

汽车驾驶完全手册

孙长贵

制作整理

二〇〇五年八月六日

目 录

| | |
|---------------------------|----|
| 1、开车的十六大绝技----- | 5 |
| 2、行驶前先调整坐姿----- | 6 |
| 3、不良驾驶习惯影响行车安全----- | 7 |
| 4、夜晚如何驾驶----- | 9 |
| 5、行车途中如何紧急躲避障碍----- | 10 |
| 6、新手上路开车 36 计----- | 10 |
| 7、新车初驶时的十个忌讳----- | 21 |
| 8、新手上路开车如何能做到既安全又不毁车----- | 22 |
| 9、26 点不良驾驶方式----- | 23 |
| 10、汽车安全驾驶经验----- | 24 |
| 11、汽车安全驾驶技巧----- | 26 |
| 12、夜间安全行车注意事项----- | 28 |
| 13、有碍行车安全的习惯----- | 29 |
| 14、“毁车有道”毁车驾驶习惯大全----- | 29 |
| 15、杜绝追尾的六点提示----- | 30 |
| 16、驾校教练六大致命错误----- | 31 |
| 17、驾驶员的注意与反应----- | 33 |
| 18、爆胎后如何安全行驶----- | 35 |
| 19、浅谈空挡滑行----- | 35 |
| 20、换档的最佳时机----- | 36 |
| 21、开车的人讲究车德----- | 38 |
| 22、开车并线必须回头----- | 40 |
| 23、八点日常行车经验----- | 41 |
| 24、启动热车----- | 42 |
| 25、两脚离合器法----- | 43 |
| 26、汽车启动三步曲----- | 44 |
| 27、汽车车灯使用讲究多----- | 44 |
| 28、如何减少翻车几率？----- | 45 |
| 29、新手、二把手、老司机的特点归纳----- | 46 |
| 30、行车过程中容易忽略的十大危险----- | 47 |
| 31、延长车辆使用寿命的驾驶技巧----- | 49 |
| 32、给汽车减负 随车携带的物品仅需七样----- | 51 |

| | |
|-----------------------------------|----|
| 33、开车注意事项----- | 52 |
| 34、女士开车应注意的问题----- | 52 |
| 35、关于驾车的经验----- | 53 |
| 36、自动挡汽车的正确驾驶----- | 60 |
| 37、自动挡中途熄火怎么办?----- | 62 |
| 38、正确使用方向盘----- | 62 |
| 39、发动机油门使用要点----- | 64 |
| 40、夏季行车十防----- | 64 |
| 41、离合器正确使用要诀----- | 66 |
| 42、养成娴熟的驾驶即使----- | 66 |
| 43、轿车操作与节能----- | 68 |
| 44、行车宝典、驾车秘籍备忘录----- | 72 |
| 45、驾驶方法不当是轮胎磨损主因----- | 75 |
| 46、自动变速器(AT)的使用----- | 76 |
| 47、停车入库的驾驶技巧----- | 77 |
| 48、汽车后视镜调整有学问----- | 79 |
| 49、新车磨合注意换机油----- | 80 |
| 50、汽车通过隧道必须注意----- | 83 |
| 51、雨天行车多留神----- | 83 |
| 52、高速驾车六大注意事项----- | 84 |
| 53 驾车技巧——教你几招----- | 85 |
| 54、雨天行驶注意什么----- | 86 |
| 55、雨中行车四大注意----- | 86 |
| 56、“八仙”过路口各显神通----- | 87 |
| 57、至关生死的六大致命错误----- | 88 |
| 58、行车小技巧----- | 92 |
| 59、跟车太近 猛拐都很危险----- | 93 |
| 60、汽车小知识：什么叫做 SUV、RV、MPV、CRV----- | 94 |

汽车驾驶完全手册

起动之前先坐稳，车内仪表检查准。
油压电压都稳定，切记调准后视镜。
一拧钥匙一脚油，手脚配合要紧凑。
踩住离合挂倒档，松开手闸向后望。
出库倒车要注意，来往车辆看仔细。
轻踩油门慢离合，平稳启动不熄火。
车身出库快打轮，车尾方向要对准。
车身摆正快回轮，踩住离合刹车稳。
移库倒车要注意，宽窄程度看仔细。
位置狭窄分次移，车身两侧留余地。

