمه بشكل دوري على مدار حياته، مع انتقال عدد قليل من المكونات بين الأجيال، ودخل الجيل الثامن في عام 2019؛ لم يكن لدى بيتل سوى تعديلات طفيفة على تصميمها الأصلي.

لم يقتل الجولف إنتاج بيتل، ولا بولو الأصغر الذي تم إطلاقه بعد عام. استمر إنتاج بيتل بأعداد أقل في المصانع الألمانية الأخرى حتى 19 يناير 1978، عندما انتقل الإنتاج السائد إلى البرازيل والمكسيك: الأسواق التي كانت تكلفة التشغيل المنخفضة فيها عاملاً مهماً. بعد هذا التحول في الإنتاج، لم تتوقف المبيعات في أوروبا، لكنها أصبحت منخفضة للغاية. تم إنتاج سيارات السيدان بيتل للأسواق الأمريكية حتى يوليو 1977

وللأسواق الأوروبية حتى عام 1985، مع استمرار الشركات الأخرى في استيراد السيارات المنتجة في المكسيك بعد عام 1985. انتهى إنتاج بيتل / كابريوليه المكشوفة (مثل طرازات 1979) في 31 يناير 1980. تم إنتاج آخر بيتل في بويلا بالمكسيك في يوليو 2003.

تم بيع الدفعة الأخيرة المكونة من 3000 بيتلز كطرازات عام 2004 وشارة باسم Última Edición، مع إطارات ذات جدار أبيض، ومجموعة من حواف الكروم التي توقفت سابقاً، واختيار لونين خاصين من الطلاء مأخوذ من New Beetle. انتهى الإنتاج في البرازيل عام 1986، ثم بدأ مرة أخرى في عام 1993 واستمر حتى عام 1996.

نهاية العالم للإنتاج

بحلول عام 2002، تم إنتاج أكثر من 21 مليون نوع 1، ولكن بحلول عام 2003، انخفض الإنتاج السنوي إلى 30000 من ذروة 1.3 مليون في عام 1971. أعلنت شركة فولكس فاغن نهاية الإنتاج في يونيو 2003، مستشهدة بتناقص الطلب، وخرجت السيارة الأصلية النهائية من النوع 1 فولكس فاغن بيتل (رقم 21529464) من خط الإنتاج في بويلا، المكسيك، في 30 يوليو 2003، بعد 65 عامًا من إنتاجها الأصلي إطلاق. تم تسليم هذه الخنفساء الأخيرة، الملقبة بـ El Rey (بالإسبانية لـ "The King" بعد أغنية مكسيكية أسطورية لخوسيه ألفريدو خيمينيز) إلى متحف الشركة في فولفسبورغ، ألمانيا.

للاحتفال بهذه المناسبة، قامت فولكس واجن بتسويق سلسلة خاصة نهائية من 3000 بيتلز تم تسويقها باسم "Última Edición" (الإصدار الأخير) باللون الأزرق الفاتح (Aquarius Blue) أو البيج (Harvest Moon Beige). تضمنت كل سيارة محرك 1.6، وإطارات ذات جدار أبيض، ومشغل أقراص مضغوطة بأربعة مكبرات صوت، ومصدات كروم، وأغطية وأغطية محور ومرايا خارجية، وشعار فولفسبورغ أعلى مقبض صندوق السيارة الأمامي، ومقصورة داخلية من القماش بالكامل، وشارة صندوق قفاز من الكروم، ولون الهيكل عجالات، زجاج ملون، رف خلفي، ولوحة VW Última Edición. قامت فرقة مارياشي بإنتاج السيارة الأخيرة. في المكسيك، كانت هناك حملة إعلانية توديعًا للبيتل. في أحد الإعلانات كانت هناك مساحة صغيرة جدًا لوقوف السيارات في الشارع، وحاول العديد من السيارات الكبيرة استخدامها، لكنها لم تستطع. بعد فترة، تظهر لافتة في مكان وقوف السيارات تقول: "Es increíble que un auto tan pequeño deje un vacío tan grande" (من المذهل أن سيارة صغيرة جدًا يمكن أن تترك مثل هذا الفراغ الكبير). رسم آخر النهاية الخلفية لسيارة بيتل 1954 (السنة التي تم فيها تأسيس فولكس فاغن في المكسيك) في الجانب الأيسر من الإعلان، كتب عليها "Erase una vez .." (ذات مرة ...) وآخر خنفساء 2003 في الجانب الأيمن، تقرأ «فين» (النهاية). الإعلانات الأخرى لها نفس نبرة الحنين إلى الماضي.

المحرك: أربع أسطوانات محقونة بالوقود (Bosch Digifant) متقابلة أفقيًا، 1,584 سم مكعب، 50 حصان (37 كو)، 98.1 نيوتن لكل متر (72.4 قدم-رطل) @ 2200 rpm، محول حفاز ثلاثي الاتجاهات

عدد الكيلومترات الوقود المقدرة: 32.5 ميل لكل غالون أمريكي (7.2 ل/100 كم؛ 32.5 mpg-US؛ 39.0 mpg-imp)

السرعة القصوى للانطلاق: 130 كيلومتر في الساعة (81 ميل/س)

الفرامل: قرص أمامي، أسطوانة خلفية

الركاب: خمسة

الخزان: 40 لتر (11 غال-أمريكي؛ 9 غالون إمبر)

الألوان: أزرق الدلو، بيج هارفست مون.



"Ultima Edición" (الإصدار الأخير) في Aquarius Blue (2003)

النماذج

ديزل

في عام 1951، قدمت فولكس فاغن نموذجًا أوليًا لـ 1.3 محرك ديزل L. صنعت فولكس فاغن اثنين فقط من محركات الديزل ذات الشفط الطبيعي والمبردة بالهواء، وركبت محركًا واحدًا في النوع الأول والآخر في النوع الثاني. تم اختبار خنفساء الديزل بمرور الوقت على نوربورغرينغ وحقت 0-100 كم / ساعة (0-62 ميل في الساعة) في 60 ثانية.

التصميم

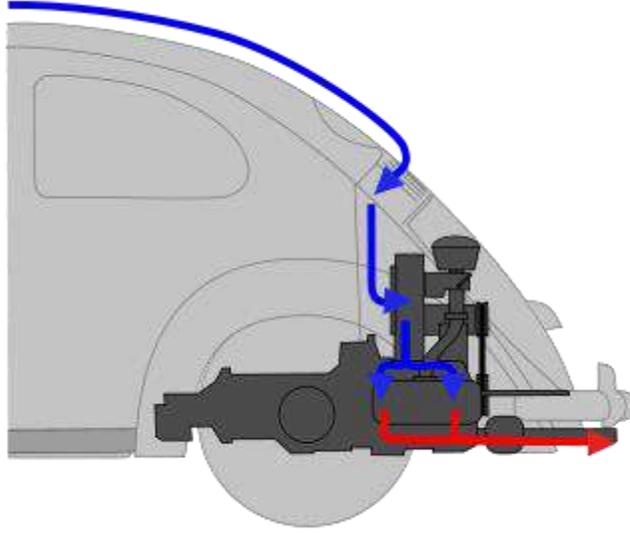
تتميز بيتل بمحرك خلفي رباعي الأسطوانات ومبرد بالهواء، ومحرك بوكسر في هيكل ببابين يتميز بزجاج أمامي مسطح يتسع لأربعة ركاب ويوفر تخزين الأمتعة أسفل غطاء المحرك الأمامي وخلف المقعد الخلفي - وتقديم معامل مقاومة 0.48 ؛ بالنسبة لهذا Cd الجيد نسبيًا، كان الجزء الخلفي المبسط للسيارة أيضًا مفيدًا. تم إرفاق ثمانية عشر مسمارًا بهيكل المنصة شبه المسطح الذي يتميز بنفق هيكل مركزي. يتميز التعليق الأمامي والخلفي بقضبان الالتواء جنبًا إلى جنب مع قضيب الموازنة الأمامي - مما يوفر تعليقًا مستقلًا على جميع العجلات. تمت مراجعة بعض الميزات الأولية لاحقًا، بما في ذلك فرامل الأسطوانة الميكانيكية، والنوافذ الخلفية المنقسمة، ومؤشرات الاتجاه الميكانيكية، وعلبة التروس غير المتزامنة. تحملت ميزات أخرى، بما في ذلك شكلها العام المميز. في الواقع، تم تقدير بيتل لمظهره الذي لم يتغير على ما يبدو و«تم تسويقه للمستهلكين الأمريكيين على أنه مضاد لجنرال موتورز وفورد: لا تؤمن بالتقدم المخطط له. نحن لا نغير السيارة من أجل التغيير.»

