



冬天开车 “热车”有用吗

冬天开车，相信大伙都有“热车”的习惯。即，车辆启动之后不急于行驶，而是让车停在原地，让发动机在怠速工况下，运转1~2分钟，等待水温升高，转速回落，让机油有足够的时间润滑发动机的各个部位。“热车”是公认的“爱车”行为，能大幅降低油耗。事实真就如此？时至今日，传统汽油发动机仍需要靠“热车”来提升状态吗？

【测试方法】

将车闲置一段时间后启动车辆，汽车一开始会加大喷油量，发动机会在略微偏高的转速区间运转，通常是在1200转左右。原地怠速运转一小段时间之后，转速会回落到800转左右。部分人认为，不热车就行驶，发动机会一直在高转速区运转，继而大幅增加油耗。这一次，车天下就从油耗方面进行测试，用数据说话，“热车”和“不热车”油耗到底哪个更高？

测试车辆搭载1.3T发动机，为市面上主流的小排量涡轮增压发动机，具有参考价值。为避免误差，测试路线专门选择在番禺一冷清的小区路段内进行，虽然

有上坡和下坡，但线路都是一样。测试全程，保持匀速。测试分三天进行，第一天，广州环境温度是13.2℃，第二天环境温度是12.8℃，第三天环境温度是13.4℃，相差不大。比起北方，13℃并不算低。但在广州，13℃带来的“体感”是相当的冷。第一天测试“热车1分钟”之后的行驶油耗，第二天测试“热车2分钟”的油耗，第三天则是“不热车”。数据记录点选择在行驶5公里和行驶10公里处。就像跑步一样，超过10公里会进入状态，汽车也一样。超过10公里，不管有无“热车”，油耗都差不多，测试意义不大。

“不热车”油耗最低

“热车1分钟”是日常生活中最为常见的。第一天，笔者先清零油耗记录，再冷启动车辆，发动机转速一下子攀升到1400转，怠速运转45秒后，发动机会回落到800转。假如你一直盯着转速表，会发现指针会有一个明显的回落。出发前，用测温计测量了发动机缸体的温度，已经攀升到43.5℃。在行驶5公里测得的百公里油耗数值是6.7升/百公里，而在行驶10公里处，油耗滑落至6.5升/百公里。

第二天，相同的车辆，相同时间，相同测试线路。热车两分钟后，发动机缸体温度增加到73.2℃，5公里

测得的百公里油耗数值为6.9升/百公里，略高。行驶10公里测得油耗为6.7升/百公里。

恐怕你没想到，油耗成绩最低会是“不热车”。第三天，由于没有“热车”，出发前，发动机缸体温度是12.5℃，比环境温度还要低一点。然而，5公里测得的油耗数值是6.5升/百公里，行驶10公里则是6.4升/百公里。为什么会出现这种情况？因为发动机各个零部件本身就有一层润滑膜，“不热车”也可以直接进入工作状态。而“热车”时，车辆处于怠速工况，怠速工况下的油耗是发动机所有工况中最高的。



“不热车”导致机油液面升高

今年，由于“机油液面”升高，东风本田、长安汽车先后召回车辆。那么，给足“热车”的时间，机油液面是不是就不会增高？此次测试，还专门留意了“热车2分钟”和“不热车”的机油液面高度，两者没有任何不同，至少肉眼看不出来。当然，广州的气温比较高，远不能达到低温测试的标准。

笔者查阅东风本田和长安汽车就“机油液面升高”的解释，都没有以“热车不够”为借口。广汽研究院每年都会在黑河进行高寒测试，车天下君向相关测试人员了解，广汽每次测试，会刻意“不

热车”，冷启动之后，马上行驶。汽车研发中，确保汽车在零下40℃到零上80℃的正常使用，是可靠性测试的重要内容之一。

“热车”的主要目的是提升水温，提高机油温度，让发动机进入到工作状态。“热车”能够让机油达到最佳的润滑效果。从这个角度上看，尽管“热车”不能降低油耗，反而会有所增加，但对于提升发动机寿命，还是有一定的帮助。在冬天，在长时间闲置之后，再次启动，“热车”还是有必要的，但时间不用太长：“1分钟”已经是极限，再长都是浪费燃油了。

【测试总结】

小时候，笔者经常看到跑运输的驾驶员一大早起来“热车”。启动发动机之后，就放在那里不管。有时候，“热车”甚至超过五分钟。随着技术升级迭代，尤其是发动机可靠性的提升，“热车”完全可以省去。不管是什么地方，不管是什么气温下，可以启动之后，立刻驶离，无需等待。

相比于“热车”带来的发动机寿命的提升，笔者更建议享受“不热车”

带来的便捷性。时至今日，规模生产导致良品率大幅上升，汽车已经是“耐用品”，没有想象中那么娇气。爱车，要体现在遵章守纪，安全出行方面。一次交通事故，哪怕是刮蹭，对汽车带来的伤害，都要比“不热车”来得严重。所以，不要纠结于该不该“热车”，那并不能对油耗降低有帮助，更重要的是体验驾驶的愉悦感。

（据《广州日报》）