拐弯倒车须留意，内侧车身看仔细。

倒车镜中测距离，注意回轮有时机。
调头倒车要安全，不让后轮出边线。
操纵打轮要熟练，防止掉沟出危险。
挂上一档看前方，起车平稳不要抢。
车动加速换二档，逐级增档要流畅。
路面行驶要沉着，思想集中慢行车。
十次肇事九次快，麻痹大意事故来。
路好不开英雄车，路阻不开赌气车。
十分把握七分开，留着三分防意外。
快速反应要敏捷，判断情况要准确。
犹豫不决要误事，优柔寡断失良机。
交通信号要留意，提前减速别忘记。
公路标志看仔细，行车方向要注意。
交叉路口情况杂，车前左右细观察。
交通规章要牢记，出事就在一两米。
并道之前打转向，后视镜里看车辆。
车辆尾随可转向，侧面有车让一让。
躲避打轮要灵活，高速行车把稳舵。
车速慢减要换档，及时减档才正常。
窄道会车靠边行，注意行人随时停。
转弯减速不能急，脚搭刹车别大意。
人多车多别硬挤，不要生气不能急。
手忙脚乱发脾气，一旦出事来不及。
刹车之前挂空档，减速滑行不匆忙。
快道行车有四忌，每条必须要牢记。
一忌超速快行车，二忌压速慢行车。
三忌思想开小差，四忌路口右转弯。
超车之前看车辆，道路畅通左转向。

鸣笛加速超车急，猛踩油门别犹豫。
转向减速再回道，后面车辆要关照。
雨天路面视距差，注意减速防侧滑。
雾天能见度太差，宽示灯开防碰擦。
夜间行车麻烦多，身体疲惫别开车。
农村公路比较窄，控制车速不能快。
遇到牲畜别惊吓，不鸣喇叭让一下。
掌握车距很重要，行车安全很有效。
沉着灵活别着急，全凭目测有距离。
车速较快远距离，以防刹车来不及。
出租车后远距离，随时停车要注意。
雨雪雾天远距离，视线不清能见低。
向阳行车远距离，日光强烈太刺激。
停车之前左转向，空档滑行看车辆。
靠近路边把车刹，车一停稳拉手闸。
行车平稳又灵活，精神饱满乐呵呵。
开车死板又着急，头脑紧张傻兮兮。
行车不怕路艰难，胸有成竹避风险。
违章车祸遭大难，痛苦悔恨人心寒。
纵使车流千千万，驰骋万里闯难关。
机智果断保平安，归家团聚尽开颜

一、开车的十六大绝技

今天下午专程登陆来传授开车的十六大绝技。

绝技一：勤按喇叭，特别是在山路或小城镇，警告行人和车辆。当禁用喇叭时，用变换远近光灯提醒。

绝技二：不跟大货、出租车、公交车、外地车，甚至不跟面包车，好处自己去体会。

绝技三：宁靠中间 不沿路边，如果三车道，第二车道可有效避免左右拐的等车。

绝技四：见缝插针。如果是在堵车的城市里，让车可以更把稳，但如果车太多，您会非常慢，别人都会欺负您。

绝技五：跟紧前面的车。我们都知道，如果车多，一旦没有跟紧前面的车，后面的车会插队，甚至行人和自行车都会跟您抢道。

绝技六：远离行人。车辆擦挂无所谓，总之有保险公司，但行人是老虎的屁股，千万摸不得。现在很多车，轻轻沾上行人，少则几百上千，多则倾家荡产。离开行人远点。

绝技七：装孙子。无论是违章被抓还是大小事故，这是一条绝妙的办法。

绝技八：尽量错过危险时间开车。午间时分大脑神经已趋疲劳，反应灵敏度减弱。黄昏时分光线由阴转暗，容易出现视觉障碍。午夜时分人的生理节律处于大脑反应迟钝、血压降低、手足血管神经僵硬麻痹的状态。

