

# 车内空气质量 关系你我健康

专刊记者 于凤丹

近日,随着《乘用车空气质量评价指南》将要修改的消息传出,关于车内空气质量的讨论热度再度高涨。车内空间狭小、如果空气存在污染,对车内乘员的危害程度要远高于室外环境。记者通过采访,对车内空气质量的决定因素和车主对其的重视程度进行了解 and 解读,以便大家参考。

## 车主需求渐增多 造车材料要更好

2012年3月开始实施的《乘用车空气质量评价指南》是一项没有强制性的推荐性标准,车企是否执行上述标准全靠自愿。一项检测显示,绝大部分被检测车型都符合上述标准。这说明,要么是绝大部分车型的车内空气质量合格,车内污染非常少,要么是标准制定得过低,或检测方法不恰当。事实到底怎样,在没有权威检测报告的情况下,无法做出正确的判断,但很多车型让车内乘员产生不适还是客观存在的现象。提高车内空气质量也就成了广大消费者的强烈需求。对此,记者采访了开出租



车十几年的老司机张先生,他道出了自己的想法:“我们天天和车打交道,工作环境完全就是在车内,车内空气质量确实非常重要。”他说,要想保持空气新鲜就得在干净的地方常开窗通风,不过像现在11月份以及后面更冷的天气,司机都不愿意通风受冷。大家都明白车的价格基本上决定了车的材料质量,越是高档的车其材质越好、危害物越少,理所当然的空气质量肯定也会比低档车好一些。但是价格是很实际的问题,不可能人人都能开豪车。他指着汽车遮阳板说:“像这个东西的材料就有很多种,价格也不一样,太阳光照射时间长了,可能会变形,释放

出来有毒气体。”由此看来,质量问题还是得靠厂家在造车的过程中严格把关,尽量选用好的材料,让车主们能够有个良好的车内空气质量。

## 检测范围需扩大 检测标准待提高

现阶段,提高车内空气质量光靠企业的自觉还远远不够,推出强制性标准是当前最有效的手段之一,而且也应完善检测方法和监督机制。目前,检测对象为新车,但因车内使用的材质不同,其挥发的污染物不同,挥发途径不同,挥发时间也不同,而且污染物可能存在相互作

用,所以在检测新车的同时,也应抽查在使用中的车辆。这样,一方面可以避免检测的不完善,另一方面也可使检测更接近真实用车环境。机场路一家汽车4S店的销售经理孙先生告诉记者,由于消费者们对于活动环境和身体健康越来越在意,所以厂家在生产汽车的时候就会有一系列严格的把关措施,保证汽车的使用材料,从而保证车内的空气质量。这并非是为了应付质检,而是对车主们的健康负责,也是这个汽车品牌做大做强根本。

推出强制检测标准的同时,也应提高检测污染物的范围。目前,检测标准中的污染物只有八种,这八种物质虽说是车内污染的主要元素,但是随着科技的进步,新材料、新工艺的产生和应用,必然会出现新的污染物。为了有效提高车内空气质量,应增加污染物检测范围,并及时更新和调整。同时,检测应模拟真实的用车环境,特别是高温环境下,多数污染物的挥发更“疯狂”,科学严谨的检测方法才能保证检测的真实性。

## 相关链接 注意防范 减轻污染

针对目前车内污染影响健康的问题,有关专家提出可通过下列几种方法有效减轻车内污染。

### 装饰要留意

不要随意对车内进行装饰,不要把劣质内饰等污染源带进车内。即使要进行车内装饰,也应尽量不要使用阻燃剂、黏合剂和防腐剂等。

### 去味要小心

购买新车后,尽可能经常使车内外空气进行交换,以便尽早让车内有害气体释放。不要用车载香水或空气清新剂掩盖车内气味,如果异味非常严重,可以通过物理和化学方法解决,如负离子或臭氧消毒、光触媒消毒、活性炭吸附等。

### 堵车关车窗

遇到严重堵车或跟随尾气排放可能超标的车辆行驶时,应关闭车窗,把空调、暖风开关调到车内自循环模式。

### 通风换空气

车主进入汽车后,应打开车窗或开启外循环通风模式,让新鲜空气进入车内,不要在封闭车窗状况下长时间行车,更不要在封闭的车内睡觉或长时间休息。在开启空调和暖风时,应使用车内外空气交流模式,尽量避免长时间使用车内自循环模式。