تم تصنيع محركها وناقل الحركة ورؤوس الأسطوانات من سبيكة خفيفة. يضمن مبرد زيت المحرك (الموجود في غطاء مروحة المحرك) درجة حرارة تشغيل مثالية للمحرك وعمر طويل للمحرك، محسنًا من خلال ترموستات تجاوز مبرد الزيت عندما يكون المحرك باردًا. ظهرت النماذج اللاحقة على خنق تلقائي. يمر هواء دخول المحرك عبر مرشح معدني، بينما يتم التقاط الجزيئات الثقيلة بواسطة حمام زيت. بعد عام 1960، تميز التوجيه بمحمد هيدروليكي يمتص المخالفات في التوجيه.

يدل على تصميم السيارة النفعية، وظهرت الداخلية رسمت الأسطح المعدنية، اندفاعة المعادن توحيد الصكوك في دائري واحد binnacle، مقاعد أمامية قابلة للتعديل، وأضعاف أسفل المقعد الخلفي، اختياري أرجوحة من النوافذ الخلفية والنوافذ الأمامية مع التمحور النوافذ تنفيس، والتدفئة عن طريق مشعبات تبادل الهواء إلى الهواء التي تعمل على حرارة المحرك، ونظام غسيل الزجاج الأمامي الذي تجنب تعقيد وتكلفة المضخة الكهربائية الإضافية وبدلاً من ذلك تلقى ضغطها من الإطار الاحتياطي للسيارة (الموجود في مقصورة الأمتعة الأمامية) والتي تم تضخيمها بشكل زائد لتلائم وظيفة الغسالة.

خلال إنتاجها، قامت فولكس فاغن بتسويق بيتل مع ناقل حركة يدوي رباعي السرعات. منذ عام 1961 (وبشكل حصري تقريباً في أوروبا)،

قدمت فولكس فاغن نسخة اختيارية من ناقل الحركة شبه الأوتوماتيكي Saxomat : ناقل حركة يدوي رباعي السرعات مقترن بقابض كهرومغناطيسي مع قابض طرد مركزي يستخدم في وضع الخمول. بعد ذلك، (بدءاً من عام 1967 في أوروبا و1968 في الولايات المتحدة)، قدمت فولكس فاغن ناقل حركة شبه أوتوماتيكي اختياري (تم تسويقه على أنه Automatic Stick Shift ويسمى أيضاً AutoStick)، وهو عبارة عن دليل ثلاثي السرعات مقترن بقابض كهربائي هوائي ومحول عزم الدوران. في حين أن المظهر العام للبيتل تغير قليلاً خلال فترة حياتها، فقد استقبلت أكثر من 78000 تغييرات تدريجية أثناء إنتاجه.



رسم توضيحي لأنظمة تبريد الهواء والعدم في محرك بيتل



1962 محرك فولكس فاغن بيتل

الإنتاج الدولي

بدأ الإنتاج الألماني للبيتل في البداية في مصنع فولفسبورج الأم حتى طرح جولف في عام 1974، ثم توسع لاحقاً ليشمل مصانع إمدن وهانوفر الأحدث. شهد استحواذ فولكس فاغن على اتحاد السيارات عام 1964 إنتاج 60 ألف سيارة سنوياً على خطوط تجميع أودي في إنغولشتات حتى عام 1971. تم تجميع آخر السيارات الألمانية الصنع في إمدن عام 1978، وبعد ذلك أصبح مصنع بويلا بالمكسيك المصدر الرئيسي لإنتاج بيتل. أنتجت دول أخرى الخنافس من CKD (مجموعات ضربة قاضية كاملة): قامت أيرلندا وتايلاند وإندونيسيا وجنوب إفريقيا وأستراليا ويوغوسلافيا (مدينة سراييفو) ونيجيريا بتجميع الخنافس بموجب ترخيص من شركة فولكس فاغن.

كان للخنافس المنتجة في المكسيك والبرازيل عدة اختلافات:

البرازيل

بدأ التجميع البرازيلي للخنافس، حيث يطلق عليه «فوسكا»، في عام 1953، بأجزاء مستوردة من ألمانيا. بحلول يناير 1959، تم تصنيع السيارات في مصنع ساو برناردو دو كامبو الجديد، على الرغم من أنها كانت تحتوي في الأصل على 60% من الأجزاء الألمانية. بحلول منتصف الستينيات، كانت السيارات تحتوي

على 99.93 ٪ من أجزاء الأجزاء البرازيلية، مع استمرار استيراد أربعة أجزاء ألمانية بقيمة إجمالية تبلغ حوالي دولار أمريكي واحد.



1969 سيارة 1300 البرازيلية (فوسكا)

استمر الإنتاج حتى عام 1986. في عام 1993 استؤنف الإنتاج واستمر حتى عام 1996. احتفظت النسخة البرازيلية بنمط الهيكل 1958-1964 (النسخة الأوروبية والأمريكية) مع أعمدة الأبواب السميكة والنوافذ الجانبية الأصغر. تم إنتاج نمط الجسم هذا أيضًا في المكسيك حتى عام 1971. حوالي عام 1973، تم تحديث جميع الخنافس البرازيلية (سلسلة 1300 و1500) باستخدام الصفائح المعدنية عام 1968، والمصدات، والحافات ذات الأربع عجلات ؛ على الرغم من أن الحافات ذات الخمس مسمار والمصابيح الأمامية "bugeye" قد تم إنتاجها في وقت متأخر من عام 1972 (كانت قاعدة VW 1200 و1300 المصنعة في البرازيل مماثلة لـ 1964 European / US 1200 حتى عام طراز 1970 ولكنها جاءت مع عجلات مهواة منذ منتصف 1960s). كان في عامي 1971 و1972 من القرن الثالث عشر الميلادي المصابيح الخلفية والمصابيح الأمامية التي تعود إلى حقبة 1964، وخزان الوقود، ولكن تم تزويدها بمصدات مرتفعة عام 1968 تم شحن مجموعات CKD البرازيلية إلى نيجيريا بين عامي 1975 و1987 حيث تم تجميع الخنافس محليًا. تم بيع الإصدارات البرازيلية المنتجة في دول أمريكا الجنوبية المجاورة المتاخمة للبرازيل، بما في ذلك الأرجنتين وأوروغواي وبيرو.

