

新车磨合期的十个小技巧



对于不少人来说,汽车还依然属于“奢侈品”,用血汗钱买回来的新车,少说也得开个10年吧。车子是否耐用和少毛病,与“磨合期”的操作是有很大关系的。通常来说,新车在5000公里里程之前,都属于磨合期。虽然新车的发动机在出厂前都经过了“冷磨合”,但这种磨合还是不能够代替实际使用时的磨合。那

么,新车磨合应该注意哪些问题呢?大家不妨学学我们即将介绍的十个新车磨合技巧,让爱车顺利度过这段决定“未来幸福”的磨合期。

技巧一:冷车有必要预热一下

有人会问:现在的发动机技术比以前先进,还有必要这么讲究热车吗?当然有必要。这是因为,合理的预热可以帮助机油在发动机部

件与部件之间形成“油膜”,从而减少发动机部件磨损。

技巧二:行车时应及时换挡

这个技巧主要是针对手动挡车型的。在磨合期驾驶手动挡车型时,换挡要及时恰当,避免高档位低转速和低挡位高转速的错误行为,也不要长时间使用一个挡位(当然了,车速快时用最高挡的情况除外)。

至于自动挡车型,路况好时则需要驾驶员持续加速,同时留意配合发动机转速,尽量不要急踩油门急加速。

技巧三:保养要适时

新车在磨合期阶段,务必及时进行保养。我们只需要依照车辆说明书上的厂家建议,达到一定公里数或时间后,及时进行车辆的检查保养,更换机油、机油滤等,并全面检查底盘系统。

技巧四:多留意机油的状态

在磨合期内,发动机正处于“渐入状态”的关键阶段,其部件运作时所产生的微小金属屑会混入机油,如不及时更换机油,将会加重发动机的磨损。

有一点必须注意,那就是切勿在机油中添加任何所谓的“抗磨添加剂”,否则得不偿失。

技巧五:添加的燃油要保质

很多新车主都是省吃俭用才买的车,为了省钱,大家都会去一些油价比较低的私营油站加油。然而,这些油站的油品质量没有保证,对于车辆的损害可大可小。

技巧六:切忌盲目“拉高速”

不少车主都有一个认识误区,以为新车的“拉高速”就是开快车,然后就把新车开到高速公路上一通疯跑。

技巧七:切忌长时间跑高速

发动机长时间连续高负荷工作,很容易造成机件磨损加剧,尤其对于新车而言。长时间在高速公路上行车,对于新车的发动机来说就是高负荷运作。

技巧八:避免车辆经常满载运作

新车在磨合期阶段经常满载运行,则属于负荷过重,会导致发动机及变速箱的负荷增大。因高负荷而导致的发动机输出功率过大,长此以往会造成机件的过度磨损。

技巧九:尽量避免紧急制动

紧急制动不但会使磨合中的制动系统受到冲击,而且还会加大车辆底盘和发动机的冲击负荷。

技巧十:切勿拿新车当“教练车”

有的新车主很慷慨大方,喜欢拿自己的新车给其他新手练习,殊不知这样的做法对新车来说可谓是“毁车行为”。

总结:谁都想自己的爱车少些毛病更耐用,但很多人往往忽视了新车磨合期的重要性,随性操作,导致新车没有完全进入状态就毛病频现。作为车主,我们很有必要让爱车平稳度过磨合期,为日后漫长的用车阶段打好基础。希望本文提到的十个磨合技巧,能帮助到各位新手车主。
(新华)

爱车切勿伤车 保养时常见的四大误区

汽车不再只是一部交通工具,它更像我们的朋友,甚至融入到我们的家庭中,成为了家庭重要一员。我们对自己的爱车关怀备至,甚至达到“爱”的程度,当然不能忽视自己的座驾的细节方面。即时你真的“爱”它,也不能爱的太过分。譬如,你为了更好的保护引擎,将机油加的过满,这些都是不对的!下面本报编辑为您介绍下如何更好地去“爱”车,而不是去“害”车。

误区 1: 机油宁多不可少

曲轴箱内的机油不可多加,也不能少加,机油过多会增加曲柄连杆机构的转动阻力,还会使飞溅到气缸壁上的机油增多。机油过多会导致燃烧室积碳增加,发动机功率降低,从而会影响到排放。车主在检查或添加机油的时候,应按照机油标尺上面的刻度添加,机油液位最高不能超过标尺刻度上限,最低不能低于标尺刻度下线,机油液位通常添加到两刻度中间偏上的位置比较合适。