## 车界新鲜事

## 汽车补贴 新政自主加码

2013年9月30日,工信部装备工业司发布《关于开展1.6升及以下节能环保汽车推广工作的通知》(下称《通知》),规定从2013年10月1日至2015年12月31日,继续实施1.6L及以下节能环保汽车推广补贴政策,对消费者购买1.6L及以下节能环保汽车继续给予一次性3000元定额补助。从之前八批补贴目录的执行情况来看,首先是工信部公布节能补贴通知和细则,然后企业结合细则申报符合要求的车型,最后消费者选择入选补贴名录的车型,获得优惠。而这一次,虽然《通知》在9月30日就公布了,但执行细则却迟迟未出台。

虽然《通知》已经出台,但新的补贴车型目录尚未公布,消费者在市场上找不到可以享受国家节能补贴的车型。



## 最实用的“面子”车 E系列三厢版实力揭秘



5月初,北京汽车发布了又一款“德式京品”力作——E系列三厢版。这款车不仅在外观、动力、操控上延续了两厢版的德系风格,与两厢版同样丰富的配置,新增尾厢带来的实用储物空间,更使整车性价比远高于同级车型。

中国人的三厢车情结很重,它既是一种场面,越大越有

排场,更是一种实用主义,空间丰富,能装能塞。长4310mm、宽1720mm、高1500mm、轴距2500mm的E系列三厢版,从外观到内饰空间,都具备了一辆“面子车”的必然要素。作为北京汽车“逻辑美学”造型语言的最新成员,E系列三厢版既保持北京汽车一贯的优秀设计品质,又融入更多创

新性设计元素,在时尚灵动的同时,又不失“德式京品”的严谨大气。

作为德式京品的代表作,E系列在动力与操控上具备德式车的稳健与硬朗。三厢版依然采用三菱MEVIC 4A9系列发动机,还搭载了5速手动变速箱和日本爱信自动变速箱,爱信变速箱具备4种操作模式,分别是经济、运动、雪地、巡航,其中运动模式使变速箱在超车时可提前1秒钟介入,明显提升加速效率。

北京汽车E系列三厢版具有科技实用的人性化配置。E系列三厢版的智能行车电脑功能强大,仪表盘的设计尤其值得称道,中间的行车信息显示屏可以集成显示综合油耗、续航里程、保养里程等9项车辆信息,确保用户在驾驶过程中对车辆情况了如指掌。

## 演绎经典

## 思域成为中级车市场“全能王”



在中级车市场,有一位明星车型经常被大家挂在嘴边,那就是东风Honda旗下经典座驾——CIVIC(思域)。第九代CIVIC(思域)在继承前卫外观设计的基础上,凭借更加丰富的安全配置、新增的强劲动力单元和科技领先的智能系统成

就了中级车市场上的“全能王”,备受广大消费者青睐。

### 延续经典设计理念

和上一代产品相比,第九代CIVIC(思域)外形更加硬朗,前脸造型更加宽厚,倒梯形的

中网格栅具有强大的力量感,在彰显运动基因的基础上加强了前舱的延展感觉。优秀的漆面工艺,让车身更富光影的变化,整体更显精致动感。

内饰方面,CIVIC(思域)的表现出众。第九代CIVIC(思域)率先提出了“全息座舱”的概念,指的是其所拥有的智能化多功能显示系统和ECON(智能化绿色节能辅助系统)组成的高科技智能界面、数字式多层次仪表盘、3辐多功能运动型真皮方向盘、包裹式座椅和环绕式中控台。对于驾驶者来说,这样的一个驾驶座舱,将智能、科技与人性化设计实现了近乎完美的结合,既增强了操作的便利性又在视觉上制造了科幻的未来感。

### 动力强劲 油耗经济

第九代CIVIC(思域)搭载了本田引以为傲、源自赛车技术的i-VTEC 1.8L和2.0L发动机。同时,搭配5速手动变速箱和5速自动变速箱更是保证了操控流畅性和燃油经济性的双重优势。值得一提的是,第九代CIVIC(思域)全系标配了智能化绿色节能辅助系统(ECON),只要按下方向盘左侧的绿色ECON开关,车辆便会自动进入优先控制油耗模式。

据了解,第九代CIVIC(思域)1.8L排量车型百公里油耗仅为6.8L,在油价日益高涨的今天,东风Honda“以人为本”的设计思路确实值得称道。