النوع الأول البرازيلي له أربعة محركات مختلفة: 1200 سم مكعب، 1300 سم مكعب، 1500 سم مكعب و1600 سم مكعب. في سبعينيات القرن الماضي، صنعت فولكس فاغن SP-2 (مشتق من مقلاة النوع 1 ومجموعة نقل الحركة من النوع 3) مع 1700 محرك سم مكعب (أ-بالمثل من 1600 سم مكعب). في البرازيل، لم يتلق النوع الأول أبداً حقناً إلكترونياً للوقود، وبدلاً من ذلك احتفظ بالمكربن (واحد أو اثنين من البراميل الواحدة) طوال حياته، على الرغم من اختلاف الكربنة عن المحركات ذات السنوات والمواصفات المختلفة.

انتهى إنتاج المحرك المبرد بالهواء أخيراً في عام 2006، بعد أكثر من 60 عاماً. تم استخدامه آخر مرة في النسخة البرازيلية من VW Bus، المسماة "Kombi"، وتم استبدالها بـ 1.4 محرك مبرد بالماء بنظام تبريد أمامي. انخرطت شركة فولكس فاغن في البرازيل في بعض عمليات سحب الخيوط في أوائل الستينيات عندما كان يتم النظر في قانون يلزم سيارات الأجرة بأربعة أبواب وخمسة مقاعد. بعد إثبات أن متوسط أجرة التاكسي كان يحمل 1.8 راكباً فقط وتوفيراً إجمالياً بنسبة عشرين بالمائة لسيارة أصغر ذات بابين، رضخت الحكومة البرازيلية ولم يدخل القانون أبداً في الكتب.

بدأت Fusca في الحصول على مهنة طويلة كسيارة أجرة في المناطق الحضرية في البرازيل.

روديسيا الجنوبية

تم استخدام شاسيه فولكس فاغن من النوع 1 كأساس لسيارة APC محمية من الألغام تسمى مركبة ليوبارد الأمنية ومركبة Pookie لإزالة الألغام، والتي أرسلتها جمهورية روديسيا خلال حرب بوش الروديسية.

المكسيك

بدأ الإنتاج المكسيكي في عام 1955 بسبب اتفاقيات مع شركات مثل كرايسلر في المكسيك وشركة Studebaker-Packard التي جمعت

السيارات المستوردة في شكل CKD. في عام 1964، بدأ إنتاجها محلياً. تتميز هذه الطرازات بزجاج أمامي ونافاذة خلفية وباب وربع زجاج أكبر بدءاً من عام 1972 والنافاذة الخلفية من عام 1965 إلى عام 1971 تم استخدام الطرازات الألمانية المبنية على الطرز المكسيكية من عام 1972 إلى عام 1985، عندما تم استبدالها بالنافاذة الخلفية الأكبر المستخدمة في عام 1972 وما بعدها من طراز بيتلز الألمانية. هذا الإصدار، بعد منتصف السبعينيات، شهد تغييراً طفيفاً مع دمج الإشعال الإلكتروني في عام 1988، ونظام إنذار ضد السرقة في عام 1990، ومحول حفاز في عام 1991 (وفقاً لما يقتضيه القانون)، بالإضافة إلى حقن الوقود الإلكتروني Digifant، رافعات الصمامات الهيدروليكية، وفلتر الزيت الدوار في عام 1993. تم وضع إشارات الانعطاف الأمامية في المصد بدلاً من وضع Beetle التقليدي أعلى الرفارف الأمامية من طراز 1977، كما كانت موجودة في German Beetles التي تم بيعها في أوروبا منذ عام 1975

فصاعداً. ابتداءً من عام 1995، تضمنت المكسيكي بيتل مكابح قرصية أمامية، ومولد بديل بدلاً من مولد، وأحزمة

أمان أمامية أوتوماتيكية. خلال عام 1995، اختفت القوالب المصنوعة من الكروم تاركة مصدات بلون الهيكل وقوالب سوداء بدلاً من ذلك في بعض الطرز. بحلول بداية عام الطراز 1996، تم إسقاط القوالب الخارجية المصنوعة من الكروم أو غير اللامع تماماً، وأسقطت فولكس فاغن دي مكسيكو (VWDM) نظام التهوية الانسيابي في سيدان بجميع تجهيزاته، ولا سيما الفتحات الخارجية على شكل الهلال خلف النوافذ الجانبية الخلفية. العام نفسه.

في منتصف عام 1996، أعيد إطلاق مكابح الأسطوانة الأمامية وأحزمة المقاعد الأمامية الثابتة في نسخة اقتصادية جديدة تسمى «فولكس فاغن سيدان سيتي»، والتي تم بيعها جنباً إلى جنب مع الإصدار الراقى «فولكس فاغن سيدان كلاسيكو» الذي كان يحتوي على فرامل قرصية أمامية ومقعد أوتوماتيكي أحزمة، مرآة الجانب الأيمن، تنجيد من القطيفة، ألوان معدنية اختيارية وأغطية عجلات بلمسة نهائية غير لامعة (توجد أيضاً في بعض الخنافس والحافلات في الثمانينيات). تم بيع هذين الإصدارين حتى منتصف عام 1998. من منتصف 1998-2003، توقف Sedán Clásico وفقدت Sedán City بادنيتها واكتسبت مكابح قرصية وأحزمة أمان أوتوماتيكية وألواناً معدنية اختيارية. تم تسمية هذا الإصدار الأخير باسم "Volkswagen Sedán Unificado" أو ببساطة "Volkswagen Sedán".

استمر المستوردون المستقلون في إمداد العديد من الدول الكبرى، بما في ذلك ألمانيا وفرنسا والمملكة المتحدة حتى نهاية الإنتاج في عام 2003. اكتشف المشجعون المخلصون للسيارة طريقة للتحايل على لوائح السلامة الأمريكية من خلال وضع الخنافس المكسيكية التي تم تصنيعها مؤخراً على أرضيات السيارات السابفة المسجلة في الولايات المتحدة. كانت الخنفساء المكسيكية (جنباً إلى جنب مع نظيرتها البرازيلية) على قائمة وزارة النقل الأمريكية (وزارة النقل) الساخنة لواردات السوق الرمادية بعد عام 1978 حيث لم تستوف السيارة لوائح السلامة.

في جنوب غرب الولايات المتحدة (أريزونا، كاليفورنيا، نيو مكسيكو، تكساس)، تعد الخنافس المكسيكية (وبعض ناقلات T2c البرازيلية) مشهداً شائعاً إلى حد ما حيث يمكن للمواطنين المكسيكيين تشغيل السيارة بشكل قانوني في الولايات المتحدة، بشرط أن تظل السيارات مسجلة في المكسيك. تم تسجيل بعض الخنافس المكسيكية في الولايات المتحدة منذ تعديل NHTSA لعام 1998 الذي منح فترة 25 عاماً حيث يمكن تسجيلها (ونظيرتها البرازيلية بما في ذلك T2C) بشكل قانوني في أي من الولايات الخمسين (وهذا يعني عام 1995 أو يمكن تسجيل الخنفساء المكسيكية السابقة اعتباراً من عام 2020 بموجب إعفاء القطع NHTSA الحالي لمدة 25 عاماً)

يمكن أن تُعزى نهاية الإنتاج في المكسيك في المقام الأول إلى التدابير السياسية المكسيكية: لم تعد الخنافس تستوفي معايير الانبعاثات لمدينة مكسيكو، حيث تم استخدام الخنافس في كل مكان كسيارات تاكسي؛ وحظرت الحكومة استخدامها كسيارات تاكسي بسبب ارتفاع معدلات الجريمة، مما يتطلب استخدام سيارات بأربعة أبواب فقط. تقاعدت آخر سيارات أجرة فوشو في مكسيكو سيتي في نهاية عام 2012.

