如何走出驾驶误区

汽车启动长时间预热

汽车启动前预热,能使机械部件得到较好润滑,减少摩擦,延长使用寿命。但预热时间不宜过长,能使润滑油到达所需润滑部位即可,一般建议不要超过3-5分钟。时间过长,只会造成油耗升高及发动机磨损增大,同时还容易形成积碳。

磨合期车速越慢越好

磨合期是要一段时间内将摩擦部件的配合间隙磨到一个合理的范围,才能实现较好的润滑。若磨合期发动机转速过低,则曲轴连杆轴瓦承受的冲击较大,转速过高则汽缸壁容易拉伤,造成早期磨损,所以磨合期应参照发动机转速而不是车速,汽油发动机可根据发动机的类型,转速不超过3000-3500转就可以。

空挡可以省油

化油器车放空挡是可以省油的,但是目前的车辆都搭载电喷发动机,这种发动机在空挡滑行的时候是费油的!因为有些车在加速中松开油门,喷油系统停止供油,当发动机转速降至2000转甚至更低时才恢复供油,所以电喷车高速带挡滑行时会省油,而放空挡时,发动机一直保持怠速运转,反而倒费油了。

下坡空挡滑行

有些车主在下坡时,为图方便和省油,就挂空挡滑行,仅以刹车来控制速度,这肯定存在相当大的安全隐患,如果是在一个长距离下坡这样做的话,刹车系统会因过热而突然失灵,从而导致事故的发生。正确的做法是根据实际车速挂上合适的挡位,让发动机制动,偶尔辅以刹车,这样既安全又延长刹车的寿命。

高挡位小油门比较省油

这种做法发动机易发生爆震,燃油爆发的力量不能完全做功,并冲击连杆机构,造成早期磨损,则于低转扭力不足,加速无力,反而需要通过大油门来增加发动机的输出功率,这样会相应地增加油耗。最佳的节油而又保护发动机的方式是在该型号发动机的最大扭矩转速偏低区域工作会到最大的动力和最好的节油效果。

加挡超车

驾车者普遍认为高挡位速度较快,所以在超车途中升上一挡。事实上车辆的前进一定是靠引擎所发挥的扭力,高挡位扭力较小,油门踩下去后车速得不到明显的提升,从而导致原本可以超过去的时候,反而达不到目的,特别是在并线时还容易引发事故。所以正确超车应该降低一挡,自动挡只需将油门踩到底,变速箱便会自动降挡,以提供足够的扭矩。

先踩离合后刹车

对于开手动挡的车,有人认为刹车前应切断动力,刹车会更有效,这是严重的错误。因为踩下离合器,发动机转速迅速降低到怠速,并且气管总的真空度降低,真空助力器的辅助力大大降低,刹车距离反而变长。正确的操作,应先踩下刹车,当车速降低至接近停止时再踩下离合器,这样才能确保安全。

在一系列跨国收购和国内重组的带动下,国内车企在2009年的市场和资金运作也进入了一个新阶段。为了满足更成熟的产业投资需求,车企的上市融资活动在今年开始全面加速。

国内多家汽车企业

筹划今年资本上市

本报综合消息 以广汽集团的整体上市为首,包括一汽、奇瑞等汽车集团的整体上市正在紧锣密鼓地推进中。

AH股上市成首选

今年年初,在香港上市的骏威汽车发布公告称,母公司广汽集团拟以介绍形式以H股形式在香港联交所挂牌进行买卖,并以发行新上市的股份作为对价,新上市申请仍在办理中。这意味着,广汽集团在H股的整体上市计划正式启动。预计整个过程将于今年第二季内完成。广汽多年来的全盘计划是以AH股的形式实现在内地和香港两地的同时上市,多次尝试失败后,广汽选择了借骏威的平台先行完成H股的上市。

上周,广汽集团董事会及骏威董事会发布公告称,广汽集团的上市及建议全面收购骏威汽车可能实行或可能不实行,也可能受制于各种条件限制,以提醒投资者注意,广汽上市H股整体上市仍存在变数。不过,从广汽重组长丰及与菲亚特的合作项目所需的大量资金来看,在年内上市是广汽的必然选择。

同样很可能选择AH股上市的还有一汽集团。去年年底,便有消息称一汽集团整体上市方案已经完成,上市在即。A股先行,最可能选择借壳在国内上市的一汽轿车,同时吸并同样为上市公司的天津一汽夏利,发行规模至少数百亿以上。同时,H股上市方案亦在制定中。但有消息称,天津方面并不同意该方案。

与广汽集团只用和旗下日系合资企业周旋不同,一汽有着中国汽车业最为复杂的结构,包括职能部门17个、全资子公司22个以及控股子公司14个,其中上市公司4个,因此,其上市之路也必将是最为漫长和复杂的。但在上汽、东风都已完成整体上市,国内汽车越来越密集参与国际竞争之时,一汽在融资渠道上的落后和资本运作的局限已经相当明显。因此,上市必将是今年的重头。