绝技九：省油绝招：迅速起动，减少升温时间。适当换档，尽可能以直接档行驶。坚持中速行驶。提前采取措施，减少制动及避免紧急制动。减少发动机空转。发动机在怠速运转时，需要较浓的可燃混合气。要尽量减少发动机的空转。

绝技十：搞双手套戴上，好处太多了。如果您的手一只白一只黑，就体会到手套的好处了。

绝技十一：磨合好您的车，受益多多。

绝技十二：正确的姿势。仙姑在过去的帖子《小心您的腰》中有阐述。

绝技十三：勤做保养，付出的劳动回报非常值得。

绝技十四：前后左右。除了保持与前后的安全距离外，还应尽量避免与左右手的车辆保持并列行驶，通过提速超车或放慢速度来错开并列行驶者，并列行驶的最大坏处是分心，容易使注意力从前方分散到左右，造成紧张不安的情绪。

绝技十五：死不认账。如果不是被警察抓现行，坚决矢口否认。

绝技十六：定力。好多车祸来源于分神，定力是您防身绝招。

二、行驶前先调整坐姿

●系紧安全带 ●座椅位置适中 ●内后视镜以看到后部全车为准

8月7日，在奥迪专卖店运通博奥的“女性试车会”上，记者在赛车手周勇老师理论加实践的指点下，克服了以前一些不好的驾驶习惯，掌握了正确的操作步骤。

座椅调整

上下调整

上下调整座椅让头部离车顶部至少还有一个拳头的距离，座椅调得太高，车辆颠簸时头部易触到车顶，影响行车。

前后调整

当脚向下踩住制动踏板至最深处时，腿部仍要有一定弯曲，这时的座椅前后位置比较合适。

腰部支撑调整

让座椅支撑住腰，向后靠时，不要让腰部悬空，这样就可以减少驾驶过程中的疲劳。当然有些座椅没有腰部支撑的功能，可以自己买个小垫子支在腰后。

头枕调整

头枕的最佳位置是头枕的中心线恰好与眼眉在一条线上。

安全带调整安全带要放在肩胛骨位置，不要太靠近脖子，男士开车时，记住一定要把领带放在安全带的外面。

方向盘的使用

背部紧靠座椅，当胳膊伸直搭在方向盘上时，手腕部恰好落在方向盘上，这就是方向盘的最佳距离了。通过方向盘轮辐恰好可以看到仪表台的公里、时速、油耗等的显示，方向盘边缘不会阻碍视线，这就是最佳位置。

转方向盘时，如果把方向盘看作一个时钟的表面，那么手部初始位置就是放在三点和九点的位置。拇指自然搭在方向盘轮辐上。有些人喜欢拇指向里，扣住方向盘以为可以更好地控制住方向盘，其实这是一个不好的习惯。一则打方向盘更为不灵活，二则当路况较差汽车发生抖动时，容易损伤拇指。一点点转动方向盘，这不是良好的驾驶习惯，这让驾驶者不知道方向盘转到何种程度了，不容易掌握车身转向的角度。

后视镜调整

对外后视镜来说，天空与地面交接的水平线恰好离外后视镜上部三分之一处，也就是在外后视镜里可以看到三分之二的地面，三分之一的天空，这是上下调节的最好位置。当左右调节时，让车身也出现在外后视镜的视线范围内，但不要太多，只要能掌握车身附近的状况就行。

对内后视镜来说，最好是当后面有车时，可以让整辆车出现在内后视镜里，当然不能全部顾及，原则是就下不就上，最重要的是掌握地面状况。当然如果能将内后视镜换上凸面镜最好，这种镜面的视线范围非常开阔，借助于这种凸面镜，可以对车辆后部情况掌握得一清二楚。还要提醒一点的是，不要在车辆后窗附近放置大件物品，以免影响内后视镜的观后效果。

三、不良驾驶习惯影响行车安全

目前北京市的汽车保有量已突破 220 万辆大关，随之而来的交通事故也不断发生，这其中既有野蛮驾驶的原因，同样一些司机的不良习惯也成为交通事故的根源。现将一些不良习惯及其危害列出，为了给您提个醒。