بالإضافة إلى ذلك، تحاول فولكس فاغن (الآن أكبر شركة لصناعة السيارات في ألمانيا) تنمية صورة العلامة التجارية المتميزة والأرقى، وقد اصطلحت سيارة بيتل المتواضعة بهذه الهوية، كما يظهر في سيارات طوارق وبسات الفاخرة. في أواخر التسعينيات، فضل المستهلكون بشدة السيارات الحديثة مثل تشيفي المكسيكية ونيسان تسورو وفولكس فاغن بوينتر ولوبو.

ومع ذلك، كان الطلب على بيتل مرتفعًا نسبيًا، خاصة في التسعينيات، مع زيادة القوى العاملة في بداية العقد. تم ربط سعر النموذج الأساسي (حتى بدون راديو) بالحد الأدنى الرسمي للأجور، باتفاق بين الشركة والحكومة. في عام 1990 تكلف 5300 دولار أمريكي.



1995 فولكس فاغن بيتل المكسيكية، الطراز الأخير مع قوالب الكروم. في الصورة، 1995 جينز طبعة محدودة.



خر سيارة فولكس فاغن بيتل تم إنتاجها وتصنيعها في بويبلا، المكسيك، 30 يوليو 2003.



خنافس مزينة بأسلوب Huichol للخرز معروضة الآن في Museo de Arte Popular في مكسيكو سيتي

أستراليا

بدأ الاستيراد الرسمي لسيارة فولكس فاغن بيتل إلى أستراليا في عام 1953، وبدأت عمليات التجميع المحلي في العام التالي. تم تشكيل فولكس فاغن أستراليا في عام 1957، وبحلول عام 1960 تم استخدام ألواح الهيكل المنتجة محليًا لأول مرة. عندما تلقى الهيكل الأوروبي من النوع الأول النوافذ الأكبر لعام 1965، قررت فولكس فاغن أستراليا عدم التحديث، لكنها استمرت في إنتاج أجسام ذات نوافذ أصغر، مع ميزات فريدة للإصدارات الأسترالية. كان هذا بسبب الحجم المحدود للسوق والتكاليف التي ينطوي عليها إعادة التجهيز. وصل المحتوى الأسترالي إلى ما يقرب من 95% بحلول هذا الوقت.

استمرت الشركة التابعة الأسترالية في إنتاج نمط الهيكل السابق حتى عام 1967، عندما أُجبر انخفاض المبيعات على التحول إلى تجميع CKD باستخدام المكونات المستوردة في العام التالي. في عام 1968، أصدرت فولكس فاغن أستراليا نسختها النفعية المصممة محليًا من النوع 1، فولكس فاغن كانتري باجي أو النوع 197.

تم إنتاج آخر خنفساء مجمعة في أستراليا في يوليو 1976 مع انتهاء تجميع الطرز الأخرى في فبراير 1977.

تم استيراد جميع سيارات فولكسفاغن للسوق الأسترالية بالكامل منذ ذلك الحين.

جنوب أفريقيا

تم إنتاج بيتل أيضًا في جنوب إفريقيا في مصنع Uitenhage من 31 أغسطس 1951 إلى 1979. تم تطعيم العديد من الميزات من Super Beetle في South African Beetle 1600S، مثل الزجاج الأمامي المنحني ولوحة القيادة الجديدة والمصابيح الخلفية الأكبر حجمًا، مع الاحتفاظ بهيكل Beetle والميكانيكية. تم تقديم طراز 1600 إلى جنوب إفريقيا في عام 1972؛ تم تسويقها على أنها أرخص سيارة سعة 1.6 لتر متوفرة هناك. في أواخر عام 1976، وصلت السيارة SP 1600 Beetle الرياضية - تلقت هذه النسخة طلاءً باللون الأحمر أو الأصفر أو الفضي مع خطوط سوداء، وجناح أمامي، وإطارات عريضة، ومحرك أكثر قوة مع مكربن مزدوج وعدام أكثر حرية. كان التصميم الداخلي أيضًا رياضيًا، مع تنجيد الترتان الأحمر، وعجلة قيادة صغيرة، وكثير من الأسود غير اللامع. تسللت الطاقة إلى 43 كيلوواط (58 PS؛ 58 حصان)، من 50 ملاحظة. الجديد أيضًا في عام 1977 كان شرائط مطاطية لمصدات الصدمات لجميع القرن السابع عشر، وتم الآن تركيب المصابيح الخلفية نفسها المزودة بمصابيح احتياطية عبر النطاق. تم بعد ذلك التخلص التدريجي من النموذج ذي المحرك الأكبر في أغسطس 1978، ولم يتبق سوى طراز 1300 قيد الإنتاج.

مطالبات التأثير

زعمت العديد من السيارات والتصميمات أنها كانت «المؤثرين» الأصليين لمفهوم فولكس واجن بورشه.

بيلا باريني

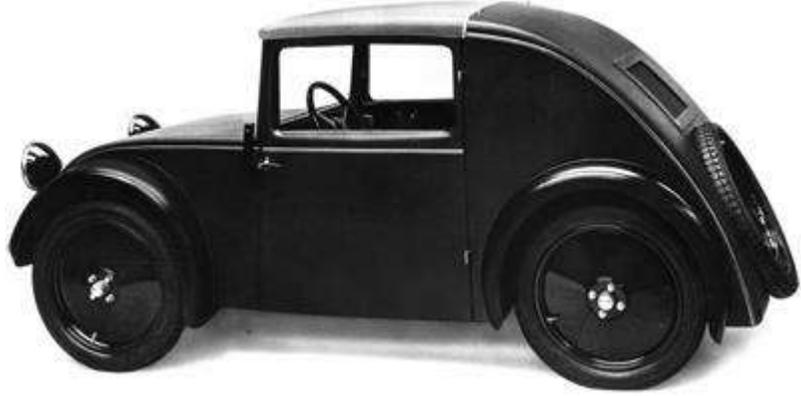
يعود الفضل إلى مهندس السيارات النمساوي المجري Béla Barényi في تصميم سيارة ذات شكل مماثل في عام 1925، في وقت مبكر قبل خمس سنوات من الكشف عن مفهوم سيارة Porsche's People.



متفوقة قياسية

قام المهندس الألماني جوزيف غانز بتصميم سيارة، "May Bug"، تشبه إلى حد بعيد سيارة فولكس فاغن بيتل. شاهد هتلر السيارة عام 1933 في معرض سيارات. هناك تشابه قوي مع Standard Superior، وهي سيارة تم إنتاجها من عام 1933 إلى عام 1935 بواسطة Standard Fahrzeugfabrik من Ludwigsburg بألمانيا، والتي أسسها صانع الدراجات النارية Wilhelm Gutbrod ولا علاقة لها بشركة Standard Motor Company في إنجلترا. تم تصميم هذه السيارات الصغيرة وفقاً لبراءات الاختراع من قبل جوزيف غانز وتتميز بمحركات عرضية ثنائية الأشواط وثنائية

الأسطوانة مثبتة أمام المحور الخلفي. ومع ذلك، طورت بورش، قبل عامين من تقديم Standard Superior، النوع 12 لـ Zündapp، والتي تتميز بالفعل بالعديد من أوجه التشابه في التصميم مع Volkswagen Beetle.



