خبر خودرو

قیمت خودرو ترمز برید



قیمت خودرو در بازار آزاد در آخرین بررسی‌ها با تغییراتی در نرخ برخی محصولات داخلی و مونتاژی همراه بود. بررسی قیمت‌ها نشان می‌دهد خودروهایی مانند پژو ۲۰۷ اتوماتیک، دنا پلاس و فیدلیتی الیت افزایش قیمت بیشتری را تجربه کردند. در مقابل، میزان تغییرات در برخی مدل‌ها محدودتر بوده و اختلاف قیمت‌ها در گروه‌های مختلف خودرویی همچنان ادامه دارد.

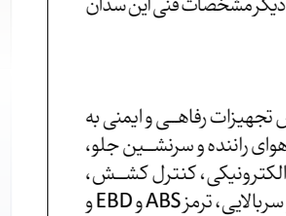
در میان محصولات داخلی، سورن پلاس دوگانه‌سوز با مخزن بزرگ در ۴ آذر با افزایش ۱۱۰ میلیون تومانی نسبت به روز قبلش، سه میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شد. دنا پلاس ۶ دنده نیز با رشد ۱۶۰ میلیون تومانی، به سه میلیارد و ۳۸۰ میلیون تومان رسید. پژو ۲۰۷ اتوماتیک از دیگر خودروهای پرتقاضای بازار بود که قیمت آن با افزایش ۲۰۰ میلیون تومانی، چهار میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان اعلام شد. تارا دنده‌ای نیز با رشد ۱۳۴ میلیون تومانی، سه میلیارد و ۱۹۰ میلیون تومان در بازار معامله شد.

کوییک S با افزایش ۳۵ میلیون تومانی به یک میلیارد و ۸۲۵ میلیون تومان رسید. ساینا S نیز نسبت به روز گذشته ۲۵ میلیون تومان افزایش قیمت داشت و یک میلیارد و ۸۵۴ میلیون تومان معامله شد. شاهین اتوماتیک با رشد ۱۶۷ میلیون تومانی، سه میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان قیمت خورد. در مقابل، تغییر قیمت اطلس G محدودتر بود و این خودرو با افزایش ۳ میلیون تومانی، در سطح دو میلیارد و ۲۰۵ میلیون تومان قرار گرفت. در بخش خودروهای مونتاژی نیز هایما S7 پرو با افزایش ۱۲۰ میلیون تومانی، هفت میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شد. فیدلیتی الیت هفت نفره هم با رشد ۲۲۰ میلیون تومانی، به هشت میلیارد تومان رسید.

کی‌ام‌سی T9 با افزایش ۲۹۰ میلیون تومانی، امروز ۱۰ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان در بازار قیمت خورد. همچنین جک J4 صفر کیلومتر با نرخ سه میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان معامله شد.

خودروی داخلی

دنا پلاس EF7P
سدان دنده‌ای با گیربکس شش‌سرعته



دنا پلاس EF7P یکی از نسخه‌های جدید سدان دنا پلاس است که با تغییر پیشرانه و استفاده از جعبه‌دنده شش‌سرعته دستی به بازار عرضه شده است.

مهم‌ترین تفاوت این مدل با نسخه‌های قدیمی‌تر دنا پلاس، استفاده از موتور EF7P به جای پیشرانه EF7 معمولی است. این سدان با طراحی بدنه آشنا و کابین نسبتاً جادار، در گروه خودروهای خانوادگی بازار داخلی قرار می‌گیرد. استفاده از گیربکس شش‌سرعته نیز از تغییرات فنی این نسخه محسوب می‌شود که در کنار پیشرانه تنفس طبیعی، ترکیب متفاوتی نسبت به مدل‌های توربوشارژ و اتوماتیک دنا پلاس ایجاد کرده است.