陋习 1

自动挡车司机不扶方向盘

自动挡车解放了左脚，但不等于也解放了双手。常有司机，左手打电话，右手挂挡、扶方向。其实这是一种分散注意力、降低司机反应速度的错误习惯。在较高速度行驶（60千米/小时以上）时，如果车轮受到坡坑的颠簸而偏离方向，很容易造成事故。如果双手拿着其他物品，不能迅速回到方向盘处，车辆方向不稳，事故发生的概率会更高。

陋习 2

开车时抽烟、喝饮料

有人把车比喻成爱人、老婆，甚至是家，认为可以在里面舒服地做着办公室里的内容，比如抽烟、喝咖啡、喝饮料。但这种“小资”增加了安全隐患，小资不等于安全和规范。

私家车主应该适时地讲究情调，否则出了事故，反而损伤了情趣。

陋习 3

行驶时气囊上面摆放物品

气囊可以在发生正面碰撞后弹出，提供缓冲和保护，以确保人身安全。气囊在瞬时冲破塑料面板，如果面板上放有物品，物品就会随着向前弹出，速度之快也许可以赶上子弹。气囊还未实行保护，“子弹”却先伤了人，可谓功不抵过。

正常行驶后，气囊就时刻处于待命状态，建议司机不要在气囊位置上放置任何物品。

一般方向盘和副驾前面板上，会有 SRS 的标识，这就是表示该处安置有“气囊”。

陋习 4

过水坑不减速

在赛场可以用快慢来决胜负，但在现实生活中，快慢还被赋予了很多道德意义。

过水坑时减速慢行，避免溅伤行人，不是一种良好的驾驶习惯，而且在很多时候可以保证自身安全。下雨天，由于道路看不清，水坑深浅难判，提前减速查看也可以防止汽车熄火。

陋习 5

加油灯亮继续行驶

听到一些开奥拓的人曾夸耀说，加油灯亮起车辆还目前北京市的汽车保有量已突破 220 万辆大关，随之而来的交通事故也不断发生，这其中既有野蛮驾驶的原因，同样一些司机的不良习惯也成为交通事故的根源。现将一些不良习惯及其危害列出，为了给您提个醒。能行驶四五十公里，其实这种行为很冒险。目前类似千里马的车型汽油泵直接安装在燃油箱底部，

汽油泵依靠汽油进行润滑和降温，如果汽油数量缺失过多，在行驶状态下（汽油泵运转），汽油泵不能得到正确润滑和降温，很容易造成泵体的损害。

陋习 6

驾驶座椅太过靠后

一些司机因长时间开车总希望把腿伸直。司机把座椅位置调得太过靠后，腿部空间固然增大很多，但是伸直了腿很难在紧急制动时发力，而且由于安全带的束缚，身体不能大幅前倾，导致制动不及时造成事故。

陋习 7

驾驶时穿高跟鞋

由于高跟鞋把后脚的支点抬高，无形中增大了踩制动踏板的力度和角度，司机有时需要踮着脚尖去狠踩踏板，才能达到正常踩踏和制动效果。另外，长时间穿高跟鞋驾驶对脚部肌肉也会造成抽筋和拉伤。

陋习 8

不开大灯和老开大灯

有经验的司机为了规避因前车失误而造成事故，有时会在超车时用大灯“提醒”一下前车，以免超车时前车临时并线。此外，晚间行车，后面的车如果不开行车灯，前车很容易认为后面无车接近，在并线时造成对后车的剐蹭。

“老开大灯”造成对面车辆晃眼，容易使其判断失误而且最招司机反感。

四、夜晚如何驾驶

夜间驾驶者主要是靠车灯来获取信息，走夜路，要留意车上的照明设施是否齐备。

检测灯光亮度，更换进入衰退期的灯泡，消除事故隐患；检测远近灯变光，如发现此功能有问题，应及时修理；检测各种灯泡是否完好，包括大灯、小灯、雾灯、转向灯、刹车灯、示宽灯、倒车灯、高位刹车灯、牌照灯、危险报警灯、车内照明灯等。