النموذج الأول للرئيس القياسي، كما تم تقديمه في IAMA في برلين عام 1933



النموذج الأولي تاترا V570 (1933)

تاترا

كان مصمم السيارات النمساوي هانز ليدوينكا معاصرًا لبورش يعمل في شركة تاترا التشيكوسلوفاكية. في عام 1931، قامت تاترا ببناء النموذج الأولي V570، والذي كان يحتوي على محرك مزدوج مسطح مبرد بالهواء مثبت في الخلف. تبع ذلك في عام 1933 نموذج أولي ثانٍ V570 بهيكل انسيابي مشابه لجسم بورش تايب 32. شكل تصميم المحرك الخلفي والعجلات الخلفية تحديًا بالنسبة للتبريد الفعال للهواء،

وخلال تطوير محرك V8 الأكبر حجمًا تاترا 77 في عام 1933، سجلت تاترا العديد من براءات الاختراع المتعلقة بتدفق الهواء إلى حجرة المحرك الخلفية.

أصبح استخدام تصميمات تبريد الهواء الحاصلة على براءة اختراع لشركة Tatra لاحقًا أحد عشر قضايا رفعت بشأنها Tatra دعوى ضد VW.

تأثر كل من هتلر وبورش بالتاترا.

كان هتلر متحمسًا للسيارات، وركب في تاترا خلال الجولات السياسية لتشيكوسلوفاكيا. كما تناول العشاء عدة مرات مع ليدوينكا. بعد إحدى هذه العشاء، قال هتلر لبورش، «هذه هي سيارة طرقاتي». من عام 1933 فصاعدًا، التقى ليدوينكا وبورش بانتظام لمناقشة تصميماتهما، واعترفت بورش «حسنًا، أحيانًا كنت أنظر من فوق كنتفه وأحيانًا كان ينظر إلى كنتفي» أثناء تصميم فولكس فاغن. كان لدى تاترا 97 لعام 1936 1749 سم مكعب، خلفي، دفع خلفي، محرك بوكسر رباعي الأسطوانات ميرد بالهواء. تكلفتها RM 5600 وتتسع لخمسة ركاب في هيكلها المبسط للغاية ذو الأبواب الأربعة، والذي يوفر تخزين الأمتعة تحت غطاء المحرك الأمامي وخلف المقاعد الخلفية. كما تميزت بنفق هيكلية مركزي مشابه موجود في بيتل. قبل بداية الحرب العالمية الثانية مباشرة، رفعت تاترا عشر دعاوى قانونية ضد فولكس فاغن لانتهاك براءات الاختراع. على الرغم من أن فرديناند بورش كان على وشك دفع تسوية لتاترا، فقد أوقفه هتلر وقال إنه «سيحل مشكلته». رفعت تاترا دعوى قضائية، ولكن تم إيقاف ذلك عندما غزت ألمانيا تشيكوسلوفاكيا في عام 1938، مما أدى إلى دخول مصنع تاترا تحت الإدارة النازية في أكتوبر 1938. أمر هتلر بإزالة T97، جنبًا إلى جنب مع T57، من شاشة عرض Tatra في عام 1939 في برلين أوتوسالون وتم توجيه تاترا لاحقًا للتركيز على الشاحنات الثقيلة ومحركات الديزل، مع جميع طرازات السيارات، باستثناء Tatra 87 -engined V8، توقف. أعيد فتح القضية بعد الحرب العالمية الثانية وفي عام 1965 دفعت فولكس فاغن لشركة Ringhoffer-Tatra 1,000,000 Deutsche Marks في تسوية خارج المحكمة.

فدين

في 28 سبتمبر 1943، قدم روي فيدين، المعروف أكثر بمشاركته في بحث محرك صمام بريستول أحادي الأكام، برناسة هاري ريكاردو، براءة اختراع بريطانية `` تحسينات متعلقة بمركبات الطرق ``، ومنح GB570814، 24 يوليو 1945، واصفًا بيبابين، سيارة ذات محرك خلفي، متطابقة في الترتيب وتتطلع إلى VW 'Käfer'. Espacenet - المستند الأصلي

تجاردا «سيارة الأحلام بريجز»

تمت الإشارة أيضًا إلى أن VW Beetle تحمل تشابهًا مذهلاً مع تصميم John Tjaarda لعام 1933 لسيارة مبسطة ذات محرك خلفي، والتي أنشأها عاملاً لشركة Briggs Manufacturing Company. في شركة Briggs، وهي شركة مصنعة لهيكل السيارات ومقرها في ديترويت لشركة Ford Motor وشركة Chrysler وغيرها من الشركات المصنعة للسيارات في الولايات المتحدة وأوروبا، كان Tjaarda يطور سيارة جذرية لفورد لاستخدامها كسيارة لينكولن جديدة. عرضت فورد سيارة العرض في معرض القرن 1933-1934 في شيكاغو باسم «سيارة أحلام بريجز». بدأ أحد التصميمات اللاحقة تمامًا مثل Beetle، إذا قمت بتقصير قاعدة العجلات، وأزلت نافذتين جانبيتين. يُزعم أيضًا أن بورش قد زارت سيارات بريجز في صيف واحد، عندما كان تجاردا رئيسًا للبحث والتطوير هناك، ويزعم العديد من مؤرخي السيارات أن سيارة بورش الشعبية قد تأثرت بتصميمات تجاردا، بما في ذلك «سلسلة ستيركنبورج» في أواخر العشرينات.

رياضة السيارات

سباقات السحب

تم تعديل الخنفساء لاستخدامها في سباقات الدراج؛ يحافظ توزيع الوزن الخلفي (تخطيط RR) على الوزن فوق العجلات الخلفية، مما يزيد من التماسك بعيداً عن خط البداية. تم تقليل وزن السيارة من أجل منافسة كاملة لسحب Beetle، مما يزيد من تحسين القبضة وكذلك نسبة القوة إلى الوزن. بالاقتران مع تصميم بيتل RR، يمكن تحقيق حركة بهلوانية بسهولة، لكن الوقت «في الهواء» يزداد سوءًا بمقدار 4/1 ميل. لمنع ذلك، تمت إضافة «قضبان حركة بهلوانية بالدراجة». النسخة البارزة، التي تم إطلاقها في الولايات المتحدة الأمريكية كانت EMPI Inch Pincher.

فورمولا في

تُستخدم Beetle أيضًا كأساس لفئة سباق العجلات المفتوحة Formula Vee : على وجه التحديد، مجموعة العارضة الأمامية للتعليق الأمامي (تتم إزالة حوامل امتصاص الصدمات أحيانًا، اعتمادًا على اللوائح في الفئة)، والمحرك ومجموعة ناقل الحركة (عادةً نوع المحور المتأرجح السابق، وليس المحور المزدوج المفصل اللاحق).

في الأصل 1200 مواصفات Formula Vee cc، لن يُسمح بإجراء ترفقيات للسيارات إلا بشكل ضئيل، بحيث لا تختلف العجلات والإطارات والمحركات كثيرًا عن Beetle الأصلية. في نهاية الستينيات، وصل خرج محرك Vee Beetle على مكربن واحد إلى 70 حصانًا؛ سترتفع السرعات القصوى تدريجيًا إلى ما يقرب من 200 كيلومتر في الساعة (124 ميل/س). في هذا التكوين، ستصبح FV واحدة من أكثر فئات رياضة السيارات للمبتدئين شيوعًا في عصرها.

