

معادله دیفرانسیل را مثل آب خوردن حل کنید

دخل و خرج

سمیه محمدنیا حنایی - در هفته پیش از دیفرانسیل خودرو صحبت کردیم. دیفرانسیل قطعه‌ای است که باعث تنظیم میزان چرخش چهار چرخ خودرو در شرایط متنوع می‌شود و چنانچه دیفرانسیل خودرویی کار نکند، باعث منحرف شدن یا حتی چپ کردن خودرو می‌شود. در این هفته به مشکلات رایج دیفرانسیل و راه‌های تشخیص آن می‌پردازیم. قبل از هر چیزی باید بگوییم که تعمیر دیفرانسیل یک کار حرفه‌ای است، اما آشنایی با عیوب و راه‌های رفع آن‌ها می‌تواند به شما برای داشتن یک دیفرانسیل با عمر بالا کمک کند.

اگر صدای گوش‌خراشی از خودروی تان در دورهای بالای موتور می‌شنوید، به این معناست که دیفرانسیل خودروی تان خراب شده است. این خرابی ممکن است به دلایلی چون شل بودن یا ساییدگی کرانویل و پینیون، شکستگی یا خرابی بلبرینگ‌ها، میزان نبودن یا شل بودن مهره واسطه اتفاق بیفتد.

مشکل داغی دیفرانسیل می‌تواند ناشی از کم یا نبود میزان متناسب از واسکازین، استفاده بیش از حد، گرفتگی روزنه تهویه هوای دیفرانسیل و سفت بودن کرانویل و پینیون باشد. اگر دیفرانسیل هنگام دور زدن صدا می‌دهد، خبر از سفت بودن دنده‌های سرپلوس و هوزینگ، خرابی واشرهای جانبی بین دنده‌ها، خرابی دنده‌ها و سفت بودن دنده‌های هرز گرد و شفت هرز گرد می‌دهد.

کارشناسان و تعمیرکاران برای افزایش طول عمر دیفرانسیل خودرو چند پیشنهاد توصیه می‌کنند. مهم‌ترین توصیه آن‌ها به روغن کاری (روانکاری) مناسب و به موقع خودرو است. بیشتر معایب دیفرانسیل از نبود روانکاری مناسب ناشی می‌شود. توصیه دیگر به تمیز نگه داشتن مسیر تهویه دیفرانسیل است. گفتنی است تعلل در تمیز کردن یا باز کردن راه تهویه دیفرانسیل می‌تواند منجر به ایجاد مشکلاتی مانند روغن دادن چرخ‌های عقب، گرم شدن بیش از حد دیفرانسیل، ترکیدگی در دیفرانسیل و خرابی کاسه نمد شود. تعویض به موقع واسکازین و استفاده از روغن بلبرینگ‌های مرغوب نیز در افزایش عمر دیفرانسیل موثر است.

مقایسه انواع پژو پارس و تفاوت تیپ‌های مختلف آن

پژوی ایرانی در ۴ تصویر

توان به تغییر ترمیم داخل کابین و داشبورد آن اشاره کرد. داشبورد جدید که طراحی زیبایی هم دارد به داشبورد سوناتایی معروف است. هم‌اکنون، پژو پارس در چهار مدل در بازار معاملات خودرو حضور دارد که در این مطلب براساس گزارش وبلاگ دیوار قصد داریم با بررسی تیپ‌های مختلف و انواع پژو پارس، راهنمای خرید پژو پارس را به متقاضیان این خودرو ارائه کنیم.

پژو پارس از آن خودروهایی است که حتی تکرار ۲۰ ساله هم نتوانسته است از محبوبیت آن بکاهد. این خودرو را در حقیقت باید حاصل یک همکاری نیمه تمام بین شرکت‌های ایران خودرو و پژو فرانسه بدانیم. پژو پارس از سال ۸۰ تا امروز در خط تولید ایران خودرو قرار داشته و همواره از پرفروش‌ترین محصولات بازار داخل بوده است. از تغییرات مهم این خودرو طی این سال‌ها، می‌

پژو پارس معمولی (پژو پارس سال)