汽车在夜间行驶，要先擦净挡风玻璃。清晰的挡风玻璃会在暗夜里增强驾驶者的信心；夏季夜间行车，要关好车窗玻璃，防止昆虫窜入驾驶室致伤眼睛和影响视线。

在山路上，车灯光投射距离由远变近时，表示汽车驶近或驶入上坡道；车灯光投射距离由近变远时，表示已在下坡道或由陡坡进入缓坡；车灯光离开路面时，表示前面出现急弯或车辆已驶至坡顶；

车灯光由路中移向路侧时，表示前方出现一般性弯道；

车灯光从道路的一侧移到另一侧时，表示前方为连续转弯道，必须减速靠右慢行；

夜间行车，严格控制车速是确保安全的根本措施。保持中速行驶，注意增加跟车距离，准备随时停车。为避免危险发生，应尽量增加跟车距离，以防止前后车相碰事故的发生。

五、行车途中如何紧急躲避障碍

车辆行驶时，忽然遇到危险却来不及制动时，唯一的办法只有闪避了，而闪避也是有技巧的。具体的方法就是当发现情况时，转动方向盘要由慢到快。路面越滑，就越要平稳地转动方向盘。完成闪避动作后，应迅速将方向盘回正，这样汽车很快就会从左右摇摆的状态中恢复平稳。驾驶者在整个过程中也不要紧盯着障碍物，而是应将视线对着正确的行驶方向。

汽车的驱动方式和载重情况对闪避操作有很大的影响：后轮驱动的汽车容易造成转向过度；前轮驱动的汽车则对方向盘转动的反应较慢；四轮驱动的汽车因驱动力被平均分配到四个轮子上，所以表现得比较平稳。

六、新手上路开车 36 计

万事开头难，开车当然也不例外。相信每一位驾驶员都经历过初次上路的忐忑不安，眼盯前方，双手紧握转向盘，身体僵直前倾，远离前车，缓慢前行，起步停车或遇到坡路和堵车时经常熄火等等，这些都是新手的写照，只要稍加留意很容易辨认。客观地讲，新手的确实影响了车流速度，也造成了一些事故隐患，很多人给新手冠以“马路杀手”的称谓。于是一些很有“自知之明”的新手为了取得他人谅解，经常在自己车的后挡风玻璃上贴上“新手请多关照”、“新手磨合”等字样。其实大可不必如此，每位驾驶员都是从“新手”走过来的，开车本来就是“熟练工种”，只要胆大心细，注意认真解决遇到的问题就会很快告别新手的行列。为了帮助下日渐增多的新手迅速成熟，本刊总结了新手上路常见的问题，并提供了切实可行的解决办法，供广大新手参考。

第 1 计：调整好驾驶姿势

正确的驾驶姿势对安全行车是非常重要的，不但可以消除长时间驾驶的疲劳，保证良好的驾驶视野，而且还可以使驾驶动作更准确、迅速与合理。驾驶姿势主要与转向盘及座椅有关。在坐进驾驶席之后，首先应该深深地坐在座椅后部，使腰部和肩部靠在椅背上。先感受一下座椅的前后距离和靠背角度是否合适，然后把手臂伸向前方，自然握住转向盘的两侧。这时，必须使手腕能自由地弯曲，活动自由。腿部要有一定的活动空间，用脚踩离合器踏板、制动踏板或油门时不费力，而且身体不必前倾，此时的位置就基本合适了。如果不合适，可以前后滑动一下座椅的位置，或调整一下椅背倾斜的角度，使之达到上述要求。

开车时不要过分紧张，很多新手初次上路之后往往感到腰酸背痛，主要就是因为坐姿不对，身体过分紧张，这样全身僵直着与车较劲，腰酸背痛就在所难免了。行车过程中不要始终保持一个姿势开车，要适当调整坐姿，以消除疲劳。