مشخصات فنی و عملکرد

دنا پلاس EF7P از پیشرانه چهارسیلندر ۱.۷ لیتری با حجم دقیق ۱۶۴۵ سی‌سی و ۱۶ سوپاپ بهره می‌برد. این موتور تنفس طبیعی توانایی تولید ۱۱۳ اسب‌بخار قدرت در دور موتور ۶۰۰۰ و حداکثر گشتاور ۱۵۵ نیوتن‌متر در محدوده دور موتور ۳۵۰۰ تا ۴۵۰۰ را دارد. نیروی تولیدی پیشرانه از طریق جعبه‌دنده شش‌سرعته دستی به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این خودرو حدود ۱۲ ثانیه و حداکثر سرعت آن نزدیک به ۱۹۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. مصرف سوخت ترکیبی نیز حدود ۶.۹ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. وزن تقریبی ۱۲۵۸ کیلوگرمی، باک سوخت ۶۰ لیتری و فاصله محوری ۲۶۷۱ میلی‌متری از دیگر مشخصات فنی این سدان محسوب می‌شوند.

امکانات و تجهیزات

دنا پلاس EF7P در بخش تجهیزات رفاهی و ایمنی به امکاناتی مانند دو کیسه هوای راننده و سرنشین جلو، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، کنترل کشش، سیستم کمکی حرکت در سربالایی، ترمز ABS و EBD و سیستم پایش فشار باد تایرها مجهز شده است. در بخش رفاهی نیز نمایشگر لمسی ۷ اینچی، دوربین دید عقب، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک، کروز کنترل، فرمان برقی با طراحی D شکل و کلیدهای کنترلی روی فرمان برای آن در نظر گرفته شده است. صندلی‌های جلوی برقی با قابلیت تنظیم هشت‌حالته، آینه‌های جانبی تاشونده برقی، سنسور باران، چراغ‌های روشنایی روز، مه‌شکن جلو و عقب و شیشه‌های برقی از دیگر تجهیزات این خودرو هستند. همچنین دریچه تهویه برای سرنشینان عقب و سیستم نشانگر تعویض دنده نیز در کابین آن دیده می‌شود. از نظر طراحی ظاهری، این نسخه تفاوت اساسی با سایر مدل‌های دنا پلاس ندارد و همچنان از چراغ‌های جلو و عقب کشیده، جلوپنجره کرومی و خطوط آشنای بدنه استفاده می‌کند. در فضای داخلی نیز طراحی داشبورد و چیدمان ادوات نسبت به نسخه‌های قبلی تغییر عمده‌ای نداشته است.

قیمت در بازار

بررسی قیمت‌ها در ۴ آذر ۱۴۰۵ نشان می‌دهد، دنا پلاس EF7P شش‌سرعته مدل ۱۴۰۵ در نسخه مجهز به رینگ آلومینیومی، در بازار آزاد حدود ۳ میلیارد و ۳۲۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده است. قیمت کارخانه‌ای این مدل نیز حدود ۲ میلیارد و ۴۰ میلیون تومان اعلام شده است. به این ترتیب، اختلاف قیمت بازار و کارخانه به حدود یک میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان می‌رسد.

ضرب‌الاجل ۴۵ روزه دادستان تهران برای تکمیل خودروهای ناقص

جلوگیری از فروش ۱۰ هزار خودرو خارج از شبکه توزیع



گزارش

گروه خودرو

دادستان عمومی و انقلاب تهران، در جریان بازدید از شرکت پارس خودرو با تأکید بر حمایت قوه قضائیه از تولید و اشتغال، از کاهش مطالبات چکی این مجموعه از حدود ۵ همت به ۶۰۰ میلیارد تومان، جلوگیری از فروش ۱۰ هزار خودرو خارج از شبکه توزیع و خارج از ضوابط قانونی با پیگیری دادستانی تهران خبر داد.

به گزارش میزان، علی صالحی، دادستان عمومی و انقلاب تهران، به همراه جمعی از مسئولان قضایی و اجرایی از شرکت خودروسازی پارس خودرو بازدید کرد.

قوه قضائیه پشتیبان تولید است

دادستان عمومی و انقلاب تهران در ادامه این بازدید و در نشست با مدیران و مسئولان پارس خودرو و دستگاه‌های اجرایی با تأکید بر حمایت دستگاه قضایی از تولید و اشتغال، از پیگیری مشکلات واحدهای تولیدی و صیانت از حقوق مصرف‌کنندگان در دستگاه قضایی خبر داد.

