भारतीय ऑटोमोबाइल बाजार में किफायती 7-सीटर गाड़ियों की मांग तेजी से बढ़ रही है। बढ़ते परिवार, बेहतर स्पेस की जरूरत और बजट में मल्टी-यूटिलिटी व्हीकल की चाह ने इस सेगमेंट को खासा मजबूत बना दिया है। इसी मांग को ध्यान में रखते हुए निसान ने फरवरी में अपनी नई 7-सीटर कार मीटर एमपीवी 'ग्रेवाइट' को लॉन्च किया है। इसकी शुरुआती इंट्रोडक्ट्री एक्स-शोरूम कीमत 5.65 लाख रुपये रखी गई है, जो इसे एंट्री-लेवल 7-सीटर खरीदारों के लिए आकर्षक विकल्प बनाती है। कंपनी ने दमदार इंजन और प्लेटफॉर्म के साथ नई स्टाइलिंग, बेहतर फीचर्स और उन्नत सुरक्षा पैकेज देकर इसे फैमिली-फ्रेंडली कार के रूप में पेश किया है। ऐसे में कम बजट में 7-सीटर की तलाश कर रहे ग्राहकों के लिए ग्रेवाइट एक व्यावहारिक विकल्प साबित हो सकती है।

- फीचर डेस्क

एक्सटीरियर : ज्यादा बोल्ड और मस्कुलर

इसकी बेसिक बॉडी शेप ट्राइबर से प्रेरित दिखाई देती है, लेकिन ग्रेवाइट को अलग पहचान देने के लिए कई नए स्टाइलिंग एलिमेंट्स जोड़े गए हैं। फ्रंट फेसिया पर बड़ी हनीकॉम्ब पैटर्न ग्रिल, बोनट पर 'Gravite' बैजिंग और स्लिम एलईडी डीआरएल्स इसे आधुनिक और दमदार लुक देते हैं। साइड प्रोफाइल में ऊंची रूफलाइन और सीधा स्टांस इसे ज्यादा स्पेशियस और प्रैक्टिकल दर्शाते हैं। 15-इंच स्टील व्हील्स और रूफ रेल्स इसकी यूटिलिटी अपील को मजबूत बनाते हैं। रियर सेक्शन में रैपअराउंड एलईडी टेललैंप्स, क्रोम स्ट्रिप और सी-शेप्ड सिल्वर एक्सेंट इसे प्रीमियम टच प्रदान करते हैं। कलर ऑप्शन की बात करें, तो यह ओनिक्स ब्लैक, स्टॉर्म व्हाइट, मेटैलिक ग्रे, ब्लेड सिल्वर और फॉरेस्ट ग्रीन जैसे पांच आकर्षक रंगों में उपलब्ध है।

वेरिएंट और कीमत

ग्रेवाइट को चार प्रमुख वेरिएंट- VXiA, Acenta, N-Connecta और Tekna में उतारा गया है। ट्रांसमिशन के तौर पर 5-स्पीड मैनुअल और 5-स्पीड एएमटी दोनों विकल्प उपलब्ध हैं, जिससे ग्राहक अपनी जरूरत और ड्राइविंग सुविधा के अनुसार चयन कर सकते हैं। कीमत की बात करें, तो यह 5.65 लाख रुपये से शुरू होकर लगभग 8.93 लाख रुपये (टेकना लॉन्च एडिशन एएमटी) तक जाती है। कंपनी ने इसकी बुकिंग शुरू कर दी है और डिलीवरी मार्च 2026 से प्रारंभ होने की संभावना जताई जा रही है। निसान की रणनीति स्पष्ट है कि कम कीमत में भरोसेमंद 7-सीटर विकल्प देकर बड़े ग्राहक वर्ग को आकर्षित करना।