误区 2: 胎压宁高不能低

有些车主喜欢把轮胎气压充得很高,认为这样既能超载又可节油,这种做法是不正确的。轮胎气压过高会使轮胎接地面减小,胎面磨损加重,降低了刹车时的制动效果,这会影响到行车安全。轮胎气压过低也不好,气压过低除了会影响行车安全和制动效果以外,还会加速胎肩的磨损,以及增加车辆的燃油消耗。车主在利用气泵自行充气的时候,应当按照厂家规定的气

压进行充气,轮胎气压标签通常位于车身或是油箱盖上面。

误区 3: 车轮螺丝宁紧勿松

汽车各部位的螺栓,根据直径、螺距及用途的不同,其紧固力矩均有相应规定,达不到规定的力矩螺栓会松动,超过紧固的力矩螺栓会被拉长。在对各部件紧固之前,需要先掌握各螺栓的紧固力矩,例如车轮螺栓,通常情况家用轿车轮胎螺栓的紧固力矩在100~130N·m之间。

误区 4: 附件皮带宁紧勿松

有些车主认为提高附件皮带的涨紧度,可以提高压缩机的制冷效果,以及发电机的发电量,因此便一个劲地提高皮带的紧度,殊不知这种做法是错误的。附件皮带应当保持适当的涨紧度,因为皮带过紧会使轴承负荷过大,会缩短部件的使用寿命,还会导致皮带出现断裂,最终会影响到车辆的正常使用。伴随着岁月的流淌、时代的进步,汽车已悄然走入寻常百姓家。汽车不再只是一部交通工具,它更像我们的朋友,甚至融入到我们的家庭中,成为了家庭重要一员。我们对自己的爱车关怀备至,甚至达到“爱”的程度,当然不能忽视自己的座驾的细节方面。即时你真的“爱”它,也不能爱的太过分。譬如,你为了更好的保护引擎,将机油加的过满,这些都是不对的!下面我为您介绍下如何更好的去“爱”车,而不是去“害”车。
(新华)



手刹使用有诀窍 拉到 70%位置即可刹车

遇到时间比较长的红绿灯,很多车主都会拉上手刹。但有时车主会发现,明明手刹已经拉上了,可车还是会动。

专家说,由于手刹的效能会随使用次数的增加而下降,所以有时拉了手刹,汽车还会移动。

专家提醒车主,手刹使用有技巧,最好定期进行适当的维护与检查。

找到 70%的位置是关键

用拉动式手刹的车主都知道,手刹手柄也有一个拉动的行程。当手柄拉到整个行程的70%时,正常的手刹制动系统就应处于刹车位置。

专家介绍,要测定手刹是否正常,首先得找到这个70%的工作点。“这个工作点可以通过数棘轮的响声来确定,也就是很简单的计数。可以将汽车停在比较安静的地方,慢慢拉起手刹,边拉边数棘轮发出的咔嗒声,直到手柄拉到尽头为止,然后算出响声总数70%的位置。”

找到70%的正常工作点,就该检查手刹是否能正常工作了。把汽车开到坡度较大、路面状况良好(最好是柏油路)的斜坡上,踩住刹车,将挡位置于空挡,将手刹手柄拉到之前找到的70%工作点位置。再找个不平的路段,将车停下,手刹拉到70%,松开

刹车如果车还动,说明手刹的效果已经打折扣了。最好在上坡和下坡位置各做一次这种检查。

除了制动效能外,还应该检查手刹的灵敏度。但这种测试对手刹磨损较大,所以只能偶尔使用。

“在没有坡度的路面上缓慢行驶,缓缓地提拉手刹手柄,感觉一下手柄的灵敏度和接合点。”专家提醒说,在检查过程中,如果感觉手刹的制动效能或灵敏度不理想,可以通过调节手刹的操作钢缆来解决。在手刹手柄的底部与钢缆的连接处有一个可调的补偿机构,松开锁紧帽帽就可以拉伸

刹车钢缆的长度。当然车主自己调节肯定有难度,应该交由专业的维修人员来处理。

小提醒

高速行驶千万别用手刹

“手刹机构并不精密,左右两侧的制动力分布不均,在高速行驶时拉动手刹很容易使其中一边的后轮抱死,发生侧滑。所以有些车主想在高速上遇到制动系统失灵用手刹来减速是非常危险的,正确的做法是,通过降挡来减速,到车速很低时才拉动手刹将车子刹停。”专家一再强调手刹千万不可在高速行驶时使用。

(琳琳)