

多款汽车内饰含强致癌物 长安悦翔含量惊人

据中央电视台报道，业内人士在正规汽车 4S 店购买汽车配件进行检测，结果显示多家知名品牌的车辆内饰都存在着强致癌物多环芳烃，其中长安悦翔汽车多环芳烃的总含量为每公斤 23.5 毫克。

梁先生几年前买了一辆铃木天语 SX4 轿车，他告诉记者，开车开得时间长了，经常会感觉不舒服：“开时间长了，觉得有点儿跟犯晕似的。”而有梁先生这样经历的人并不少。在一些汽车网站中，不断有消费者投诉汽车污染的问题，这些投诉引起了一个名叫修宇的人的注意。

修宇，在一家汽车网站工作，从去年

以来，他几乎每天都可以接到车主的投诉，称开车时间长了，就会感觉头晕或者不适，那么这些让车主头晕和不适的东西，究竟是什么？修宇经过大量的分析发现，车内的有害物质多达数百种，对人体危害最大的，是一种叫做“多环芳烃”的物质。

去年 6 月，香港消费者委员会发布测试报告，称从全球知名箱包“新秀丽”三款行李箱手柄中检测出多环芳烃超标，此后不久，新秀丽不得不宣布召回致癌箱包。

修宇在大学是学化学的，他知道这种叫做“多环芳烃”的物质具有很强的致癌

性，在橡胶和石化产品中都普遍存在。他说：“所以我当时就想到，多环芳烃会不会在汽车内饰里也存在。”于是，修宇决定组织一些人一起检测汽车内饰中的多环芳烃含量。经过商量，他们选择了汽车的方向盘和头枕作为检测对象。修宇说：“跟驾驶员和乘客时间接触最长的，接触最紧密的这些内饰，无外乎第一就是方向盘，对驾驶员来说，那么其次就是当我们一些裸露的皮肤，像手，包括夏天可能穿的比较少，那跟座椅接触的机会也是比较大的。”

再请教了一些质检领域的专家后，他们选择了和质监部门同样的抽检方式进行检测。也就是说，在不告知汽车厂家的情况下，从正规渠道购买原厂配件进行检测。但很快，他们发现这并不容易，因为汽车厂商原则上不将配件直接销售给个人，同时订货周期也很长。从去年年中开始，他们托北京一家大型汽修企业的朋友，像汽车 4S 店订购：“我们采购的零配件全部是从原厂指定的 4S 店购买，有正规的发票，有原厂的包装。”

随后，修宇请人对采购到的配件进行了拆解。他们首先将方向盘用电锯锯开，然后再把上面的表皮取下来，头枕的表皮也拆下来，并放入塑料袋中进行编号，他说：“对检测机构来说也是一个盲测的过程，他们不知道监测的样本到底是哪个车型的。”

这些样品被陆续送到了上海的华测技术检测有限公司进行检测，这家企业是中国合格评定认可委员会认可的实验室，还是美国消费者委员会、德国 TUV 认证等国际权威机构授权合作的实验室，检测报告具有国际公信力。

很快，检测结果出来了，多款车的配件中都含有强致癌物质多环芳烃。修宇说：“它的致癌性是让人很惊讶的，让人很恐怖的一件事。”

在 40 多款被检测到的车型中，长安悦翔汽车多环芳烃的总含量为每公斤 23.5 毫克，三菱欧蓝德的检测结果为每公斤 6.8 毫克，现代新胜达的检测结果为每公斤 5.4 毫克，长安铃木天语 SX4 的结果为每公斤 6.4 毫克。



小知识

多环芳烃是煤、石油、木材、烟草、有机高分子化合物等有机物不完全燃烧时产生的碳氢化合物，是重要的环境和食品污染物。国际癌症研究中心(IARC)(1976 年)列出的 94 种对实验动物致癌的化合物，其中 15 种属于多环芳烃，由于苯并[a]芘是第一个被发现的环境化学致癌物，而且致癌性很强，故常以苯并[a]芘作为多环芳的代表，它占全部致癌性多

环芳烃 1%~20%。

据了解，2012 年 3 月 1 日起施行的《乘用车内空气质量评价指南》只规定了车内空气中苯、甲苯、二甲苯、乙苯、苯乙烯、甲醛、乙醛、丙烯醛的浓度要求，并未规定多环芳烃的标准。

(据中国网)

广告

巧用发动机制动避免打滑

刹车系统失灵经常导致悲惨的交通事故，假如我们掌握利用发动机制动的技巧，多在平时开车过程中实践，可以在一定程度上避免这些事故的发生，这甚至可以成为救命的一招。

下长坡选择低挡制动

在下长坡、陡坡时，不可一直踩着制动踏板控制车速，建议通过选择低挡位而获得发动机制动力，这样可以有效防止制动摩擦片因长期制动摩擦生热而失效。对于自动挡车辆，在下坡时应当从 D 挡换到 2 挡或 L 挡，利用发动机产生的制动力控制车速。

前方红灯降挡制动

在利用发动机制动性能方面还要多实践。其实，我们在市区行驶时也有很多利用发动机制动的机会，可以多多练习。比如，在看到前方红灯信号时，我们可以提前松开油门踏板，让车辆以惯性滑行的同时将挡位拨至 3 挡(自动挡)；如果是手动挡车，在不挂空挡的状态下让车辆滑行。

发动机制动有时可避免打滑

平时驾驶时，只要路况许可，有机会时可以练习降低一级挡驾驶，发动机制动性能在一些紧急情况下是保护自己的最后一招。

脚踩刹车的制动是直接作用在车轮上，因此是要停止车轮的转动。尽管车辆都配置了 ABS 系统，但 ABS 的反应速度或者工作状态未必都可以满足当时减速、刹车所需，而如果这时的路面摩擦系数(如雨天的湿滑路面)比较低的话，有可能导致车辆打滑失控。

因此，在容易打滑的路段，在渣油路面、泥泞冰雪路面等路面，我们应尽可能地利用发动机制动。我们可以降低一个挡位驾驶车辆，因为发动机制动是通过发动机内部产生制动力作用，不易产生车轮抱死的打滑现象。

如果使用脚制动，最好用间歇制动，且不可一脚踩死，以防侧滑。

(朱艳莹)