需要强调的是，在调整好驾驶坐姿之后，千万记得系好安全带，避免在行驶途中突然想起未系安全带而导致紧张情绪和不安全因素。

第2计：轻松玩转转向盘

驾驶姿势调整好了之后，接下来就是转向盘的握法和操作了。手握转向盘的位置，以两只手握住转向盘3点与9点钟方向(即水平两侧)时手肘微弯为最佳，因为这可使手臂有充分的活动区域来迅速操作转向盘。手握转向盘时不要紧握，而是轻轻握住外缘。很多新手总是紧握转向盘，造成手部大量出汗，影响动作准确程度，而且在换挡时还容易产生非正常打转向盘的情况，埋下了事故隐患。

转向盘的操作依据车速快慢而有不同程度的转向动作。车速越高，转向盘的转动幅度要越小。转动时要双手操作，以一只手上推、另一只手就下拉的方式接力转动转向盘。

另外转向盘有自动回正功能，在快速回转时可放松手掌让转向盘自行快速回正，但并不是任由它自行旋转，双手仍需扶着转向盘保持随时可以控制的状态。

有些新手在汽车掉头或大转弯时，把手伸进转向盘内侧打方向，这就是俗话说的“掏轮”。这样打方向看似省劲，但遇到紧急情况时，手不能及时抽回来做应急处理；遇上前轮方向突变，极易伤及手臂。新手应改掉这种不良习惯。

第3计：熟悉挡位

绝大多数新手初次上路所驾车型(以手动挡为例)与学车时开的车不同，因此对挡位很陌生。如果不花时间熟悉挡位，造成的直接后果就是开车时不知道自己挂入几挡，经常低头看换挡杆，很容易因为精力分散造成交通事故。特别是遇到复杂路况时，由于紧张还容易出现挂错挡导致熄火的情况，因此初次上路前必须先熟悉挡位。

通常挡位的位置分配都会清晰地印在换挡杆的手柄上，当你坐进自己不熟悉的车时，熟悉不同的挡位是第一步。可以采用以下步骤熟悉挡位。

1. 原地不着车熟悉挡位

此时先看着换挡杆手柄顶端的挡位示意图将离合器踏板踩到底换挡，注意有无倒挡锁。在对挡位相对熟悉之后，将视线离开换挡杆，使用正常行驶时的换挡方式熟悉挡位。

注意：原地换挡时如果挂不上挡，可在一次踩下离合器踏板后，再次踩下离合器踏板换挡，一般会顺利挂入挡位。

2. 行进中熟悉挡位

在空旷的地带或车流量很小的路面行驶，在行进中熟悉挡位。此时要坚持不看换挡杆换挡，同时在换挡时要顺序加挡，并注意练习油离配合。

注意：在着车时要牢记将换挡杆置于空挡，在行驶时注意避让突然出现的行人、非机动车和机动车。

第4计：熟练油离配合

驾驶手动挡车型时，最佳的油离配合不但可以使车辆平稳起步行驶，使动力顺畅输出，而且还可以省油和延长离合器的使用寿命。这项技能往往是新手最不容易掌握的，经常会出现起步时熄火、车身抖动的情况。另外行车换挡时由于离合器松得过快容易造成顿车，这样不但毁车，而且驾乘感觉非常不舒服。还有些新手由于离合器操作不熟练，养成了习惯性踩踏离合器踏板的毛病，造成离合器长期处于半离合状态，加速离合器的损坏。

正确的油离配合要结合车速进行调整。起步阶段将挡位置于空挡，着车后踩下离合器踏板，将换挡杆挂入1挡，慢慢松开离合器，配合油门，起动汽车。踩离合器踏板时必须踩到底，在缓慢松开离合器踏板过程中感觉车身的抖动和移动趋势，当车辆有轻微抖动并出现移动的趋势后缓慢加油，继续缓慢松离合，直至彻底松开，使车辆平稳起动。

车辆在运动中换挡时油离配合同样重要。随着车速的增加，油离配合的过程逐渐缩短，即离合器踏板的松开速度要加快。为了保证换挡过程顺畅，油门也要合理配合，千万不要猛加油。比较理想的状态是在换挡过程中车辆运行平稳，速度平缓提高，感觉不出明显的瞬时减速度和加速。反之，在减速降挡时要先适当制动，当车速合适时踩下离合器踏板换挡。

