



爱车



齐鲁晚报

今日青岛

C 15—16

2012年3月26日 星期一

咋开车最省油?

□木易

油价破8,车主面临挑战。小编就此整理出一份“省油宝典”,希望在你成为省油高手的路上,尽到一份绵薄之力。

节油高手

李师傅

20多年驾驶经验,曾参加多次节油比赛,创下百公里3升的油耗成绩。

高手解读省油误区

省油误区之空挡滑行

正确做法:按照正常的挂挡行驶即可

空挡滑行省油这种说法,被很多车主所接受。空挡滑行是说在下坡路面或者减速滑行的情况下,挂空挡滑行。很多人认为这种做法比较省油,其实不然。李师傅说:“挂空挡行驶不仅违反交通禁令,对采用电喷发动机的车子来说反倒费油。”目前大多数电喷发动机的控制系统具有减速减油或断油的功能,这类车子高速带挡滑行可以依靠其自身的设计,达到省油的效果,假如换空挡滑行,这一设计就起不到应有的作用,实际上反而更加费油。“这种挂空挡省油的做法实际上是多年前发动机电喷技术还未广泛使用时代的观念,现在的发动机电喷技术已经广泛使用,所以大可不必通过挂空挡滑行来省油了,按照正常的挂挡行驶即可。”

省油误区之长时间热车

正确做法:一边开车、一边温车,只要速度不要太快,开一两公里,引擎就能达到工作温度

现在还有很多人喜欢长时间热车。李师傅说有一次他在地下停车场等车位,正好碰到有人在发动车子,结果等了几分钟那位车主还在热车半天都没走。李师傅说这种做法是大错特错的,这样停车热车时间过长,相当耗油,而且会让引擎短命。如果一天怠速温车五分钟,一年就要一小时八十多分钟,那得耗费很多油。怠速温车,时间一长,引擎室汽缸壁会产生水珠,水会使机油的润滑效果衰减,引擎反而容易损坏。

李师傅说:“现在的车子不再使用化油器,不必再像以前那样,冷车要拉阻风门来温车,正确做法是一边开车、一边温车,只要速度不要太快,开一两公里,引擎就能达到工作温度。”根据一项统计数字显示:引擎机件部分的磨损,有超过百分之九十的比例是在冷车发动后三分钟内造成的。正常的热车时间要控制在1分钟以内。

省油误区之短暂停车必熄火

正确做法:考虑停留时间。如果大于1分钟可以熄火,如果时间比较短,则完全没必要。

车子熄火不工作肯定能省油,但还存在另一个问题:发动机每次启动瞬间



的油耗都很大,通常会高出正常工作状态20%左右,是省油还是耗油不能一概而论。李师傅说:“有些车主在停车等红绿灯时喜欢熄火等待,现在可能要考虑停留时间了。如果停车时间大于1分钟可以熄火,如果停车时间比较短,完全没必要熄火。”发动机作为车子的心脏,过多的熄火、启动势是会降低其使用寿命的。

1.保持合理的行车速度

每种车都有自己的经济车速,在此车速下行驶耗油量最低,常用的经济车速大都在65~90km/h,在上下班高峰时行车,一般很难达到这一要求,不过驾驶者还是应尽量控制在此车速以内。

2.尽量避免突然加减速

在日常行车中,尤其是交通不畅、等红灯、变换车道时,常常见到这种现象:相邻车道刚有了点空当,这边一辆车就突然加速挤过去了,过去了就不得不踩刹车;待一会儿,这边车道有空当,一踩油门又挤回来了。等一处信号灯,能急加速、急停车四五次。这也许显得很潇洒、很威风、很有气场,不过代价是油耗大大增加了。

李师傅建议大家,行驶途中尽量保持中速行驶,尽量避免急加速和急刹车,油门要小,操作要轻,同时还应注意发动机的声音。

3.高速时关闭空调打开车窗通风不可取

空调系统工作时要消耗发动机一部分功率。有的驾驶员为了节油,采取高速时关闭空调而打开车窗通风的办法。实际上,当车速高于80km/h时,开窗后的空气阻力风阻所消耗的燃油要比空调系统消耗的燃油更多。

4.加强空气滤清器的保养

加强空气滤清器的保养,如空气滤清器过脏或堵塞,将使混合气过浓,增加燃油消耗。火花塞电极间隙调整适当并保持清洁,否则将影响火花质量,增加燃油消耗。制动器的调整与燃油消耗也是有关系的。调整制动器,使其必须保证制动的灵敏与可靠,同时也应具有解除制动迅速、无拖滞和“发咬”现象。这既是节油的需要也是安全行车的保证。另外,注意及时更换机油、齿轮油、后桥双曲线齿轮油、锂基脂润滑油。

5.降低车辆自重量

车重与油耗的关系成正比,据说车重每下降10%,油耗也会相应下降若干个百分点。

6.检查轮胎的压力和磨损程度

在行驶中发现现在的滑行距离明显减少,这时应该检查一下轮胎的气压是否合乎气压标准。如果轮胎充气不足,耗油量也会增加。如果轮胎磨损严重时,就会经常出现打滑现象,导致增加耗油量。必要时可更换新的轮胎。

7.正确使用刹车和离合

当新车过了磨合期,从离合器保养方面讲,就应采取“先刹后离”的方式了。有不少新手在学车时,因害怕熄火,念念不忘脚踏离合,要减速就先踩下离合,即使是挂了高挡或低挡行驶,也为了换挡方便,离合不离脚。这样刹车、换挡的方式对于新手可能会使车子开得平稳些,但对离合器却会造成不小的伤害,同时油耗也比较大,因此建议改变这个驾驶习惯。在紧急制动时,“先刹后离”的刹车距离比“先离后刹”的制动距离要短得多。