Nissan Gravite
कम बजट में बड़ा स्पेस

फीचर और सेफ्टी

निसान ने ग्रेवाइट को फीचर्स के मामले में प्रतिस्पर्धी बनाए रखने की कोशिश की है। इसमें क्रूज कंट्रोल, वायरलेस फोन चार्जर और रियर एसी वेंट्स जैसी सुविधाएं मिलती हैं। सुरक्षा के लिहाज से छह एयरबैग स्टैंडर्ड दिए गए हैं, जो इस कीमत में एक महत्वपूर्ण विशेषता है। इसके अलावा एबीएस के साथ ईबीडी, इलेक्ट्रॉनिक स्टेबिलिटी कंट्रोल (ESC), रियर पार्किंग कैमरा, पार्किंग सेंसर और टायर प्रेशर मॉनिटरिंग सिस्टम (TPMS) भी शामिल हैं। सेगमेंट में स्टैंडर्ड छह एयरबैग का मिलना इसे सुरक्षा के मामले में मजबूत दावेदार बनाता है।

इंटीरियर : सादगी और उपयोगिता का मेल

- ग्रेवाइट का केबिन डिजाइन सादा, लेकिन कार्यात्मक है। डुअल-टोन ब्लैक और बेज थीम के कारण अंदर का माहौल खुला और हवादार महसूस होता है। डैशबोर्ड लेआउट परिचित जरूर है, लेकिन प्रेजेंटेशन में हल्के बदलाव इसे नया रूप देते हैं।
- बीच में 8-इंच का टचस्क्रीन इंफोटेनमेंट सिस्टम दिया गया है, जो वायरलेस एप्पल कारप्ले और एंड्रॉयड ऑटो को सपोर्ट करता है। इसके नीचे मैनुअल क्लाइमेट कंट्रोल के लिए तीन रोटरी नॉब्स दिए गए हैं, जो उपयोग में सरल हैं।
- 7-इंच डिजिटल ड्राइवर डिस्प्ले, 3-स्पोक स्टीयरिंग व्हील, पुश-बटन स्टार्ट और कीलेस एंट्री जैसे फीचर इसे आधुनिक स्पर्श देते हैं। सीटों पर लेदरेट फिनिश दी गई है और 8 एसी वेंट्स सुनिश्चित करते हैं कि सभी यात्रियों तक पर्याप्त ठंडी हवा पहुंचे। कुल मिलाकर, इसका इंटीरियर लक्जरी से ज्यादा व्यावहारिकता पर केंद्रित है।

इंजन परफॉर्मेंस

ग्रेवाइट में 1-लीटर, 3-सिलेंडर नेचुरली एस्पिरेटेड पेट्रोल इंजन दिया गया है, जो 72 पीएस की पावर और 96 एनएम का टॉर्क जनरेट करता है। यह इंजन 5-स्पीड मैनुअल और 5-स्पीड एएमटी विकल्पों के साथ उपलब्ध है। माइलेज की बात करें, तो मैनुअल वर्जन 19.3 किमी/लीटर और एएमटी वर्जन 19.6 किमी/लीटर तक का सर्टिफाइड माइलेज देने का दावा करता है। यह इंजन मुख्य रूप से शहरी उपयोग और परिवारिक ड्राइविंग जरूरतों को ध्यान में रखकर तैयार किया गया है। हालांकि हाईवे पर फुल लोड के साथ इसकी परफॉर्मेंस औसत रह सकती है।

मॉय फर्स्ट राइड

उत्साह, हिम्मत और आत्मनिर्भरता की यात्रा

मैंने जब गाड़ी चलाना सीखने के बारे में सोचा, तब मैं बहुत ज्यादा उत्साहित थी। सच कहूं तो मुझे पहले कभी अंदाजा नहीं था कि मैं भी गाड़ी चला पाऊंगी, लेकिन मन के भीतर एक दृढ़ इच्छा थी कि मुझे सीखना है। मुझे लगता था कि अगर घर में कोई भी व्यक्ति वाहन चला सकता है, तो मुझे भी यह कौशल आना चाहिए। यही सोच मेरे हौंसले की सबसे बड़ी ताकत बनी।