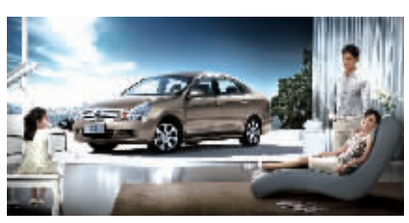
此外,四大车企集团中的长安集团也尚未完成整体上市。在国资委"优良资产不外流"政策下,南方汽车此前赴港上市的努力失败。2009年,长安汽车进行了B股回购和非汽车类业务及部分负债的剥离,同时完成了国内最大规模的整合项目。但新长安集团高层表示,将暂不考虑上市,原因是旗下多家企业的整合及集团内部的融合可能需要长达3至5年。

自主品牌借上市吸金

除了几大国有车企集团的整体上市,自主品牌的上市计划也在快速推进。以奇瑞为首,还未上市的自主品牌已经开始紧锣密鼓的筹备事宜。

今年年初,在公布2010年规划时,奇瑞汽车透露,被搁置两年的奇瑞整体上市有望在今年上半年完成。据悉,奇瑞今年仅研发的投入就将达到24亿元。同时,力帆汽车表示,公司即将递交IPO申请,拟融资10亿元左右。

同样存在大笔资金缺口的还有多家自主品牌,这使得已经上市的车企优势凸显,其中,吉利汽车今年至少要融资100亿元;比亚迪则计划发行不多于1亿股的股票。业内分析指出,国内汽车业的重组整合仍将是今年国家调控的重点。同时,海外收购也将继续成为关注焦点。因此,在资本市场上的运作将成为决定车企命运的关键因素。



东风日产新轩逸:

迎来2010年中级车市开门红

本报讯 承接2009年下半年月销持续破万的销售态势,新轩逸2010年1月销量高达13716辆,同比增长307.7%,不但在销量上实现了历史性突破,更是超越丰田卡罗拉(13561辆)跃居日系中级车冠军宝座,成为名副其实的中级车家轿领头羊。同时,东风日产1月销量高达60189辆成为历史最好成绩的喜讯已经传来,同比增长99.89%,开创了多项历史新高,东风日产迎来了名副其实的开门红!

新轩逸的显赫成绩充分说明了广大消费者对东风日产的信任和选择,对"旗舰家轿"和"家轿四极"、"款待家人"的认可。不难看出,新轩逸已成功实现保二争一的目标,正向着更高的目标发起冲击,实现新的跨越。

新轩逸在秉承轩逸之前一直追求的舒适空间和科技装备理念的基础上,对目前家轿市场格外关注的外观、空间、动力、油耗四方面进行了升级和完善,对全车二十余处细节的关注充分体现了"大气之极"、"宽适之极"、"顺畅之极"和"节能之极"四大极致标准,全面树立起"全尺寸旗舰家轿"的产品形象。

"大气之极":在外形设计上,新轩逸与时代潮流紧密结合。改动后的前进气格栅与新一代天籁更为相似,加大的格栅使整款车显得更加威猛,贯穿前后的腰线使新车看起来更加动感,延续流畅、饱满圆润风格的同时,外观更显硬朗、线条更加柔美,整体造型趋于年轻化。

"宽适之极":凭借创新的设计理念,新轩逸在4665mm长的车身内实现超长轴距与宽大后排膝部空间,精巧车身与内部大空间带来"超对比空间",造就卓然开阔的待客之家;配合独特扇贝形坐椅的舒适设计,让每一刻的驾乘都感受至高荣耀。以丰富领先的人性化配备,如副驾驶席电动调节坐椅、侧辅助安全气囊、主动式头枕、ASCD定速巡航系统、全自动正负离子空调以及高品位内饰设计等,充分体现了设计美感与实用性的"超设计理念",让款待无微不至。

"顺畅之极":新轩逸搭载2.0升MR20DE引擎与新一代XTRONIC CVT无级变速器,两者完美结合,动力衔接顺畅之极,同时兼顾燃油经济性,带来"超技术体验"。

"节能之极":新轩逸搭载的CVT无极变速器比普通变速器节能15%。同时,新增1.6L手动挡,在节能减排的大环境下,为消费者提供更多选择。

据悉,在1月24日的"电影之歌·东风日产2010辉煌盛典"上,东风日产还正式发布了"感心服务"品牌,明确宣布了东风日产从售前、售中、售后,到增值服务的系统性"大服务"品牌理念,是东风日产服务品牌化全面升级的又一里程碑。

汽车以旧换新标准提高

申请换购车辆数倍增

本报综合消息 在汽车以旧换新大幅提高补贴幅度后,国内汽车市场响应积极。记者近日从商务部得到信息,今年1月以来,汽车以旧换新补贴申请数量增加了50%,日均补贴申请量约为标准提高以前的2倍,发放补贴金额增加1倍以上,拉动新车消费增长52%。