奇瑞旗云5上市

□胡正暘



2012款奇瑞旗云5首次对外公布价格,此次上市的新车为1.8升排量的5款车型,售价区间为7.58~10.18万元。这款车目前仅面对东北地区发售,接下来将向更多地区推广,全国上市将定于4月23日北京车展。

旗云5是“旗云”系列里面第一款中型车,而它的原型就是东方之子,两款车的车身尺寸数据也是一样,长宽高分别为4770mm、1815mm、1445mm,轴距2700mm,正好迈入中型车行列。玛吉斯轮胎尺寸205/55 R16,值得一提的是备胎为全尺寸,轮胎也为原厂。

旗云5使用一台1.8升自然吸气发动机,型号ACTECO-

SQR481FC,最大功率132马力(97kW)/5750rpm,峰值扭矩170N·m/4300~4500rpm,与之匹配的有两款变速箱,分别是5MT手动变速箱和CVT变速箱。

旗云5是旗云系列当中第一款中型车,与东方之子定位类似,它将为二三线城市的成熟家庭提供更多购车选择。奇瑞为旗云5装配了一台CVT变速箱,这将为注重日常舒适性和燃油经济性的消费者提供更好的选择。从战略层面上看,它的上市也丰富了旗云品牌产品线,实现了“旗云”系列由微型车到中型车的全线覆盖,有助于提升旗云品牌的整体竞争力。

如果韩国高官开奥迪

□陈志杰

两相比较,可以发现我国在这个问题上不及别人的地方,也绝不是一纸文件所能解决的。

近期,自主品牌汽车“垄断”一般公务用车采购目录一事,让饱受压力的自主品牌汽车,看到了一点春天的温暖。政策设计者为“支持”内资车企,可谓用心良苦。这也是一个完全符合国际惯例的政策。

只是,每年一般公务用车的采购量不可能像传言的千亿规模,采购量约为每年20万辆300亿元。车企更看重的显然是政府采购的示范效应。业内也很快注意到,最有示范效应的是省部级高级官员的座驾。如果高官都开自主品牌汽车,才是内资车企的巨大福音。

目前的局面显然并不如此,而且相反。本月“两会”期间,工信部部长苗圩曾对媒体坦言自己的公车是排量为2.5升以下的一汽奥迪,“我的车还没有配自主品牌的”。无论主政东风公司时,还是作为部级官员,苗圩都是一个对媒体态度诚恳的人。他的坦承,只是说明一个众所周知的普遍事实。

对高级公务用车,我国有按级别的排量和价格限制,并没有品牌限制。但要让省部级高官都坐自主品牌汽车,可能不是政策法规所能干的事,而需要政府、社会和企业的共同努力。

对于公务用车,业内最喜欢用来比较的是韩国。在韩国首都首尔,马路上95%以上的汽车都是韩国本土品牌,在北京则基本相反,是一个“万国牌”的状况。但韩国也没有在政府管理文件强制高官必须使用韩国品牌

汽车,同样只有排量和价格标准。

没有硬性规定,就是可为可不为。事实上,从韩国总统府到其部级官员,都普遍带头使用本国品牌汽车和更环保的汽车,对社会起到了良好的示范作用。更关键的是,如果韩国官员在公开场合使用外国品牌汽车,必定被媒体和公众盯上,有如过街老鼠。韩国在1980年代末期实施汽车进口自由化之后,政府也曾一度考虑采购进口汽车,但考虑到舆论的压力便没有施行。

最为关键的事,如果韩国使用外国品牌汽车并曝光,被贴上“不爱国”标签之后,将会使其在政治选举中流失选票,影响个人仕途。

如此一整个社会风气和运作体系,使韩国的政府和公众都对使用本国品牌汽车青睐有加。两相比较,可以发现我国在这个问题上不及别人的地方,也绝不是一纸文件所能解决的。

舆论又称,给予自主品牌汽车支持,容易使它们变成“温室中的花朵”、“扶不起的阿斗”。在目前如此开放的国内车市,这实在是过虑。此前红旗作为官车而最终丧失声誉,是因为其完全发展于计划经济时代。在现今,即使给予自主品牌更多的支持,它们面对的市场压力,也绝不会消减。

而话说回来,美国总统可以坐凯迪拉克,德国高官可以坐奔驰宝马奥迪。中国的高级官员,如果不坐外国品牌汽车,是否有能够撑门面的自主品牌来替代?目前看来只能说还是少之又少。因此从市场角度看,本土车企仍需自强不息。

全新CR-V标配6安全气囊

□郝霞

越来越多的交通事故让车辆安全性逐渐成为人们选购汽车的重要指标之一。安全气囊作为汽车被动安全装备中最重要的构成,而全新CR-V是同级别车型中唯一一款全系标配6安全气囊的车型,而在过去全系标配6安全气囊则是很多豪华品牌才能做到的事情。而除此之外,新CR-V在安全性能方面的提升还有很多。

6只气囊中有两只前排气囊,两只前排侧气囊,还有两片纵深整个驾驶舱的大面积头部气帘,以求在碰撞中尽最大可能的保护车内后排乘客的安全。最低配的CR-

V售价只有19.38万,丰田RAV-4配备6安全气囊的车型最低需要21.98万,日产奇骏则最少需要25.88万,大众途观最低需要25.48万。

除了标配6安全气囊外,CR-V还能够通过OPDS乘员感知系统,辅助安全气囊系统,感知乘员身体姿态来控制侧气囊展开时机和强度。而由G-CON安全设计理念延伸的车身设计,则能通过对撞击力度的分散最大程度地保证车厢内的完整性。此外,高刚性的前后及车门侧防撞钢梁和环绕构造的加强车厢也能够提升碰撞时乘员舱的完整性。

编辑:杨宁 组版:戴乐