في وقت لاحق، سيتم السماح بمضاعفة الكربوهيدرات وتعديل أكثر شمولاً، مما يؤدي إلى فئة **Super Vee** الأكثر قوة والتي تتميز بأجنحة للقوة السفلية و**123** كبح حصاني (**92** كو؛ **PS 125**)، التي كان لها في النهاية القليل من القواسم المشتركة مع **VW Beetle** الأصلية. حوالي عام **2000**، أعادت سباقات **Vee** في جميع أنحاء العالم تأسيس نفسها لتصبح فئة المبتدئين **1300/1200** cc مع سيارات بدون أجنحة ومحركات **VW** تنتج حوالي **60** كبح حصاني (**45** كو؛ **PS 61**)، ولكن يتضمن المزيد من الهياكل والإطارات الحديثة.

كأس المرح Uniroyal

تم تركيب أجسام فولكس فاغن بيتل على هيكل سباقات الإطار، وتستخدم في كأس **Uniroyal Fun Cup**، والتي تضم أطول سباق سيارات مستمر في العالم، وهو **Hours of Spa 25**. إنها سلسلة ميسورة التكلفة للمبتدئين يتسابق فيها السائقون النابض.

رالي ورالي كروس

دخلت الموزع النمساوي الوحيد بورش سالزبورغ (الآن بورش النمسا) بجديفة فولكس فاغن في المسابقات المحلية والأوروبية في الستينيات وأوائل السبعينيات. بدءاً من **VW 1500**، في منتصف الستينيات، تم تحقيق ذروة أداء السباقات مع **VW 1302S** و**VW 1303S** (المعروفة باسم **Salzburg Rally Beetle**) من **1971** إلى **1973**. تم إدخال المركبات في سباقات شهيرة مثل **TAP** (البرتغال)، جبال الألب النمساوية، إلبا، وأكروبوليس إلخ. كان السائقون الأفضل أداءً مثل **Tony Fall (GB)**، **Guenter Janger (AUT)**، **Harry Källström (S)**، **Achim Warmbold (D)**، **Franz Wurz (A)**، إلخ. تم تعديل المحركات بشكل كبير من القرن السابع عشر لتوصيل **125** حصان (**93** كو)، تم تزاوجها لاحقاً مع علبة تروس يدوية من خمس سرعات بورش **914**. تم تحقيق الانتصارات في عام **1973** في **Elba** بشكل عام وفئة، وأكروبوليس للفئة (**5** إجماليًا)، وبطولة النمسا **1972**، و**1973** يناير **Rallye** بشكل عام وفئة. رالي **1000** دقيقة للمركز الثاني (الأول في الفصل).

وضعت أزمة الوقود، إلى جانب وصول سيارة فولكس فاغن جولف (أرنب)، حداً لأيام الاحتشاد المدعوم بشكل غير رسمي في عام **1974**. تم بيع جميع المركبات سواء المستخدمة للتدريب أو السباق الفعلي للقرصنة، واستمر العديد منهم في السباق مع نتائج ملحوظة حتى أوائل الثمانينيات.

سلسلة Trans-Am

تم استخدام الخنافس في سلسلة **Trans-Am** لفئة **2** لتر من **1966** إلى **1967** ومرة أخرى في عام **1972**.

فازت فولكس فاغن بفنتها في سيارة Armstrong 500 في أستراليا في عامي 1962 و1963 .

باجة 1000

يتضمن سباق باجا 1000 للطرق الوعرة في شبه جزيرة باجا كاليفورنيا بالمكسيك فئات مركبات محددة لكل من الخنافس القياسية وباجا باغز. يمكن رؤية ذلك في الفيلم الوثائقي Dust to Glory .

الفئات هي:

الفئة 5 : عدد غير محدود من البق باجا

فئة 5-1600 : 1600 سم مكعب باجا باغز

الفئة 11 : سيارات السيدان فولكس فاغن



باجا بق - على غرار خنفساء معدلة

تحدي بيتل

تحدي بيتل هي بطولة سباق حلبة سباق مقرها المملكة المتحدة لفولكس فاغن بيتلز الكلاسيكية المبردة بالهواء. المفهوم العام هو أن تأخذ أي سيارة بيتل، من أي عمر أو طراز من الأربعينيات وحتى 2003، ومع الحد الأدنى من القيود، مما يسمح بتبادل الأجزاء من سنوات مختلفة، وبالطبع السيارات التي يتم إعدادها وفقاً لمتطلبات السلامة MSA (قفص، القيود ونظام الحريق وما إلى ذلك). بشكل أساسي، يجب أن تكون السيارات خنقاس مبردة بالهواء (يمكن تبديل أي عمر وأجزاء بين السنوات والموديلات)، مع حجم عجلة أقصى 15 بوصة x 6 بوصات مع إطار تحكم. يجب أن تعتمد المحركات على علبة من النوع 1، بدون حقن إلكتروني للوقود أو اشتعال ولا حث قسري، وبسعة غير محدودة. تطبق لوائح أخرى.

برنامج التحديث

انضمت فولكس فاغن إلى eClassics للسماح لمالكي الخنقاس بتحويل سياراتهم إلى سيارات كهربائية. ستبلغ سعة البطارية الإجمالية 36.8 كيلو وات في الساعة، والتي يجب أن تكون جيدة لمدى يصل إلى حوالي 200 كيلومتر (120 ميل). تصل سرعتها القصوى إلى 150 كيلومتر في الساعة (93 ميل/س) والشحن لمدة ساعة يسمح بتخزين طاقة كافية لرحلة تزيد عن 150 كيلومتر (93 ميل).

التيار الأسود

كال الباحث

كال على غرار VW

هيربي، سيارة فولكس فاغن بيتل الخيالية الشهيرة.

قائمة بأسماء فولكس فاغن النوع 1

مايرز مانكس

لكمة عربات التي تجرها الدواب

صعب 92

شناير 50

تراباننت

فولكسرود

إعلانات فولكس فاغن

Volksworld (مجلة)



سيارة خنفساء تقل 3 أشخاص

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة automobile model series ^(en) 
الفئة	عائلية
العلامة التجارية	فولكس فاجن 
المصنع	فولكس فاغن
البلد	ألمانيا النازية — ألمانيا الغربية — ألمانيا 
الإنتاج	1938 - 2003 (21,529,464)

)

منها 15,444,858 أنتجت في ألمانيا، من بينها 330,251 كبريوليه،)

وحوالي 3,350,000 في
(البرازيل)

التجميع

(ألمانيا) ومصانع أخرى حول العالم فولفسبورغ

المصمم

فرديناند بورشه

المحرك وناقل الحركة

بنزين

المحرك 4 أسطوانات مسطحة

أزمنة 4

تبريد بالهواء

خلف وضع المحرك

إلى 50 حصان بخاري 23,5 القوة

دفع الحركة

سرعات 4 ناقل الحركة

سيارة الوحدة

الوزن والأداء

إلى 800 كغ 660 الوزن

إلى 157 كم/الساعة 100 السرعة القصوى

الهيكل والجسم

الهيكل *Bicorps Fastback*

الأبعاد

مم 2,400 قاعدة الإطارات

مم 4,060 الطول

مم 1,550 العرض

مم 1,500 الارتفاع

..... انتهى الكتاب

المؤلف في سطور



الاسم: مروان سمور

تاريخ الولادة: 17- 12- 1971

مكان الولادة: اربد - الاردن.