इस पूरे सफर में मेरे पति और मेरी छोटी-सी बेटी ने मेरा बहुत साथ दिया। आज भी मुझे वह दिन याद है, जब पहली बार ड्राइविंग स्कूल के इंस्ट्रक्टर हमें सिखाने आते थे। उनका मॉर्निंग शेड्यूल होता था, इसलिए हमें सुबह लगभग साढ़े पांच या छह बजे तक पहुंच जाना पड़ता था। मेरे पति हर दिन मेरा हौसला बढ़ाते थे और मेरी छोटी बेटी भी जाग जाती थी और कहती "मम्मी आपको सीखने जाना है।" उसका वह मासूम उत्साह मेरे लिए प्रेरणा बन जाता था।

पहली बार जब मैंने सड़क पर गाड़ी चलाई, तो दिल में थोड़ा डर था। वजह भी साफ थी कि सड़क पर गाड़ी चलाना सिर्फ खुद को संभालना नहीं, बल्कि दूसरों की सुरक्षा का ध्यान रखना भी होता है। शुरुआत में हर मोड़ और हर ब्रेक पर घबराहट महसूस होती थी, लेकिन जैसे-जैसे समय बीतता गया और अभ्यास बढ़ता गया, मेरे अंदर आत्मविश्वास भी बढ़ने लगा। धीरे-धीरे डर की जगह विश्वास ने ले ली और ड्राइविंग मुझे मुश्किल नहीं, बल्कि आनंददायक लगने लगी।

आज जब मैं पीछे मुड़कर देखती हूं, तो महसूस करती हूं कि मेरे परिवार के सहयोग और मेरे खुद के हौसले की वजह से ही मैं आज इतनी आत्मविश्वास से गाड़ी चला पाती हूं। यह अनुभव मेरे लिए सिर्फ एक नई स्किल सीखने का नहीं था, बल्कि खुद पर भरोसा करना और अपने डर को हराना सीखने का भी था। सच में, मेरा ड्राइविंग का अनुभव बहुत अच्छा रहा, क्योंकि इसमें मेहनत, साहस और अपनों का साथ तीनों शामिल थे। गाड़ी सीखने के शुरुआती दिनों में कई बार ऐसा हुआ कि चलते-चलते गाड़ी बंद हो जाती, क्लच ठीक से संभलता नहीं था और गियर बदलते समय समझ ही नहीं आता था कि क्या करूं। बीच सड़क पर ट्रैफिक चल रहा होता और मेरी गाड़ी रुकी खड़ी रहती, तो एक पल के लिए लगता था कि शायद मुझसे नहीं हो पाएगा, लेकिन अगले ही क्षण मैंने खुद को हौसला दिया, नहीं मुझे यह जरूर सीखना है। यही आत्मविश्वास धीरे-धीरे मेरे डर को ताकत में बदलता गया और आखिरकार मैं सफल हो गई।

-प्रगति श्रीवास्तव, वाइस प्रिंसिपल, सरयू इंटरनेशनल स्कूल, अयोध्या।

काम की बात

होली के रंगों से अपनी कार को ऐसे रखें सुरक्षित

होली खुशियों, उमंग और रंगों का त्योहार है। इस दिन लोग खुलकर जश्न मनाते हैं, लेकिन यही रंग और पानी हमारी कार के लिए परेशानी का कारण बन सकते हैं। हवा में उड़ता गुलाल, पानी से भरे गुब्बारे और केमिकल युक्त रंग कार के पेंट पर जिद्दी दाग छोड़ जाते हैं। कई बार ये निशान इतने गहरे हो जाते हैं कि उन्हें हटाने के लिए प्रोफेशनल डिटेलिंग की जरूरत पड़ती है। अगर आप चाहते हैं कि होली के बाद भी आपकी कार पहले जैसी चमकती रहे, तो कुछ आसान सावधानियां अपनाना जरूरी है।

सही जगह पार्किंग

कोशिश करें कि होली के दिन कार को कवर पार्किंग में ही खड़ा करें। यदि ऐसी सुविधा उपलब्ध नहीं है, तो अच्छी क्वालिटी का कार कवर जरूर इस्तेमाल करें। यह कवर रंगों के साथ-साथ धूल, धूप और अन्य बाहरी तत्वों से भी सुरक्षा प्रदान करता है। अगर कवर भी उपलब्ध न हो, तो कार को ऐसी जगह पार्क करें, जहां होली खेलने वाली भीड़ के पहुंचने की संभावना कम हो।