او در ابتدای این نشست با تقدیر از همکاری دستگاه‌های اجرایی، وزارت صمت، سازمان تأمین اجتماعی، سازمان امور مالیاتی، پلیس راه و دیگر نهادهای مرتبط ، گفت: «دستگاه قضایی در راستای سیاست‌های ابلاغی ریاست قوه قضائیه، سند تحول و تعالی و ستاد اقتصاد مقاومتی، حمایت از واحدهای تولیدی، حفظ اشتغال و جلوگیری از بیکاری را در دستور کار قرار داده است.»

او با اشاره به فعالیت ستاد اقتصاد مقاومتی در استان تهران و دبیرخانه فعال آن، افزود: «بسیاری از واحدهای تولیدی در استان تهران و حتی سایر نقاط کشور مشکلات خود را از طریق این ستاد پیگیری می‌کنند و بخش قابل توجهی از مشکلات با همکاری و همدلی دستگاه‌ها حل شده است.»

صالحی درباره مشکلات مجموعه پارس خودرو، گفت: « بر اساس گزارش ارائه‌شده، مطالبات چکی این مجموعه که حدود ۵ همت بود، با پیگیری‌های دادستانی تهران و تلاش مدیران شرکت به ۶۰۰ میلیارد تومان کاهش یافته است.»

دادستان تهران با اشاره به توانمندی‌های داخلی در تولید خودرو، تصریح کرد: «بخشی از تولید پارس خودرو به‌صورت کامل در داخل کشور انجام می‌شود و این نشان‌دهنده توانمندی جوانان و نخبگان کشور است.»

> دادستان تهران با اشاره به بازدید از خط تولید و وجود خودروهای ناقص، گفت: حدود ۱۱ هزار دستگاه خودرو ناقص در پارس خودرو و بیش از ۲۰ هزار دستگاه در سایپا وجود دارد. وی از مدیران دو شرکت خواست با تأمین قطعات داخلی و همکاری لازم، این خودروها حداکثر ظرف ۴۵ روز تکمیل شوند تا بخشی از گلایه‌های مردمی برطرف شود

همچنین وی بر تمرکز بر تولید کمی و کیفی، استفاده از ظرفیت‌های داخلی و توجه به صادرات تأکید کرد.»

صیانت از حقوق مصرف‌کنندگان در دستور کار است

صالحی در ادامه با تأکید بر اینکه در کنار حمایت از تولید، صیانت از حقوق عامه و مصرف‌کنندگان نیز در دستور کار است، به موضوع فروش حدود ۱۰ هزار خودرو خارج از شبکه توزیع و خارج از ضوابط قانونی اشاره کرد و گفت: «بلافاصله پس از مشاهده گزارش، دستور پیگیری ویژه صادر شد و با همکاری وزارت صمت و ضابطان، محل نگهداری خودروها پلمب و دستور توقیف صادر شد.»

او افزود: « با صورتجلسه‌ای که صادر شد، معامله ابطال و برات‌ها توسط بانک عامل عودت داده شد و با عوامل تخلف برخورد قانونی خواهد شد.»

دادستان تهران همچنین از راه‌اندازی سامانه متمرکز فروش خودرو با پیگیری دادستانی تهران خبر داد و گفت: «با پیگیری‌های انجام‌شده، بالغ بر ۲۵۰۰ دستگاه خودرو در این سامانه بارگذاری شده و حدود ۸۳ شرکت خودروساز محصولات خود را عرضه کرده‌اند. این سامانه که با همکاری وزارت صمت تا پایان آذر تکمیل می‌شود، از خودروسازان خواست محصولات خود را در این سامانه عرضه کنند.

ضرب‌الاجل ۴۵ روزه به خودروسازان

دادستان تهران با اشاره به بازدید از خط تولید و وجود خودروهای ناقص، گفت: «حدود ۱۱ هزار دستگاه خودرو ناقص در پارس خودرو و بیش از ۲۰ هزار دستگاه در سایپا وجود دارد. وی از مدیران دو شرکت خواست با تأمین قطعات داخلی و همکاری لازم، این خودروها حداکثر ظرف ۴۵ روز تکمیل شوند تا بخشی از گلایه‌های مردمی برطرف شود.»

