

व्हील्स

पोर्शे 911 Turbo S

स्पीड, स्टाइल और टेक्नोलॉजी का संगम



दमदार हाइब्रिड इंजन

नई 911 Turbo S का सबसे बड़ा आकर्षण इसका इंजन है। कंपनी ने इसमें GTS मॉडल जैसा 3.6-लीटर फ्लैट-सिक्स टर्बोचार्ज्ड हाइब्रिड इंजन दिया है, जिसे एक अतिरिक्त ई-टर्बोचार्जर का सहयोग मिलता है। इस कॉम्बिनेशन की बदौलत कार 711 बीएचपी की जबरदस्त पावर और 800 एनएम का टॉर्क उत्पन्न करती है, जो इसके पिछले मॉडल की तुलना में 60 बीएचपी अधिक है। अपनी क्लास में यह पावर आउटपुट इसे और भी खास बनाता है।

इंजन की पूरी क्षमता को नियंत्रित और संतुलित रखने के लिए Porsche ने इसमें ऑल-व्हील ड्राइव सिस्टम दिया है। इसके साथ जोड़ा गया 8-स्पीड PDK डुअल-क्लच ऑटोमैटिक गियरबॉक्स इसकी परफॉर्मेंस को और स्मूद व फास्ट बनाता है।

डिजाइन और फीचर

- नई पीढ़ी की Turbo S का डिजाइन और भी एरोसिब और डायनामिक है। Turbo इंजन का पहचान चिह्न दरवाजों के पीछे व्हील आर्च पर एयर वेंट, इसे खास बनाता है।
- पिछली तरफ छोटा स्पोर्ट्स ब्रेक
- आगे/पीछे 420 मिमी/410 मिमी कार्बन सिरेमिक ब्रेक
- टाइटेनियम मफलर वाला हल्का स्पोर्ट्स एग्जॉस्ट
- 21-इंच के सेंट्रल-नट लॉकिंग व्हील

एक्टिव एयर डिप्यूजर

- बिल्कुल नया केबिन और आधुनिक कम्पैक्ट फीचर्स
- नई Porsche 911 Turbo S परफॉर्मेंस, डिजाइन और तकनीक तीनों मोर्चा पर अपने आप को इस सेगमेंट में और भी मजबूत साबित करती है।

बेहतर परफॉर्मेंस

कंपनी के अनुसार कार मात्र 2.5 सेकंड में 0 से 100 किमी/घंटा की रफ्तार पकड़ सकती है। इसी तरह 0 से 200 किमी/घंटा की स्पीड तक पहुंचने में इसे केवल 8.4 सेकंड का समय लगता है। इसकी अधिकतम गति 322 किमी प्रति घंटा बताई गई है, जो इस सेगमेंट की स्पोर्ट्स कारों में इसे बेहद प्रतिस्पर्धी बनाती है। इसके परफॉर्मेंस का अंदाजा इस बात से लगाया जा सकता है कि नूरबर्गिंग नॉर्डश्लिफ जैसे विश्व-प्रसिद्ध और चुनौतीपूर्ण रेस ट्रैक पर इस कार ने 7:03.92 मिनट का रिकॉर्ड समय दर्ज किया है। Turbo मॉडल की पहचान के रूप में इसके पिछले व्हील आर्च के पास, दरवाजों के पीछे दिए गए एयर वेंट इसकी परफॉर्मेंस वंशावली को दर्शाते हैं।