कार पर वैक्स की परत

वैक्स पेंट के ऊपर एक सुरक्षात्मक लेयर बना देता है, जिससे रंग सीधे पेंट पर नहीं चिपकते। इससे बाद में सफाई करना भी आसान हो जाता है। इसके अतिरिक्त, वैक्स कार को तेज धूप, धूल और पक्षियों की बीट से भी बचाने में मदद करता है। होली से पहले एक बार वैक्स करवा लेना समझदारी भरा कदम हो सकता है।

खिड़कियां बंद रखना बेहद जरूरी

अक्सर लोग जल्दी में कार पार्क करते समय खिड़कियां पूरी तरह ऊपर करना भूल जाते हैं। इससे रंग या पानी कार के अंदर जा सकता है। खिड़कियां बंद रखने से न केवल केबिन सुरक्षित रहता है, बल्कि धूल और कीड़े-मकोड़े भी अंदर नहीं आते। यह आदत सिर्फ होली के लिए ही नहीं, बल्कि रोजमर्रा की सुरक्षा के लिहाज से भी महत्वपूर्ण है।

कार का इंटीरियर

कार के इंटीरियर की सुरक्षा भी उतनी ही जरूरी है, जितनी बाहरी हिस्से की। यदि आप होली खेलकर लौट रहे हैं, तो कोशिश करें कि गीले या रंग लगे कपड़ों में सीधे कार में न बैठें। बेहतर होगा कि एक जोड़ी अतिरिक्त कपड़े साथ रखें। अगर कपड़े बदलना संभव न हो, तो सीट पर तौलिया बिछा लें ताकि रंग सीधे सीट से संपर्क में न आए। डैशबोर्ड और अन्य हिस्सों को बचाने के लिए प्लास्टिक शीट या कवर का उपयोग किया जा सकता है।

अच्छे शैंपू से धोएं कार

यदि सभी सावधानियों के बावजूद कार पर रंग लग ही जाए, तो देर न करें। जितनी जल्दी सफाई की जाएगी, दाग उतनी आसानी से हटेंगे। कार को साफ पानी और अच्छे कार शैंपू से धोएं। कठोर केमिकल का उपयोग करने से बचें, क्योंकि इससे पेंट को नुकसान हो सकता है। इंटीरियर की सफाई के लिए भरोसेमंद क्लीनर का इस्तेमाल करें।

सड़कों का महाजाल: नेशनल हाईवे और एक्सप्रेसवे के बीच का अंतर

भारत का सड़क नेटवर्क आज दुनिया के सबसे विशाल और सुदृढ़ नेटवर्कों में से एक गिना जाता है। कश्मीर से कन्याकुमारी और गुजरात से अरुणाचल प्रदेश तक फैली ये सड़कें देश की अर्थव्यवस्था की धमनियां हैं। जब भी हम लंबी दूरी की यात्रा की योजना बनाते हैं, तो दो शब्द अक्सर सुनने को मिलते हैं: नेशनल हाईवे और एक्सप्रेसवे। हालांकि आम बोलचाल में लोग इन्हें एक ही समझ लेते हैं, लेकिन तकनीकी, सुरक्षा और सुविधा के मामले में इनके बीच जमीन-आसमान का अंतर है। आइए आपको इनके बीच का अंतर बताते हैं।

नेशनल हाईवे

नेशनल हाईवे यानी राष्ट्रीय राजमार्ग, भारत के वे प्राथमिक मार्ग हैं, जो राज्यों की राजधानियों, बड़े औद्योगिक केंद्रों, महत्वपूर्ण बंदरगाहों और रणनीतिक सीमावर्ती क्षेत्रों को आपस में जोड़ते हैं। इनका मुख्य उद्देश्य अंतर्राज्यीय परिवहन को सुगम बनाना है।