او همچنین بر لزوم تعیین تکلیف معوقات تأکید کرد و افزود: «پارس خودرو حدود ۲۳ هزار دستگاه معوقه دارد که باید تا پایان سال تحویل داده شود. در سایپا نیز مقرر شد تعهدات تا پایان سال تکمیل شود و برای خودرو شاهین نیز تلاش شود تا پایان تیرماه تعهدات ایفا شود.»

صالحی با اشاره به گلایه مردم از تأخیر در تحویل خودرو و تغییرات قیمتی، گفت: «مشکلات تولیدکنندگان قابل درک است، اما این مشکلات نباید به افزایش قیمت در بازه کوتاه‌مدت منجر شود و باید رضایت مشتریان جلب شود.»

پیگیری مشکلات ارزی، استاندارد، اسقاط و انرژی

گفتنی است؛ در این نشست، مشکلاتی همچون تخصیص ارز برای خودروهای چانگان، تمدید گواهی استاندارد تا پایان سال ۲۰۲۷، گواهی اسقاط و تعلیق تحویل یک هزار دستگاه خودرو، استفاده از ابزارهای بانکی، مسائل مالیاتی و تأمین برق و گازوئیل واحدهای تولیدی مطرح شد.

دادستان تهران دستور داد موضوع تخصیص ارز خودروی چانگان با همکاری وزارت صمت و بانک مرکزی پیگیری و مساعدت لازم انجام شود. همچنین مقرر شد مشکل گواهی استاندارد و اسقاط در جلسه‌ای مشترک با سازمان ملی استاندارد و خودروسازان ظرف یک هفته تعیین تکلیف شود.

دادستان تهران همچنین از همکاری پلیس راه برای خروج خودروهای با پلاک ویژه و همکاری سازمان تأمین اجتماعی تقدیر کرد و درباره مشکلات مالیاتی، گفت: «جلسه‌ای ظرف یک هفته با حضور مدیران خودروسازی، سازمان امور مالیاتی و سازمان برنامه برگزار و تصمیم مناسب برای حمایت از تولید اتخاذ شود.»

صالحی همچنین بر پیگیری موضوع تأمین برق و گازوئیل واحدهای تولیدی تأکید کرد و گفت: «تعطیلی یا خاموشی یک واحد تولیدی به معنای آسیب به رونق کشور و ایجاد مشکل برای مردم است. وزارت نیرو، وزارت نفت و شرکت پخش و پالایش باید با رعایت صرفه‌جویی، همکاری ویژه با واحدهای تولیدی داشته باشند.»

این لندکروز کوچک برای آسفالت ساخته نشده است

نسخه ارتقایافته تویوتا FJ با ظاهری زمخت‌تر و تجهیزات جدی‌تر، برای ماجراجویی آماده می‌شود

ترجمه

یاسمن صادق شیرازی

گروه خودرو



تویوتا FJ از همان ابتدا با طراحی جعبه‌ای، ابعاد جمع‌وجور و چهره‌ای الهام‌گرفته از لندکروزرهای قدیمی، هویت متفاوتی در میان شاسی‌بلندهای امروزی دارد؛ اما ظاهراً این ویژگی‌ها برای بعضی علاقه‌مندان به آفرود کافی نیست. تیونر ژاپنی Kuhl Racing حالا دست به کار شده تا این شاسی‌بلند کوچک را با مجموعه‌ای از تغییرات ظاهری و فنی، به خودرویی آماده‌تر برای مسیرهای دشوار تبدیل کند. افزایش ارتفاع، لاستیک‌های بزرگ‌تر، سپرهای مقاوم و حتی نصب سوپرشارژر، بخشی از برنامه‌ای است که قرار است FJ را به نسخه‌ای خشن‌تر و توانمندتر از قبل تبدیل کند.

به گزارش سایت motor1، این پروژه در شرایطی معرفی شده که تویوتا هنوز برنامه‌ای برای عرضه لندکروزر FJ در بازار آمریکا ندارد؛ بازاری که این خودرو می‌توانست در آن رقیبی متفاوت برای فورد برانکو اسپرت و سوبارو فارستر باشد.