व्हील्स अलाइनमेंट और बैलेंसिंग में देरी पड़ सकती है भारी

अधिकांश कार मालिक नियमित सर्विसिंग करवा लेते हैं, लेकिन वाहन की पूरी देखभाल के लिए केवल नॉर्मल सर्विस पर्याप्त नहीं होती। कई महत्वपूर्ण मेटेनेंस प्रक्रियाएं ऐसी हैं, जो सर्विस पैकेज में शामिल नहीं होतीं और अलग से करवानी पड़ती हैं। इन्हें में से दो प्रमुख सेवाएं हैं, व्हील अलाइनमेंट और व्हील बैलेंसिंग। विशेषज्ञों के अनुसार, इन दोनों प्रक्रियाओं की अनदेखी करने पर कार के टायर, सस्पेंशन सिस्टम और यहां तक कि इंजन पर भी नकारात्मक प्रभाव पड़ सकता है। इसके बावजूद बड़ी संख्या में लोगों को यह नहीं पता होता कि इन्हें कब और कितने किलोमीटर बाद कराना चाहिए। ऐसे में यह जानना महत्वपूर्ण है कि आखिर कार में व्हील अलाइनमेंट और बैलेंसिंग कब करवानी चाहिए और किन संकेतों को देखते ही तुरंत यह करवा लेनी चाहिए। आइए आपको बताते हैं इसके बारे में -

जानकारों का कहना है कि व्हील अलाइनमेंट का मतलब कार के पहियों के एंगल को सही मापदंडों पर सेट करना होता है ताकि वाहन सीधी दिशा में चले और ड्राइविंग सुगम रहे। अलाइनमेंट बिगड़ने पर कार अपने आप बाईं या दाईं ओर खिंचने लगती है, जिससे हाईवे पर ड्राइविंग जोखिमपूर्ण हो जाती है। इसके साथ ही टायर भी असमान रूप से घिसने लगते हैं, जो लंबे समय में अतिरिक्त खर्च बढ़ाते हैं। दूसरी ओर, व्हील बैलेंसिंग में पहियों के वजन को बराबर किया जाता है। किसी पहिए में वजन असंतुलित होने पर स्टीयरिंग में कंपन महसूस होने लगता है, विशेष रूप से 60-80 किमी प्रति घंटे की स्पीड के बाद। यदि बैलेंसिंग समय पर न कराई जाए तो सस्पेंशन सिस्टम जल्दी खराब होते हैं और कार की हाई-स्पीड स्थिरता प्रभावित होती है।

कब करानी चाहिए व्हील अलाइनमेंट और बैलेंसिंग विशेषज्ञों के मुताबिक, कार मालिकों को हर 8,000 से 10,000 किलोमीटर के बीच व्हील अलाइनमेंट और बैलेंसिंग करानी चाहिए। इसके अलावा टायर बदलने के समय, लंबी यात्रा से पहले, या अगर वाहन अचानक किसी गड्ढे में जोर से गिर जाए, तब भी तुरंत अलाइनमेंट-बैलेंसिंग चेक करानी चाहिए। यदि कार एक तरफ खिंचने लगे या स्टीयरिंग में कंपन महसूस होने लगे, तो इसे और भी देर नहीं करनी चाहिए।

अलाइनमेंट और बैलेंसिंग के नुकसान

अलाइनमेंट और बैलेंसिंग में देरी करने पर कई तरह के नुकसान सामने आ सकते हैं। सबसे बड़ा नुकसान टायर की उम्र घटने के रूप में देखने को मिलता है। असमान घिसावट के कारण टायर अपेक्षा से पहले खराब हो जाते हैं, जिससे कार मालिक को अतिरिक्त खर्च करना पड़ता है। इसके अलावा, खराब अलाइनमेंट की वजह से इंजन पर अधिक दबाव पड़ता है और माइलेज कम हो सकता है। बैलेंसिंग खराब होने पर कार डायमामाने लगती है, जो सेप्टी के लिहाज से खतरनाक है।

खर्चा-लागत की बात करें तो व्हील अलाइनमेंट और बैलेंसिंग दोनों सेवाएं बेहद किफायती हैं।

बाजार में व्हील अलाइनमेंट का खर्च सामान्यतः 300 से 800 रुपये, जबकि व्हील बैलेंसिंग 300 से 600 रुपये तक होता है। यह मामूली खर्च आपको भविष्य में होने वाले महंगे रिपेयर से बचा सकता है। ऑटो विशेषज्ञ सलाह देते हैं कि समय पर व्हील अलाइनमेंट और बैलेंसिंग कराना किसी भी कार की देखभाल का बेहद जरूरी हिस्सा है। यह न केवल वाहन के प्रदर्शन और सुरक्षा को बेहतर बनाता है, बल्कि टायर और सस्पेंशन की लाइफ भी बढ़ाता है। इसलिए कार मालिकों को इस महत्वपूर्ण मेटेनेंस को नजरअंदाज नहीं करना चाहिए।

