

明明是省油耗的自动启停系统 为何让众多车主觉得是鸡肋？



□记者 李露

近日,“新浪汽车”在微博上发布了一条话题:“车上哪些功能,是你认为听起来高级,用起来却很鸡肋的?”话题一发布,就引来众多车主的评论回复,车载导航、座椅记忆、大灯清洗、车载DVD……纷纷被车主点名,出现在鸡肋功能的前几名。而号称“一年省1000多元油钱”的自动启停系统更是频频被提及,面临着诸多的质疑:它是否真的能节能减排,为环保做贡献,给车主省油钱?走走停停的路况,对发动机是否有伤害?

今日,我们就来聊一聊让众多车主又恨又爱的自动启停系统。

何为自动启停系统

以前等红绿灯的时候,人家的车重新打火,我们可能都会嘲笑一句:“哎呀!你看那车熄火了!哈哈,肯定是手动挡。”现在等红绿灯的时候,人家的车重新打火,我们都会默默地在心里酸一句:“高级车,自动启停都有……”

据奉化职教中心汽修专业负责人、汽修高级技师王旭升介绍,自动启停指的是:一套能主动控制发动机熄火、焚烧的体系。在时间短泊车的情况下,发动机中止工作,以达到节油减排的意图。体系或许是敞开状况,当你等候红绿灯时,自动挡车型踩下制动踏板待泊车两秒后,发动机便会主动熄火,发动时只需要铺开制动踏板踩油门或转动方向盘,便能够主动发动。手动挡的车型,在等红绿灯时挂空挡松离



全新吉利 GS 官图公布 预计4月中旬上市



近日,吉利汽车官方正式公布了新款帝豪GS的官图,新车针对多处细节进行了调整,并会在配置方面有所提升。此外,现款车型的1.3T发动机将会被1.4T发动机所替代,新车将会在4月



合发动机就会熄火,当你踩下离合挂档发动机就会主动发动。

这项技术是通过在传统发动机上植入具有怠速起停功能的加强电机,使汽车在满足怠速停车条件时,发动机完全熄灭不工作。当车辆再需要启动前进时,怠速起停电机系统迅速响应驾驶员启动命令,快速启动发动机,瞬时衔接,从而减少油耗和废气排放。

从技术方面来讲,自动启停体系往往对许多零部件有更高的请求。传统轿车一般起停次数在3~6万次,而装备一般起停体系的轿车,启停次数将达到30~60万次;更前沿的是带滑行动用的启停体系轿车,此刻启停次数将达到120万次。因而传统轿车,驱动盘和发电机齿圈发动疲惫实验一般在6万次,而一般启停体系齿圈则需做到30万次,当然此刻匹配发动机的皮带体系疲惫实验需相应的增大到30万次。

目前市场上已经有许多车型搭载发动机自动启停系统,欧洲车装备自动启停技术的车型较多,无论是合资车还是进口车,包括奥迪(从A1到A8L、Q3/Q5/Q7)、奔驰(E级、S级等)、宝马(1系到7系、X1/X3)、沃尔沃(几乎全系新车)、保时捷(几乎全系新车)等,大众旗下各品牌的蓝驱系列也都装备了该系统,如一汽大众高尔夫1.4TSI蓝驱版/速腾1.4TSI蓝驱版、迈腾1.4TSI蓝驱版,上汽大众的帕萨特1.4TSI蓝驱版/途观1.4TSI手动两驱蓝驱版/斯柯达速派1.4TSI DSG绿动版。另外,马自达CX-5、荣威550、帝豪EC7、长城C30、铃木锋驭等也装备了类似系统。

“水土不服”的自动启停

其实发动机自动启停并不是什么“新时代的产物”,早在上世纪70年代,丰田在皇冠上就曾经进行过

相似技术的实用性测试,当车辆停止1.5秒后,发动机会自动断油熄火,这个已经完全可以算是发动机自动启停技术的雏形。大众、菲亚特、雪铁龙等品牌在上世纪80年代开始涉足这项技术,但直到2006年,自动启停功能才开始普及。其实这也从侧面解释了一件事,发动机自动启停其实并不鸡肋,因为自动启停系统设计的根本目的就是:节油,节油,还是节油!