第5计：找准换挡时机

很多新手不知道该什么时候换挡，经常会出现低挡位高转速的情况。正确的换挡应该是在汽车起步之后，随着发动机转速增加，配合不同车速，换入相应挡位。

通常，当转速提高到一定程度，发动机工作噪声就会增大，此时就必须升挡，换挡的时机一般在发动机转速为2 500~3 000 r/min之间(不同性能的发动机会有所不同，使用时要先阅读使用手册)。新手若没有学会根据发动机声音变化换挡，可在保证安全的情况下观察一下转速表，感受在最佳换挡转速时发动机的声音变化。减速换挡原理相同，但应注意当车速过快时，先将车速降低到相应范围内，然后再进行换挡。

有些驾驶员习惯于根据车速换挡，但此种做法不太适合新手，因为新手的速度感往往还没有建立起来，建议新手还是采用根据发动机转速换挡的方法。但大家还是应该了解不同速度阶段的相应挡位。以5挡手动变速器的车辆为例，通常情况下，起步后当车速低于20 km/h时应选择2挡，当车速为20~60 km/h时选择3挡，当车速在60~80 km/h之间时挂入4挡，如果车速超过了80 km/h就可以挂入5挡了。

第6计：学会眼观六路

驾驶员坐在车里视野有限，单凭肉眼通常只能看清前方的情况，对于左、右和后方的情况只能借助车内后视镜和2个车外后视镜了。而一些驾驶动作，如转向、倒车、并线和超车

等，必须借助后视镜方能安全完成。因此新手上路首先要学会通过后视镜观察路况，进而实现“眼观六路”。特别是对于一些学车时驾驶货车的驾驶员，学会用后视镜观察路况尤为重要。在实际驾车过程中，新手往往是紧盯着前方，而忽略了左、右、后、上和下5个方位，那么如何才能做到“眼观六路”呢？

在保证车辆在车道中央行驶且路况不甚复杂的情况下，强迫自己将紧盯着前方的目光移出一些，用眼睛的余光分别观察3个后视镜、路面及车辆前上方，保持你的中心视野能扫视到广阔的路面状况——前、后、左、右、上和下。前方观察要尽可能远；后方观察靠中、左和右3个后视镜，看到后方所有车道上跟车的距离和速度；左、右观察从路的最左到最右，包括对面来车，左、右路边的停车、行人和路口里欲转出的车辆；往上看要看到路牌和信号灯；往下看要看到路面标志线和路面障碍。

在扩大视野的过程中车速不宜过快，而且在保证安全的情况下逐步扩大观察的范围。

路上开车长时间凝视一个物体很危险。因此要锻炼自己的目光移动，不要太专注于某辆车(如前车)或其他事物，要学会走马观花。另外在并线或超车前，要经常探视反光镜，避免盲区的影响，随时掌握汽车后面的情况。

第7计：专门练习停车入位

最令新手头痛的就是停车了，有些人戏称：别看很多新手在路上开车像模像样，一到停车时就露馅。很多新手都有“停车恐惧症”，而且由于不经常停车，因此锻炼的机会也少，停车技巧提高得很慢，因此新手停车时常发生刮蹭事故，这更增加了新手的停车恐惧心理。怎么办？办法只有一个，那就是练，要在“高手”指导下专门练习各种停车方式。

练习时要着重练习2种新手认为比较难的停车位，一种是前后有车，中间留有停车位；另一种是左右有车中间留有停车位。

第一种车位的入位要领是一定要倒入，可以借鉴在驾校学习的“移库”方法，让车尾先入才能顺利到位。

第二种车位入位有两种方法，一是正向驶入，另一种是倒入。正向驶入时较为简单，注意与左右两车的距离，以不妨碍左右两车开门为宜。倒入时可以借鉴在驾校学习的“贴库”和“倒库”方法。

第8计：反复验证跟车距离

新手往往判断不好与前车的距离，因此经常出现离前车较远的情况，影响了车流速度，同时给其他车辆并入其前方创造了条件，造成了事故隐患。还有些胆大的新手跟车很近，但处理紧急情况的能力较差，一旦前车减速或停车稍快，很容易发生追尾事故。那么跟车时怎样做到距离合适呢？