सर्दी में बार-बार बंद हो रही स्कूटी, अपनाएं यह टिप्स



सर्दी जैसे-जैसे बढ़ती है, वैसे-वैसे स्कूटी या बाइक स्टार्ट करने की परेशानी भी बढ़ जाती है। सुबह इंजन बार-बार बंद होना, सेल्फ से स्टार्ट न होना या पेट्रोल जल्दी खत्म होना। ये समस्याएं लगभग हर टू-व्हीलर मालिक की दिनचर्या बन जाती हैं। विशेषज्ञ बताते हैं कि ठंड का मौसम इंजन के प्रदर्शन पर गहरा असर डालता है। ऐसे में गाड़ी को सही देखभाल बेहद जरूरी हो जाती है। यहां जानिए उनकी सलाह में खास टिप्स -

- **ठंड में स्कूटी स्टार्ट न होने की असली वजह- सर्दी के मौसम में इंजन ऑयल गाढ़ा हो जाता है।** इससे इंजन के भीतर घर्षण बढ़ता है और गाड़ी स्टार्ट होने में ज्यादा समय लेती है। कई बार कार्बोरेटर में पेट्रोल ठीक तरह वाष्पित नहीं होता, जिससे इंजन पेट्रोल को जला नहीं पाता और बार-बार बंद हो जाता है। इसके साथ ही बैटरी पर ठंड का खास असर पड़ता है। यदि स्कूटी कुछ दिनों तक न चलाई जाए, तो बैटरी का चार्ज कम हो जाता है और सेल्फ स्टार्ट काम नहीं करता।

- **इंजन ऑयल की जांच बेहद जरूरी-** हर 1500-2000 किलोमीटर के बाद इंजन ऑयल की जांच जरूर करें और जरूरत पड़ने पर बदलाव लें। अगर ऑयल का रंग काला दिखने लगे या वह बहुत गाढ़ा महसूस हो, तो देर करना सही नहीं। सर्दी में पुराना इंजन ऑयल स्कूटी स्टार्ट होने की समस्या और बढ़ा देता है।
- **टैंक में पेट्रोल कम रखने की गलती न करें-** अक्सर लोग ठंड में स्कूटी में बहुत कम पेट्रोल रखते हैं, जिससे फ्यूल लाइन में हवा भर जाती है। इससे स्टार्टिंग में दिक्कत होती है। टैंक में हमेशा कम से कम 1 लीटर पेट्रोल जरूर रखें। साथ ही स्कूटी को लंबे समय तक बिना चलाए खड़ा न रहने दें, वरना इंजन के पार्ट्स जाम होने लगते हैं।
- **चोक का सही उपयोग-** कई लोग स्कूटी स्टार्ट करने के लिए चोक को लंबे समय तक ऑन रखते हैं, लेकिन यह इंजन के लिए नुकसानदायक है। चोक का इस्तेमाल सिर्फ 30 सेकंड के लिए किया जाना चाहिए, उसके बाद तुरंत बंद कर देना चाहिए, ताकि अतिरिक्त पेट्रोल कार्बोरेटर में जमा न हो।
- **बैटरी और अन्य देखभाल-** सर्दी में बैटरी जल्दी कमजोर हो जाती है। इसलिए हफ्ते में 2-3 बार स्कूटी को स्टार्ट करके थोड़ी दूरी चलाना जरूरी है।
- इसके अलावा, एयर फिल्टर को हर महीने साफ कराएं, ब्रेक और बलच वायर की ग्रीसिंग कराते रहे और रात में फ्यूल वाल्व बंद करना न भूलें।
- सर्दी के मौसम में थोड़ी-सी सावधानी और नियमित देखभाल स्कूटी को बिना किसी परेशानी के तुरंत स्टार्ट करने में मदद करती है। सही रखरखाव अपनाकर ठंड में भी स्कूटी आराम से चलती रहती है।