پژو پارس معمولی که با نام پژو پارس سال هم شناخته می‌شود، مدل پایه و ارزان‌ترین تیپ از این خودروست. موتور به کار رفته در پژو پارس سال، موتور XU7 پژو ۴۰۵ است که ۸ سیلندر و ۱.۸ لیتر حجم دارد. این موتور در پارس سال هم، همان مشکلات ۴۰۵ مانند سوزاندن واشر سرسیلندر را به همراه دارد. سیستم انتقال قدرت این خودرو نیز بر عهده همان گیربکس پژو ۴۰۵، موسوم به BE1 است که یک گیربکس ۵ سرعته دستی است. این خودرو می‌تواند حداکثر سرعت ۱۹۰ کیلومتر بر ساعت را تجربه کند و طی ۱۱ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. در میان انواع پژو پارس این مدل رکورددار بیشترین میزان مصرف سوخت است. مصرف سوخت ترکیبی این خودرو در حدود ۹.۲ لیتر گزارش شده است. یکی دیگر از نقاط ضعف این خودرو سروصدای بیش از حد موتور، به خصوص در سرعت‌های بالاست که می‌تواند در سفرهای طولانی آزار دهنده باشد. امکانات این خودرو در حد یک مدل پایه است و تنها به چند مورد خلاصه می‌شود. کیسه هوای سرنشینان جلو، دکمه‌های کنترلی روی فرمان و سیستم تهویه هوای اتوماتیک با دریچه برای سرنشینان عقب از جمله این امکانات است.

پژو پارس LX

یکی دیگر از انواع پژو پارس و از قضا پرفرمدارترین تیپ این خودرو، همین تیپ LX است. این خودرو از نظر فنی و امکانات و تجهیزات متفاوت از پژو پارس سال است. موتور به کار رفته در این خودرو، TU5 و ۱.۶ لیتری پژو ۲۰۶ است. افزایش ۸ واحدی قدرت موتور به دلیل گشتاور پایین‌تر فرصتی برای عرض اندام نداشته و LX نسبت به پارس سال در سواری دچار نوعی کرختی است. شتاب صفر تا ۱۰۰ این خودرو ۱۳/۲ ثانیه و حداکثر سرعت آن ۱۹۰ کیلومتر بر ساعت است. ارمغان این موتور برای پارس LX صدای موتور کمتر، خرابی‌های کمتر و مصرف سوخت پایین‌تر است. مصرف سوخت ترکیبی این تیپ محبوب پژو پارس ۷/۱ لیتر اعلام شده است. در میان تیپ‌های مختلف پژو پارس، LX مجهزترین خودرو محسوب می‌شود. برخی از امکانات این خودرو عبارت‌اند از: کیسه هوای راننده، دزدگیر هوشمند، ایموبایزر، سیستم‌های پایداری و ترمز ABS، EBD و EBA، تنظیم برقی و گرم‌کن صندلی راننده، بالابرهای برقی شیشه‌های جلو و عقب، پاور ویندوز، ینه‌های جانبی راهنما دار تاشو خودکار، سیستم سنسور دنده عقب، سیستم تهویه هوای مطبوع دستی، فرمان هیدرولیک و چراغ‌های جلو با قابلیت تنظیم نور.

پژو پارس اتوماتیک

در سال ۱۳۸۹، ایران خودرو پژو پارس را با گیربکس ۴ سرعته اتوماتیک تولید و به بازار عرضه کرد. این خودرو که جزو نخستین خودروهای دنده اتومات تولید داخل است، به جز جعبه‌دنده از نظر مشخصات فنی موتور تفاوت چندانی با مدل LX ندارد. شتاب صفر تا ۱۰۰ این خودرو ۱۴/۲ ثانیه و مصرف سوخت ترکیبی آن در حدود ۸/۲ لیتر است. به‌ازای اضافه کردن گیربکس اتوماتیک، EBD از سیستم ترمز این خودرو کم شده و دیگر خبری از تاشوی خودکار در آینه‌های جانبی نیست.