प्रबंधन और विस्तार

इनका निर्माण और रख-रखाव सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (MoRTH) के अंतर्गत भारतीय नेशनल हाईवे प्राधिकरण (NHAI) द्वारा किया जाता है। वर्तमान में भारत में 200 से अधिक मुख्य नेशनल हाईवे हैं, जिनका नेटवर्क लगभग 1.3 लाख किलोमीटर तक फैला हुआ है।

बनावट और गति

ये सड़कें सामान्यतः दो से चार लेन की होती हैं। नेशनल हाईवे की एक मुख्य विशेषता यह है कि ये शहरों और कस्बों के बीच से होकर गुजरते हैं, जिससे स्थानीय यातायात भी इसमें शामिल हो जाता है। यहां कारों के लिए अधिकतम गति सीमा 100 किमी/घंटा और दोपहिया वाहनों के लिए 80 किमी/घंटा निर्धारित की गई है।

- **एक रोचक तथ्य** – भारत का सबसे लंबा राजमार्ग NH-44 है, जो उत्तर में श्रीनगर से शुरू होकर दक्षिण में कन्याकुमारी तक 3,745 किलोमीटर की अविश्वसनीय दूरी तय करता है।
- **एक्सप्रेसवे** – एक्सप्रेसवे को आप 'हाईवे का एडवांस वर्जन' कह सकते हैं। ये विशेष रूप से उच्च गति और निर्बाध यात्रा के लिए डिजाइन किए गए हैं। इनका मुख्य उद्देश्य दो बड़े बिंदुओं के बीच यात्रा के समय को न्यूनतम करना है।
- **कंट्रोल्ड ऐक्सेस**– एक्सप्रेसवे की सबसे बड़ी खासियत इसका 'कंट्रोल एक्सेस' होना है। इसका मतलब है कि आप अपनी मर्जी से कहीं से भी सड़क पर नहीं चढ़ सकते और न ही उतर सकते हैं। इसके लिए विशिष्ट 'एंट्री' और 'एग्जिट' पॉइंट्स बनाए जाते हैं।
- **लेन और सुविधाएं**– एक्सप्रेसवे आमतौर पर 6 से 8 लेन के होते हैं। यहां बीच में कोई चौराहे या रेड लाइट नहीं होती। सुरक्षा के लिए फ्लाईओवर, अंडरपास और सर्विस लेन की व्यापक व्यवस्था होती है। उत्तर प्रदेश का आगरा-लखनऊ एक्सप्रेसवे (302 किमी) इसकी आधुनिकता का एक बेहतरीन उदाहरण है।
- **रफ्तार का रोमांच**– एक्सप्रेसवे पर कारों के लिए गति सीमा 120 किमी/घंटा तक होती है। यहां छोटे रास्ते या गलियां सीधा नहीं जुड़तीं, जिससे दुर्घटना की संभावना काफी कम हो जाती है।

मुख्य अंतर

- **ऐक्सेस कंट्रोल**– हाईवे पर कई छोटे रास्ते जुड़ते हैं, जबकि एक्सप्रेसवे पर केवल निर्धारित एंट्री-एग्जिट पॉइंट होते हैं।
- **सुरक्षा और चौड़ाई**– एक्सप्रेसवे ज्यादा चौड़े, सुरक्षित और तेज रफ्तार यात्रा के लिए बनाए जाते हैं।
- **वाहन नियम**– हाईवे पर दोपहिया चलते हैं, लेकिन एक्सप्रेसवे पर आमतौर पर इनकी अनुमति नहीं होती।
- **ड्राइविंग नियम**– हाईवे पर गति सीमा का पालन करें और छोटे कस्बों से गुजरते समय सावधानी बरतें।
- एक्सप्रेसवे पर लेन अनुशासन और निर्धारित प्रवेश-निकास का पालन अनिवार्य है।
- दोनों ही सड़कों पर ओवरस्पीडिंग और गलत दिशा में गाड़ी चलाना गंभीर अपराध माना जाता है।