الجنسية: أردني.

الشهادة العلمية: بكالوريوس علوم سياسية ودراسات دبلوماسية - جامعة العلوم التطبيقية الخاصة عام 1997 , عمان - الاردن.

مؤلف وكاتب وباحث سياسي أردني.

مهتم بدراسة: العلاقات الدبلوماسية - العلاقات الدولية - الشؤون الاستراتيجية - قضايا الشرق الاوسط - السياسة الامريكية تجاه الشرق الاوسط - الاقتصاد السياسي - الفكر الاسلامي.

ولديه مؤخرًا اهتمام وتركيز بالشؤون الصينية ومنطقة شرق اسيا، ودراسة مسالة صعود الصين وتأثير ذلك على الوضع الدولي القائم.

من خلال دراسته تخصص العلوم السياسية والدراسات الدبلوماسية اكتسب فهمًا قويًا للمفاهيم السياسية الرئيسية، والنظرية السياسية ونظريات العلاقات الدولية، ودراسات الدبلوماسية وقوانينها، بالإضافة إلى الأدوات وأساليب البحث العلمي في هذا التخصص.

يعتبر الكاتب واحدًا من الأصوات المعروفة في الصحافة والكتابة في العالم العربي. يشتهر بمقالات الرأي التي تتناول مجموعة متنوعة من القضايا السياسية والاجتماعية والثقافية.

له مجموعة من المواقف السياسية، وآراءه الشخصية التي تعبر عن توجهاته. ويمكن العثور على مقالاته في عدد كبير من المواقع والصحف العربية المختلفة.

المؤلف له الكثير من المؤلفات في الاقتصاد والسياسة والادب.

المؤلفات:

- 1- صنع في اليابان (3 أجزاء).
- 2- صناعة السيارات في اليابان والصين (جزئين).
- 3- صنع في الصين (جزئين).
- 4- صناعة السيارات في اليابان.
- 5- صناعة الأسلحة في اليابان.
- 6- صناعة السيارات في الصين.
- 7- صناعة الأسلحة في اليابان والصين.

- 8- صناعة الكمبيوتر وخدمات الانترنت في الصين.
- 9- شركات التكنولوجيا في اليابان والصين.
- 10- صناعة الأسلحة في الصين.
- 11- أوراق بحثية متناثرة.
- 12- أغنياء الصين في قائمة فوربس لعام 2021.
- 13- شركات التكنولوجيا في اليابان.
- 14- عندما استيقظت الصين.
- 15- أوراق سياسية متناثرة.
- 16- شركات التكنولوجيا في الصين.
- 17- أوراق شعرية ونثرية.
- 18- تقاليد الشعب الياباني والشعب الصيني - دراسة مقارنة بين تقاليد الشعبين.
- 19- الأحزاب السياسية في الولايات المتحدة الأمريكية.
- 20- إذا عطست أمريكا أصيب العالم بالزكام.
- 21- وثائق بندورا.. ووثائق مسربة لزعماء العالم
- 22- ويكيليكس السعودية... خفايا وأسرار السياسة السعودية
- 23- ويكيليكس مصر - خفايا وأسرار السياسة المصرية
- 24- ويكيليكس دول العالم - الجزء الأول

- 25- ويكيليكس دول العالم - الجزء الثاني
- 26- ويكيليكس دول العالم - الجزء الثالث
- 27- ويكيليكس دول العالم - الجزء الرابع
- 28- ويكيليكس دول العالم.. الجزء الخامس
- 29- ويكيليكس دول العالم.. الجزء السادس
- 30- رحلة عبد الله الثاني كملك.. الجانب الآخر من تناقضاته
- 31- صنع في تركيا.. الدليل التجاري لأبرز الصناعات التركية (5 أجزاء)
- 32- الصناعات الدفاعية التركية
- 33- الصواريخ والذخائر التركية ومنظوماتهما
- 34- الطائرات المسيرة التركية
- 35- المركبات القتالية التركية
- 36 - صادرات الزراعة والمواد الغذائية التركية
- 37 - المنصات الالكترونية التركية
- 38 - صناعة الملابس في تركيا
- 39 - الأثاث والسجاد التركي
- 40 - رواد الأعمال الأتراك
- 41 - صناعة السيارات والحافلات في تركيا
- 42 - شركات المشروبات الأمريكية واستثماراتها

- 43 - ماركات الملابس والاحذية والنظارات الأمريكية
- 44 - صناعة السيارات والمركبات في الولايات المتحدة.
- 45 - صناعة النفط في الولايات المتحدة.
- 46 - خطوط الطيران والشحن الجوي في الولايات المتحدة.
- 47 - صناعة أجهزة الكمبيوتر والالكترونيات في الولايات المتحدة.
- 48 - تجارة التجزئة عبر الإنترنت في الولايات المتحدة.
- 49 - سلسلة المطاعم والمقاهي في الولايات المتحدة
- 50 - شركات الادوية والرعاية الصحية في الولايات المتحدة
- 51 - شركات بيع التجزئة في الولايات المتحدة.
- 52 - شركات الطيران والفضاء الأمريكي.
- 53 - بطاقات الائتمان في الولايات المتحدة.
- 54 - العملات الرقمية في الولايات المتحدة.
- 55 - بطاقات الائتمان والعملات الرقمية في الولايات المتحدة.
- 56 - أبرز المصارف في الولايات المتحدة.
- 57 - أبرز المؤسسات المالية في الولايات المتحدة.
- 58 - أبرز المصارف والمؤسسات المالية في الولايات المتحدة.
- 59 - الصناعة المالية في الولايات المتحدة (جزئين).

- 60 - صناعة الاسلحة في الولايات المتحدة.
- 61 - شركات التكنولوجيا في الولايات المتحدة (3 أجزاء).
- 62 - شركات الغذاء الأمريكية.
- 63 - شركات الاتصالات والشبكات والفضاء الأمريكية.
- 64 - شركات الكهرباء والمياه والطاقة النووية الأمريكية.
- 65 - صنع في أمريكا (13 جزء).
- 66 - صنع في الاردن (5 أجزاء)
- 67 - أبرز الفنادق المصنفة في الاردن
- 68 - البنوك الاردنية ودورها في الاقتصاد الأردني
- 69 - البنوك والشركات التمويلية في الاردن
- 70 - التعليم بالقطاع الخاص الاردني
- 71 - الجامعات الخاصة في الاردن
- 72 - الشركات الاردنية الرائدة في البناء
- 73 - الشركات الأردنية الرائدة في قطاع الدواء
- 74 - الشركات الغذائية في الاردن
- 75 - الصناعة التمويلية في اللردن
- 76 - الصناعة الغذائية في الاردن
- 77 - المستشفيات الخاصة في الاردن

- 78 - خدمات الرعاية الصحية وصناعة الدواء في الاردن
- 79 - شركات الاتصالات ووكالات الهواتف الذكية في الاردن
- 80 - شركات الطيران في الاردن
- 81 - شركات الطيران ووكلاء السياحة والسفر في الاردن
- 82 - شركات الكهرباء في الاردن
- 83 - شركات النفط ومحطات المحروقات في الأردن
- 84 - شركات النقل الجوي والبحري في الاردن
- 85 - صناعة الاسمدة والكيماويات في الاردن
- 86 - قطاع التعدين في الاردن
- 87 - وكلاء الاجهزة الكهربائية في الأردن
- 88 - وكلاء الاجهزة الكهربائية والمطابخ في الأردن
- 89 - وكلاء الاجهزة الكهربائية والهواتف الذكية في الأردن
- 90 - أبرز رواد الأعمال في الأردن
- 91 - صنع في المانيا (4 أجزاء).
- 92 - صناعة الأسلحة في المانيا.
- 93 - شركات السيارات والحافلات الألمانية.
- 94 - الصفات الشخصية للمرأة الأوروبية الغربية.. توصيف وإرشادات وحلول.