پژو پارس ELX

در مقایسه انواع پژو پارس، پرقدرت‌ترین، پرشتاب‌ترین و کم مصرف‌ترین مدل، پارس ELX است. تولید پارس ELX که به موتور زانتیایی معروف است، از سال ۸۴ آغاز شد و تا سال ۹۲ ادامه داشت. پیش‌رانه این خودرو، موتور زانتیا با حجم ۱۷۶۱ سی‌سی است که می‌تواند ۱۱۰ اسب بخار قدرت و ۱۵۵ نیوتن متر گشتاور تولید کند. گیربکس BE3 که از نوع ۵ سرعته و دستی است، وظیفه انتقال قدرت به چرخ‌های جلو را بر عهده دارد. شتاب صفر تا ۱۰۰ پارس ELX برابر با ۹ ثانیه و مصرف سوخت ترکیبی آن ۶/۲ لیتر است و استاندارد آلایندگی یورو ۳ دارد. ایران خودرو در سال ۹۲ تولید ELX موتور زانتیایی را متوقف و به جای آن موتور قدیمی و پر استهلاک XUM را در این تیپ جایگزین کرد. این موتور هم حجم خروجی کمتری دارد و هم مصرف سوخت بالاتری. شاید نصب این موتور و کم شدن استقبال مردم از این مدل باعث شد تا در نهایت در سال ۹۶ خط تولید ELX متوقف شود. از نظر تجهیزات ایمنی و امکانات رفاهی، ELX تقریباً با پارس LX در یک سطح است.



ایران خودرو تصمیم گرفت با عقد قراردادی با شرکت فرانسوی پژو، مجوز مونتاژ موتورهای پژو روی پیکان را به دست بیاورد. این خلافت باعث شد جان دوباره‌ای به خط تولید پیکان تزریق شود اما خودروسازان داخلی از خلافت و اراده لازم برای به روز رسانی مدل‌های پیکان برخوردار نبودند و نتیجه این اهمال‌کاری‌ها توقف خط تولید در ۲۵ اردیبهشت ۸۴ بعد از ۳۸ سال فعالیت شد.

نوک پیکان روی سیبل خودروی ملی

سیلندرهای آلومینیومی، وجود دو کاربراتور و چهار عدد چراغ در جلو میسر شد. وجود تغییراتی در داشبورد مانند داشتن آمپر برق و فشار روغن در کنار درجه باک از دیگر آپشن‌های جذاب هیلمن جی تی بود.

اما داستان تولید پیکان در ایران با فراز و نشیب‌هایی همراه بود. تغییر مدیریت شرکت مادر اولین موضوعی بود که پیکان با آن دست و پنجه نرم می‌کرد. هر چند تولید پیکان در ایران با تغییر مدیریت دستخوش تغییر نشد اما با شروع تحریم‌ها ایران در خصوص تأمین قطعات اصلی موتور دچار مضیق شد. بنابراین تولید ۷۰ هزار دستگاه پیکان به ۳ هزار دستگاه در سال کاهش یافت. این موضوع تا سال ۶۴ ادامه داشت تا این که کارخانه کرایسلر به صورت رسمی پایان خط تولید پیکان در کشور مادر را اعلام کرد. پس از آن شرکت

سمیه محمدنیا حنایی - بعد از شکست طرح تولید فیات در ایران و سپس نافر جام ماندن قرارداد با شرکت آلمانی مرسدس بنز، ایرانی‌ها برای تحقق رویای خودروی ملی سراغ شرکت نیمه ورشکسته انگلیسی روتوس رفتند. نتیجه همکاری آن‌ها راه اندازی و مونتاژ خودروی پیکانی بود که در خود کشور مادر اقبال چندانی را تجربه نکرده بود. پیکان از همان ابتدا توانست بازار خوبی برای خود در ایران دست و پا کند و همگامی‌اش با تغییرات مدل‌هایی که در کشور مادر روی نمونه اولیه ایجاد می‌شد، نیز باعث می‌شد که گروه‌های متنوع‌تری از خریداران را جذب خود کند. مثلاً پیکان هیلمن هانتر جی تی یا همان پیکان جوانان خودمان! با اندک تغییراتی توانست بسیاری از جوانان را جزو طرفداران خودش بکند. این تغییرات مانند افزایش قدرت موتور با سر

قیمت انواع برلیانس مدل ۹۹

نام محصول	قیمت (میلیون تومان)
کراس ۱/۶۵ لیتری	۴۰۰
۲۲۰، دنده‌ای	۲۵۵
۲۳۰، دنده‌ای	۲۶۰
۲۳۰، اتوماتیک، ۱/۶۵ لیتری	۳۶۵
۳۳۰، اتوماتیک، ۱/۶۵ لیتری	۳۷۴