شرکت Kuhl Racing به‌تازگی از برنامه ارتقای گسترده لندکروزر FJ رونمایی کرده است. این مجموعه که Iron Build نام دارد، تغییراتی از جمله افزایش ارتفاع سیستم تعلیق، استفاده از لاستیک‌های بزرگ‌تر، بازطراحی سپرها و افزودن جزئیات الهام‌گرفته از خودروهای کلاسیک را در برمی‌گیرد. نتیجه کار، خودرویی است که بیش از گذشته به یک لندکروزر آفرودی تمام‌عیار شباهت دارد. این پروژه هنوز در مرحله مفهومی قرار دارد، اما Kuhl Racing امیدوار است در آینده نزدیک نسخه نهایی آن را به خیابان‌ها بیاورد.

لندکروزر FJ با چهره‌ای متفاوت برای مسیرهای سخت

بخش عمده تغییرات در نمای جلویی خودرو دیده می‌شود. Kuhl Racing سپر استاندارد را کنار گذاشته و به جای آن از سپری حجیم‌تر و مقاوم‌تر استفاده کرده است که یک سینی محافظ زیر بدنه نیز در قسمت پایینی آن قرار دارد. این تغییرات در کنار کیت افزایش ارتفاع، ظاهر خودرو را به شاسی‌بلندهای تخصصی آفرود نزدیک‌تر کرده و فضای بیشتری برای نصب لاستیک‌های بزرگ فراهم آورده است.

سیستم تعلیق ارتقایافته با رینگ‌های ۱۸ اینچی و لاستیک‌های Dunlop Grantrek همراه شده است. البته مشتریانی که به دنبال ظاهری تهاجمی‌تر هستند، می‌توانند رینگ‌های بزرگ‌تر ۲۰ یا ۲۲ اینچی را نیز انتخاب کنند. این تیونر همچنین در حال توسعه یک گارد فلزی برای قسمت جلویی خودروست که چراغ نواری LED به‌صورت یکپارچه در آن تعبیه می‌شود. در کنار این مجموعه، چراغ‌های گرد و متفاوت نیز به‌عنوان یک آپشن در نظر گرفته شده‌اند؛ جزئیاتی که حال‌وهوای کلاسیک لندکروزرهای قدیمی را به FJ جدید منتقل می‌کنند.

در نمای عقب نیز تغییرات مشابهی دیده می‌شود. سپر عقب بازطراحی شده تا هماهنگی بیشتری با ظاهر خشن قسمت جلو داشته باشد. علاوه براین، Kuhl Racing روی تجهیزاتی مانند محل نصب زاپاس در قسمت عقب، باربند سقفی، اسپویلر انتهایی سقف و خروجی چهارگانه اگزوز کار می‌کند. تغییرات به نمای بیرونی محدود نمی‌شوند و روکش‌های اختصاصی صندلی نیز در فهرست تجهیزات پیش‌بینی شده قرار دارند. به این ترتیب، خریداران می‌توانند علاوه برظاهر خودرو، فضای داخلی آن را هم مطابق سلیقه خود تغییر دهند.

سوپرشارژر برای لندکروزر کوچک تویوتا

برنامه Kuhl Racing تنها به نصب رینگ‌های بزرگ‌تر و تغییرات ظاهری محدود نمی‌شود. این شرکت در حال توسعه مجموعه‌ای از ارتقاهای فنی است که می‌تواند قابلیت‌های حرکتی FJ را نیز تحت تأثیر قرار دهد. سیستم تعلیق قابل تنظیم و مجموعه ترمز بزرگ‌تر از جمله تجهیزاتی هستند که برای این خودرو در نظر گرفته شده‌اند. اما شاید جذاب‌ترین بخش برنامه این تیونر، توسعه کیت سوپرشارژر برای پیشرانه باشد. اضافه شدن سوپرشارژر می‌تواند توان خروجی موتور را افزایش دهد و لندکروزر FJ را به خودرویی جذاب‌تر برای علاقه‌مندان به رانندگی خارج از جاده تبدیل کند.

البته Kuhl Racing هنوز جزئیات دقیقی درباره میزان افزایش قدرت موتور، مشخصات فنی سوپرشارژر و زمان عرضه این تجهیزات منتشر نکرده است. بنابراین باید منتظر ماند و دید نسخه نهایی Iron Build تا چه اندازه با نمونه مفهومی معرفی‌شده تفاوت خواهد داشت.