德国博世公司之前针对发动机启停技术做过实验,得到的结论是:自动启停系统平均节油率为8%~15%左右,越拥堵、排量越大效果越明显。中国汽车技术研究中心也有过类似测试,得出的结果是节油率达到了7%~27%。有位网友亲自做了测试,百公里表显油耗节油10L。

然而这个看似神奇的技术,却让很多国内车主反感,百度上有相当多的人搜索过类似的问题:“发动机启停如何才能永久关闭?”

去年,市民何女士买了一辆丰田卡罗拉,但是她却对车子自带的自动启停系统非常不满意。“我想问一下,你们有没有碰到过这样的境遇:在炎炎夏日里,车子晒了一上午,开车刚出停车场就遇上红灯堵车然后发动机自动熄火,待在车上好像在蒸桑拿?”更有车主表示,自动启停系统只有在理想路段实用,像早晚高峰堵车、走山路、倒车入库、通过积水路段、陡坡行车等情况下,自动启停就很不实用。

自动启停的误区

自动启停在我国城市道路,似乎真有那么一丝“水土不服”。其实,如果你曾经有过去欧洲自驾的经历,那大概是会很喜欢这项功能。因为在欧洲,基本上红的就是红灯,没有中国即使红灯的情况下,车辆还是偶尔会存在“走走停停”的尴尬事发生。

随着环保要求的日益严格,节能减排成为汽车逐渐被重视的因素,越来越多的汽车开始装备发动机自动启停技术。但是众多车主却对自动启停冒出了很多疑问:比如,在城市道路中频繁地熄火、启动,是否真能达到节油目的,不会增加燃油的消耗?

据宁波奉化宁兴丰田汽车销售服务有限公司汽修部售后人员高松介绍,车辆短时间停止后再次启动时,由于发动机处于正常运转温度,启动阻力较小。“而且在启动时,发动机飞轮是通过起动机帮助进行启动的,此时启动的耗油量仅相当于怠速0.7秒的耗油量,所以理论上停车超过0.7秒就都有节油效果。”

也有人认为,自动启停功能最好不要用,因为频繁的启动会造成活塞磨损,产生的金属碎屑也会磨损发动机其他关键部件。王旭升告诉记者,频繁的启停对发动机磨损要大一些这话不假,但他们忽略了一点——轿车发动机的磨损大多数来自冷发动时的瞬间磨损,一般意义上来讲,发动机内部,靠的是油膜光滑。“自动启停时刻都很短,被机油泵打上去附着在发动机缸体内侧表面的机油不会全部流回,零件上还是保留了许多机油。在热发动的情况下,是不会对发动机发生啥影响。”

各个品牌的不同车型,自动启停系统的设计也不同。一些车型的启停逻辑不是很好,介入时间拿捏不准,有时候长时间停车启停系统没有动作,而在收费站刷卡时轻轻一脚刹车却让它不请自来。另外,启动时噪音和震动较大,也是乘坐者最为诟病的一项缺点。

与乘坐舒适度比起来,省油不省油就不是那么关键了,所以车主们完全可以根据路况选择打开或关闭自动启停系统,只是毕竟花钱买了它,还是要用出个所以然的,不是吗?



节后视镜(带加热除霜、LED转向灯)、后车窗带加热除霜、无骨雨刷、铝制车顶行李架等。

动力方面,新款帝豪GS除了继续搭载1.8L发动机之外,还将换装一台全新的1.4T发动机来取代现款车型上的1.3T发动机,其最大功率为133马力,峰值扭矩为215牛·米。传动系统方面,与两款发动机匹配的均是6速手动或双离合变速箱。

据中工网



国内多地出台无人车路测政策 明确发生事故谁担责

继去年12月北京出台中国首个自动驾驶路测规定之后,上海、重庆、深圳等地相继发布相关政策,对自动驾驶汽车上路测试进行规范,保障公众交通安全。其中,深圳出台的文件尚在征求意见阶段。

根据各地规定,自动驾驶路测对车辆和驾驶员有何特殊要求?如何避免发生交通事故呢?

怎样识别测试车辆?

北京、上海、重庆、深圳(征求意见稿)均要求在自动驾驶测试车辆上张贴标识,以便与普通车辆区分清楚。

例如,上海提出,测试车辆必须按照规定在指定位置放置试车临时行驶车号牌并张贴测试标识。重庆要求,测试车辆须在车身张贴醒目的“自动驾驶测试车辆”标识。

除了提高自动驾驶车辆的辨识度,部分城市还会对道路的信号、标志、标线等进行改造。

北京智通智能交通产业联盟秘书长吴琼接受中新网记者采访时说,就像驾考路段与驾校车一样,自动驾驶车辆的测试路段和自动驾驶车辆也有具有明确标识。有些道路会进行智能化改造,对自动驾驶提供更好的支持。

什么人能当测试驾驶员?