- 95 - الصفات الشخصية للمرأة الأوروبية الشرقية.. توصيف وإرشادات وحلول.
- 96 - رحلتي إلى أوروبا.. سياحة وثقافة وانطباعات.
- 97 - ملامح شخصية المرأة الأوروبية الغربية
- 98 - ملامح شخصية المرأة الأوروبية الشرقية
- 100 99 - ويكيبيديا دول أوروبا.. رحلة معرفية الى ربوع أوروبا - موسوعة دول أوروبا... جولة معرفية وثقافية.
- 101 - مشاهداتي وانطباعاتي في مدن وشوارع أوروبا.
- 102 - صنع في فرنسا (6 أجزاء).
- 103 - شركات صناعة السيارات الفرنسية (جزئين).
- 104 - شركة "يوركوبتر" لصناعة المروحيات
- 105 - شركات صناعة المروحيات في فرنسا
- 106 - مجموعة ايرباص
- 107 - صناعة الطيران المدني في فرنسا
- 108 - صناعة الطيران في فرنسا
- 109 - شركات صناعة الدفاع الفرنسية
- 110 - شركات الطائرات العسكرية في فرنسا
- 111 - شركات الطائرات الحربية في فرنسا
- 112 - شركات التجميل والعطور والازياء الفرنسية
- 113 - الصناعات العسكرية البرية في فرنسا
- 114 - الصناعات العسكرية البحرية في فرنسا
- 115 - صنع في المملكة المتحدة (4 أجزاء).

- 116 - صناعة السيارات في المملكة المتحدة (جزئين).
- 117 - نظرة على اقتصاد دول أوروبا.
- 118 = صنع في إيطاليا (3 أجزاء).
- 119 - صناعة المركبات في إيطاليا.
- 120 - صناعة السيارات في إيطاليا.
- 121 - صناعة الملابس والعطور والاكسسوارات في إيطاليا.
- 122 - شركة فيراري للسيارات.
- 123 - شركة فيات للسيارات.
- 124 - شركات صناعة السلاح في إيطاليا.
- 125 - صناعة السيارات الرياضية في إيطاليا.
- 126 - صناعة الطيران المدني والعسكري في إيطاليا.
- 127 - صناعة الموضة في إيطاليا.
- 128 - الشركات التابعة للدولة الإيطالية
- 129 - صناعة سيارات (الأم جي) في المملكة المتحدة.
- 130 - صناعة السيارات الفارهة في المملكة المتحدة
- 131 - شركة سيارات جاغوار.
- 132 - شركة سيارات بنتلي.
- 133 - البنوك وشركات التأمين في المملكة المتحدة.
- 134 - أبرز الشركات الهندسية والمقاولات في المملكة المتحدة.
- 135 - شركة رولز رويس للمحركات.

- 136 - البنوك وشركات التأمين والمحاسبة في المملكة المتحدة
- 137 - شركات الاغذية والمشروبات في المملكة المتحدة.
- 138 - شركات النفط والغاز في المملكة المتحدة.
- 139 - صناعة السيارات في المملكة المتحدة.
- 140 - صنع في المملكة المتحدة (5 أجزاء).
- 141 - شركات الطيران في المملكة المتحدة.
- 142 - شركات الاتصالات في المملكة المتحدة.
- 143 - شركات صناعة الدواء في المملكة المتحدة.
- 144 - شركات صناعة السلاح في المملكة المتحدة.
- 145 - شركات بيع التجزئة في المملكة المتحدة.
- 146 - شركات الملابس والاكسسوارات في المملكة المتحدة.
- 147 - شركات المنتجات المنزلية والشخصية في المملكة المتحدة.
- 148 - صنع في هولندا.
- 149 - الذباب الالكتروني ودوره في تشويه الافراد والدول.
- 150 - الصراع بين الحزبين الجمهوري والديموقراطي في الانتخابات الامريكية.
- 151 - شركة "داسو" الفرنسية للطيران.

كذلك لديه ابحاث علمية تختص بالاقتصاد والسياسة في مراكز الأبحاث الاردنية والاقليمية المعتمدة.

محتويات الكتاب

2	فولكس فاجن
4	تاريخ شركة فولكس فاجن
13	الجوائز
24	فولكس فاغن غولف
42	بيك آب / فولكس فاجن العلبة
43	جيتا
44	جولف كابريوليه
48	الاختلافات الإقليمية
55	رياضة السيارات
56	جولف مارك 2
59	موديلات
64	رالي جولف
66	جولف ليمنتد
67	جولف كونتري
74	كابريوليه
75	إي59
87	الجيل الخامس (أم كاي5 / إيه5، تايب 1كاي؛ 2003)
94	الجيل السادس (أم كاي6 / إيه6، تايب 5كاي؛ 2008)
102	الجوائز
105	الجيل الثامن (أم كاي8 / أم كيو بي؛ 2019)
110	الإصدارات الكهربائية
111	جولف فاريانت توين درايف
112	فولكس فاجن إي جولف
114	فولكس فاجن جولف جي تي إي (GTE)
117	سيارات رياضية
117	جولف جي تي
121	فضيحة انبعاثات فولكس فاجن
121	الجوائز والتقدير

123	فولكس فاجن بورا
125	فولكس فاجن باسات بي1
130	فولكس فاجن كوبلوجن
132	فولكس فاجن فوكس
133	نظرة عامة
133	أمريكا اللاتينية
134	أوروبا
141	فولكس فاغن ترانزبورت
146	Volkswagen Type 2 (T2)
148	Volkswagen Type 3
150	Volkswagen Transporter T4
152	Volkswagen Transporter T5
155	Volkswagen Transporter T6
158	فولكس فاغن طوارق
168	التسويق
176	الجوائز
179	فولكس فاغن بولو
185	Volkswagen Polo Mark I
187	V ماركة بولو الأولى (شد وجه/فاسيليفتيد) (1981-1979)
188	الماركة بولو الثانية (موديل 1990-1981 C)
191	ماركة بولو الثانية (شد وجه/فاسيليفتيد) (1994-1990)
193	ماركة بولو الثالثة (التصميم N6، 1994-1999)
196	ماركة بولو الثالثة (شد وجه/فيسيليفتيد) (التصميم N26، 2000-2002)
198	بلايا بولو (1996-2002)
202	بولو فن/ بولو ديون
203	ماركة بولو الرابعة (فيسيليفتيد) (N39 ، التصميم 2005-2009)
206	كروس بولو Volkswagen CrossPolo
207	ماركة بولو الخامسة (التصميم R6، 2009 إلى الوقت الحاضر)

210	.....	ماركة بولو السادسة (التصميم AW، 2017 إلى الوقت الحاضر)
212	.....	فولكس فاغن بيتل
222	.....	النجاح والشعبية
226	.....	أزمة النفط
228	.....	التقنية
229	.....	الإصدارات
237	.....	النماذج
248	.....	النموذج الأولي تاترا V570 (1933)
249	.....	تأثر كل من هتلر وبورش بالتاترا.
250	.....	رياضة السيارات
258	.....	المؤلف في سطور