मॉय फर्स्ट राइड

एक भूल जो बन गई सबक

बचपन में जब भी परिवार के साथ बस में सफर करना होता था, मेरी आंखें हमेशा ड्राइवर की हर हरकत पर टिकी रहती थीं। बाकी बच्चे खिड़की से बाहर झांकते थे, लेकिन मेरा ध्यान इसी बात पर रहता था कि ड्राइवर दो पैरों से तीन पैडल कैसे संभालता है, गियर कब बदलता है और इतने बड़े वाहन को कैसे बिना लड़खड़ाए चलाता है। एक सवाल तो हमेशा मेरे मन को छेड़ता था कि ड्राइवर की सीट बीच में क्यों नहीं होती? अगर होती, तो वह दोनों तरफ बराबर देख सकता। बचपन की इन छोटी-छोटी जिज्ञासाओं ने मुझे गाड़ियों को समझने की एक अजीब-सी उत्सुकता दे दी थी। इसी वजह से मैं घर पर अक्सर ड्राइविंग की नकल किया करती। मुंह से बस के इंजन की आवाजें निकालते हुए, गियर बदलने का अभिनय करते हुए। तब लगता था कि मैं सिर्फ खेल रही हूँ, पर आज समझ आता है कि यही 'खेल' मुझे असल स्टेयरिंग तक ले जाने वाला था। पहली बार कार चलाने का मौका मुझे अचानक ही मिला। एक परिचित ने कहा- 'तुम चाहो तो थोड़ी देर कार चला लो।' मैं चौंक गई और खुश भी हुई। ड्राइविंग सीट पर बैठते ही दिल की धड़कन थोड़ी तेज हो गई। बगल वाली सीट पर मेरे बड़े भैया बैठ गए और मैंने मन ही मन सारी ड्राइविंग टिप्स दोहरा लीं। धीरे चलाना है, घबराना नहीं है, एक्सीलेटर हल्का दबाना है। मैंने गाड़ी धीरे-धीरे आगे बढ़ाई। रास्ते में दो पेड़ थे, जिनके बीच से कार निकालनी थी। मैं ध्यान से स्टेयरिंग मोड़ रही थी, तभी दिमाग में पुराना सवाल जाग गया, हम तो आगे देखकर गाड़ी निकालते हैं, पर पीछे का हिस्सा अपने आप कैसे सुरक्षित निकल जाता है? कार रोककर उतरने का मन हुआ और मैंने संयुक्त उतरकर देखा। कुछ देर सोचने के बाद समझ आया कि असली काम तो साइड मिरर करना है। यह समझकर मेरा आत्मविश्वास थोड़ा और बढ़ गया।



घर लौटकर मुझे कार को दीवार से बिल्कुल सटाकर पार्क करने का विचार आया। धीरे-धीरे कार आगे बढ़ाई और दीवार के करीब रोक दी। मुझे खुद पर बड़ा गर्व महसूस हो रहा था। तभी अचानक कार जोर से आगे उछली और धक्क से दीवार से टकरा गई। मैं घबरा गई, हाथ-पैर कांपने लगे, समझ ही नहीं आया कि क्या हो गया। कुछ देर बाद समझ आया- गलती मेरी ही थी। स्कूटर चलाने की आदत में मैंने ब्रेक दबाने की जगह वही पैडल दबाया, जहां स्कूटर में ब्रेक होती है, लेकिन कार में उसी जगह एक्सीलेटर होता है। गाड़ी ठीक करवाई, मन भी संभाला और एक बात हमेशा के लिए सीख ली कि ड्राइविंग सिर्फ देखने से नहीं आती, उसके लिए अभ्यास जरूरी है। अब भी तय नहीं कर पाती कि वह अनुभव सुखद था या दुखद, लेकिन इतना जरूर कह सकती हूँ कि उसी दिन मैंने गाड़ी चलाना संयुक्त सीख लिया। -दीप्ती चंदा, बरली