持机动车驾驶证就能申请当测试驾驶员吗?并非如此。

上海规定,测试驾驶员应取得相应准驾车型驾驶证并具有3年以上驾驶经历;最近连续3个记分周期内无记满12分记录;最近1年内无驾驶机动车超员、超速等严重交通违法行为记录;无饮酒后驾驶或者醉酒驾驶机动车记录;无致人死亡或者重伤的交通事故负任何责任等。

北京、重庆也提出,测试驾驶员应当持有机动车驾驶证,具有三年以上安全驾驶经历,无酒驾、毒驾经历。

为保证测试安全,重庆规定,测试驾驶员连续工作时间不超过2小时,间隔休息时间不低于0.5小时,每天工作时间不超过6小时。

上海要求,测试驾驶人每工作2小时应当休息0.5小时,且每人每

天累计进行测试工作的时间不得超过8小时。

普通人能试乘吗?

很多人想体验自动驾驶的感觉,但北京、上海、重庆、深圳均明确提出,不得搭乘与测试无关的人员。其中,上海、深圳提出,测试车辆在测试期间,不得搭载与测试无关的人员或者货物。

此前,深圳阿尔法巴智能驾驶公交2017年12月首发,引起广泛关注。据深圳市交通运输委员会官网消息,试运行期间,智能驾驶公交只对一些专业人士和受邀市民开放。

发生交通事故谁负责?

近日,优步自动驾驶车辆在国外路测时撞死一行人,这是全球首例自动驾驶汽车撞人致死的事件。该事件引发人们对自动驾驶安全问题的关注。

如果测试车辆发生交通事故,应当由谁承担责任呢?北京、上海、重庆,以及深圳的征求意见稿提出,测试驾驶员、测试主体都应当承担相应法律责任。

北京提出,测试车辆测试期间发生交通事故或交通违法行为,认定测试驾驶员为车辆驾驶员,由市公安局交警部门按照现行道路交通安全法法规的规定进行处理,并由测试驾驶员承担相应法律责任。同时测试主体应向第三方授权机构报备。

重庆规定,测试车辆违反道路交通安全法或发生责任交通事故,测试驾驶员、测试主体依据道路交通安全法律法规的规定法定部门的认定承担相应法律责任。

上海提出,发生重伤或者死亡事故、车辆或者道路设施毁损等严重交通事故,由国家认可的交通事故司法鉴定机构对测试车辆进行技术鉴定,鉴定费用由测试主体承担。公安机关交通管理部门依据鉴定结果进行责任认定,对测试驾驶人和测试主体进行处理。

深圳则拟规定,测试驾驶人或者测试主体的行为构成犯罪的,公安机关依法追究其刑事责任。

据中国新闻网



多地推进智能驾驶 政策落地

多地在政策上为智能驾驶汽车上路“开启绿灯”。日前,北京市在前期政策基础上,颁发了首批自动驾驶测试试验临时号牌,为百度等企业的无人驾驶、自动驾驶汽车上路测试,扫清了政策阻碍。同期,深圳市公布《深圳市关于规范智能驾驶车辆道路测试有关工作的指导意见》并开始公开征求意见。这是继北京、上海、重庆之后,又一个即将出台智能驾驶路测细则的城市。

据悉,国内多个城市也正在研究无人驾驶、自动驾驶相关方面的政策,预计年内将陆续推出。业内认为,随着各地智能驾驶政策的出台,将从政策上给予智能驾驶“合法身份”,并将有效推进智能驾驶汽车上路测试,为其之后的商业化铺平道路。百度就表示,在政策的助力之下,百度等企业在推进自动驾驶量产落地的道路上将跑得更快。

2017年12月,北京率先发布《北京市自动驾驶车辆道路测试管理实施细则(试行)》,对测试主体、测试车辆、测试人员、事故处理等主要方面都作出了要求。2018年3月1日,上海发布了《上海市智能网联汽车道路测试管理办法(试行)》,在政策基础上发放了全国首批智能网联汽车开放道路测试号牌,划定了相关测试道路。3月14日,重庆市颁布相关管理办法,对测试要求做出具体规定。

据《经济参考报》