هزینه ۶۵۰۰ دلاری برای تغییر چهره FJ

بر اساس اعلام Kuhl Racing، هزینه مجموعه کامل تغییرات Iron Build برابر با ۱,۰۳۲,۱۳۰ ین ژاپن است که با نرخ تبدیل فعلی حدود ۶,۴۷۵ دلار می‌شود. اگر قیمت خودروی لندکروزر FJ نیز به این مبلغ اضافه شود، هزینه خرید خودرو به همراه مجموعه ارتقاها از حدود ۵,۲۵۰,۰۰۰ ین، معادل تقریبی ۳۳,۰۲۰ دلار، آغاز خواهد شد.

با توجه به حجم تغییرات، این رقم چندان دور از انتظار نیست. افزایش ارتفاع، رینگ و لاستیک‌های آفرودی، سپرهای جدید و سایر تجهیزات ظاهری، چهره FJ را به‌طور محسوسی تغییر می‌دهند. از سوی دیگر، اضافه شدن تجهیزات فنی مانند سیستم تعلیق قابل تنظیم، ترمزهای ارتقایافته و سوپرشارژر می‌تواند ارزش این مجموعه را برای علاقه‌مندان به آفرود بیشتر کند.

البته قیمت‌های اعلام‌شده مربوط به بازار ژاپن هستند و عرضه این مجموعه در سایر کشورها به شرایط هر بازار بستگی دارد. از طرف دیگر، تویوتا هنوز برنامه‌ای برای عرضه لندکروزر FJ در آمریکا اعلام نکرده است؛ بنابراین علاقه‌مندان آمریکایی فعلاً نمی‌توانند روی خرید این شاسی‌بلند کوچک و اجرای پروژه Iron Build حساب باز کنند.



چراغ خطر

ترمز خودرو
چه زمانی از نفس می‌افتد؟



بعضی از قطعات خودرو تا زمانی که از کار نیفتاده‌اند، چندان به چشم نمی‌آیند، اما درباره ترمز نمی‌توان منتظر چنین لحظه‌ای ماند. راننده ممکن است خرابی چراغ، ایراد سیستم صوتی یا حتی اختلال در عملکرد کولر را برای مدتی نادیده بگیرد، اما وقتی پای ترمز به میان می‌آید، کوچک‌ترین تغییر در عملکرد آن اهمیت پیدا می‌کند. لنت ترمز یکی از همان قطعاتی است که شاید ابعاد کوچکی داشته باشد، اما نقش آن در ایمنی خودرو به هیچ‌وجه کوچک نیست.

هر بار که پدال ترمز را فشار می‌دهیم، لنت‌ها با دیسک تماس پیدا می‌کنند تا سرعت چرخ‌ها کاهش پیدا کند. همین تماس مداوم و ایجاد اصطکاک باعث می‌شود سطح لنت به‌تدریج ساییده و از ضخامت آن کاسته شود. بنابراین فرسودگی لنت اتفاق غیرعادی نیست؛ مسأله زمانی جدی می‌شود که این قطعه بیش از حد ساییده شده باشد و دیگر نتواند وظیفه خود را با کیفیت مطلوب انجام دهد. نکته اینجاست که لنت ترمز معمولاً یکباره از کار نمی‌افتد؛ پیش از رسیدن به مرحله خطرناک، نشانه‌هایی از خود بروز می‌دهد که اگر راننده آنها را بشناسد، می‌تواند پیش از بروز مشکل جدی برای تعویض اقدام کند.

وقتی ترمز گرفتن با صدای سوت همراه می‌شود

یکی از اولین نشانه‌هایی که می‌تواند از فرسودگی لنت خبر دهد، صدای سوت یا جیغ هنگام ترمزگیری است. در بسیاری از لنت‌ها، قطعه فلزی کوچکی به‌عنوان هشداردهنده تعبیه شده که با کم شدن ضخامت مواد اصطکاکی، به دیسک نزدیک می‌شود و هنگام تماس با آن صدای مشخصی ایجاد می‌کند. این صدا در واقع هشداری است که به راننده می‌گوید لنت به روزهای پایانی عمر خود نزدیک شده است.