据了解,去年与购置税征收减半并肩推出的汽车以旧换新政策的实施过程可谓一波三折。虽然汽车"以旧换新"实施之前,国务院将补贴资金加大到了50亿元,商务部曾预计2009年全国汽车报废量将达到270万辆,但相关数据显示,效果远不及预期。

据统计,2009年通过以旧换新下拨的补贴资金仅为2亿元,预计享受到补贴标准的车辆总数不超过6万辆。补贴力度不足,办理手续烦琐等问题成为主要阻碍因素。相比去年购置税减半以及汽车下乡政策所带来的超过300万辆汽车的拉动效应,以旧换新显然没有达到国家促进汽车行业"淘汰老旧车型,提高节能减排效果"的初衷。

而从今年年初开始,以旧换新的补贴金额上限从6000元调整为18000元,而且允许符合条件的车辆同时享受车辆购置税减征政策,这些调整明显推动了以旧换新的实施。"我的这辆车政策补贴给的钱比直接卖二手车要多,这对我们这些黄标车车主来说是件好事。"洋桥一位办理以旧换新手续的车主告诉记者。

根据"汽车以旧换新信息管理系统"显示,今年1月以来,补贴标准增幅和受购置税减征政策影响较大的中型载客车、轿车、大型载客车和重型载货车,以旧换新申请数量增幅更为显著,分别增加148%、139%、129%和97%。截至目前,申请补贴车辆2.3万辆,拉动新车消费约33亿元。

车评

汽车召回制度不应成为产业保护工具

□ 老于

3月1日下午,丰田汽车总裁丰田章男在北京举行说明会,向中国消费者鞠躬道歉,他称:"丰田汽车包括中国在内,在全球范围实施了大规模的召回,也给中国消费者带来了影响和担心。"

尽管,丰田章男的道歉很有诚意,然而,这或许并不能迅速恢复中国消费者对丰田公司的信任。因为,丰田公司在中国面对的事情更加复杂。丰田汽车召回事件引发了中国消费者的强烈不安。这种不安不仅仅是消费者对一家汽车生产商的不信任,更是由于他们感到我国的汽车召回制度并不能提供充分的安全保障。

在此次召回事件之前,丰田公司在中国市场的诸多产品出现了一系列的漏油、方向机突然被锁死乃至断轴事件。这些问题是否属于汽车召回范畴,丰田公司及其中国的合作伙伴至今仍然没有给出令人信服的说法。我们的汽车召回制度也并未像美国那样反应灵敏且措施严厉。事实上,大家所担心的是,丰田公司在中国生产的汽车即便没有美国市场的问题,是否还存在着其他的问题。而这些问题,可能正在被我们的汽车召回制度所掩盖。

中国汽车召回从制度设计到执行层面都存在着偏袒汽车生产商的倾向。在汽车召回事件中,丰田汽车向美国支付了1000亿日元的质量保证金,而按照我们的《缺陷汽车产品召回管理规定》,对企图隐瞒缺陷的汽车制造商最高罚款是3万元。如此轻描淡写地罚款自然难以体现法规的威慑力。另外,中国的汽车召回事件近年来虽然在不断增多,但是,与国际市场相比力度仍然不够。据公开的数据显示,2009年中国汽车保有量已达7619万辆,当年共召回汽车135万辆,相当于每100辆车中不足2辆被召回,而美国每100辆汽车中约10辆召回。

如今丰田章男已经来到我们的家门口道歉,那么我们的汽车召回制度是否也应该有所改变?或许,我们应该重新强调,汽车召回制度必须为消费者安全负责,而不应作为保护本国汽车产业的工具。

首先,中国已经不可能把汽车召回制度当作一种贸易保护手段,打击外资品牌,而使本国企业获益。丰田公司是通过与一汽、广汽两家国有汽车公司的合作而大规模开拓中国市场的。一汽丰田与广汽丰田都是按照50:50的比例合资成立的,如果,严格约束丰田公司,那么一汽和广汽必定也要承担一半的责任。这种与外资汽车企业的合作关系,其实正是我国汽车业的主流模式。

另外,在事关汽车质量问题上奉行过度保护政策,或许有助于刺激国产汽车业的快速发展,但是并不能真正有助于其健康发展。对于此次丰田公司召回事件,丰田章男认为是由于公司发展过快、管理失控导致。2009年,我国一跃而成为世界第一汽车生产大国,各家企业优秀的销售业绩背后是否也存在着同样的问题,是应该引起高度警惕的。国产汽车品牌的塑造既需要企业的自觉,也需要有刚性的制度规范。

实行更严格的汽车召回制度,必然会广泛触动我国汽车企业的利益。然而,这一切与中国消费者的生命安全以及中国汽车制造业的长远利益相比,孰轻孰重恐怕并不难做出选择。

海南日报报业集团
广告中心·汽车工作室
周刊服务热线:66810191 66810265