البته هر صدای سوتی الزاماً به معنای تمام شدن لنت نیست. رطوبت، گردوغبار، زنگ‌زدگی سطح دیسک یا حتی جنس نامناسب لنت هم می‌تواند چنین صدایی ایجاد کند. با این حال، اگر صدا مداوم باشد یا پس از چند بار ترمز گرفتن از بین نرود، بهتر است سیستم ترمز بررسی شود.

وضعیت، زمانی جدی‌تر می‌شود که به جای صدای سوت، صدای ساییده شدن دو قطعه فلزی به گوش برسد. این اتفاق ممکن است نشان دهد لایه اصطکاکی لنت کاملاً از بین رفته و بخش فلزی آن مستقیماً با دیسک تماس دارد. ادامه رانندگی در چنین شرایطی می‌تواند به دیسک آسیب بزند و هزینه تعمیر را چند برابر کند.

پدال ترمز از چه چیزی خبر می‌دهد؟

پدال ترمز یکی از اولین بخش‌هایی است که تغییر در عملکرد سیستم ترمز را به راننده منتقل می‌کند. اگر برای متوقف کردن خودرو مجبور هستید پدال را بیشتر از گذشته فشار دهید یا احساس می‌کنید واکنش ترمزها مثل قبل سریع و مطمئن نیست، بهتر است موضوع را جدی بگیرید.

گاهی نیز پدال هنگام ترمزگیری لرزش دارد یا ضربان آن به پای راننده منتقل می‌شود. این وضعیت می‌تواند به مشکلاتی مانند تاب برداشتن دیسک ترمز مربوط باشد. از سوی دیگر، پایین رفتن بیش از حد پدال یا نرم شدن غیرعادی آن ممکن است نشانه وجود هوا در مدار ترمز، نشتی روغن یا ایراد در بخش هیدرولیکی باشد. بنابراین نباید تمام تغییرات پدال را به فرسودگی لنت نسبت داد؛ بررسی مجموعه ترمز برای پیدا کردن علت اصلی ضروری است.

وقتی خودرو دیرتر از همیشه متوقف می‌شود

شاید خطرناک‌ترین نشانه فرسودگی سیستم ترمز، افزایش مسافت توقف باشد. تصور کنید در یک مسیر شهری با سرعت معمولی حرکت می‌کنید و ناگهان خودروی جلویی ترمز می‌کند. در چنین موقعیتی، حتی چند متر افزایش در مسافت توقف، می‌تواند اهمیت زیادی داشته باشد.

اگر احساس می‌کنید خودرو با همان میزان فشار روی پدال، دیرتر متوقف می‌شود، باید وضعیت لنت‌ها و سایر اجزای سیستم ترمز بررسی شود. البته این مشکل همیشه از لنت نیست. کیفیت و وضعیت لاستیک‌ها، شرایط سطح جاده، سلامت دیسک و عملکرد سیستم هیدرولیک نیز بر قدرت ترمزگیری تأثیر دارند. به همین دلیل، تشخیص علت نباید صرفاً بر اساس احساس راننده انجام شود.

ضخامت لنت معیاری برای تشخیص زمان تعویض

یکی از مطمئن‌ترین راه‌ها برای تشخیص زمان تعویض لنت، بررسی ضخامت بخش اصطکاکی آن است. ضخامت لنت نو در بسیاری از خودروها حدود ۱۰ تا ۱۲ میلی‌متر است، اما این عدد با توجه به نوع خودرو و طراحی سیستم ترمز تفاوت دارد.

به‌طور معمول، زمانی که ضخامت لنت به حدود ۳ میلی‌متر می‌رسد، باید برای تعویض آن برنامه‌ریزی کرد. کاهش ضخامت به ۲ میلی‌متر یا کمتر نیز به معنای رسیدن لنت به محدوده فرسودگی جدی است و نباید استفاده از آن را ادامه داد. نکته مهم این است که لنت‌های داخلی و خارجی یک محور ممکن است به یک اندازه ساییده نشوند؛ بنابراین بررسی هر چهار لنت به صورت جداگانه اهمیت دارد.