不同的路况和不同的车流速度下跟车的距离不尽相同。总的一个原则就是前后车之间必须保持一个安全距离。即在前车减速或制动时，两车之间有足够的安全距离，从而有足够的时间供后车驾驶员做出反应，采取制动措施。同时保持有限的跟车距离又可有效防止其他车

道上的车辆随意并入自己的前方。新手上路最好能在不同路况进行反复练习，练习时选择有多条同向行驶车道的路面，行车时可参考旁边车道车辆的跟车距离，自己加以验证，不过练习过程要循序渐进，跟车距离要从大到小，直至合理的安全跟车距离。

第9计：轻松面对会车

在行车过程中，上行车与下行车的相错称为会车。很多新手恐惧会车，特别是在路面较窄的路面会车时，新手往往会产生紧张情绪，一阵手忙脚乱之后会出现熄火、停车让行，甚至造成两车相互刮擦、相撞，或碰刮路旁非机动车辆、行人以及路侧隔离设施等。为了避免这些情况的发生，新手首先要在心理上克服紧张害怕的情绪，轻松面对会车。

正确会车要提前做好准备，避免会车时心理上的慌乱和操作上的忙乱。为此，会车前要做到一看二算三慢：一看，即看对向来车的车型、速度和装载情况，前方道路的宽度、坚实情况，路旁行人、车辆情况，路旁停车以及障碍物情况等；二算，通过观察和比较估算出两车交会时大致位置，占路情形，以留出合适的横向安全间隔；三慢，即会车时要放慢车速，临近交会时条件不良，更应控制车速，不能盲目交会，必要时应该先停车，以达到两车顺利交会的目的。

会车还要注意有关让行的规定，要及时合理让行。夜间在没有路灯或照明不良的道路上，会车时互闭远光灯，改用近光灯。

第10计：摸索并线动作和时机

很多交通事故是因为驾驶员并线不慎造成的。对于新手来说，并线是一项很恐怖的事：川流不息的车、不时响起的喇叭和闪烁的灯光、其他车驾驶员嘲笑的眼神，都会使新手感到莫名的恐惧。因此从实际情况出发，新手在未完全掌握通过后视镜观察后方路况、跟车距离等基本技能时尽量老老实实开车，非万不得已不要并线。待条件成熟之后，你会发现并线其实很简单。

并线的基本原则就是不能影响其他车的正常行驶，正常行驶的车没有义务和责任让并线车辆先通行，因此不要强行并线。并线时一定要把握好时机，并线动作要干净利落，一气呵成。并线要提前作准备，一定要将车道前后的状况都看清楚再并线。重点看看要并入车道里车的行驶情况，诸如该车道内车辆的速度，前方是否有拥堵或减速情况，两车之间是否有足够的距离供你并线，弄清你的后视镜盲区内是否有车辆。并线时先打转向灯，然后加速驶入要并入的车道，完全进入车道后回正转向盘，并将转向灯回位。

并线时要讲究公德，不要强行并线，造成后车减速让行。不要在并线刚刚完成之后就制动，这些坏习惯很容易招致他人反感。

第11计：慢倒车

新手很容易犯顾前不顾后的毛病，因此在倒车时经常发生刮蹭事件。

倒车行驶要比前进驾驶困难些，主要是视线受到一定限制，不易看清车后道路和障碍情况，加之倒车时，后轮变为前导，前轮变为后跟，主观感觉上发生差异，控制转向的位置也

发生了一些变化。所以，倒车时的操作就会觉得没有前进时顺手、方便、灵活和准确。新手在倒车时一定要切记一个字——慢。

倒车前要通过观察后视镜和转头透过后挡风玻璃观察车后和车左右两侧的情况，根据观察到的情况和汽车的外廓及装载的宽度、高度缓慢倒车。

倒车时注意前、后有无来车和行人，发出倒车信号，鸣喇叭，以警告其他车辆和行人。然后，在车身停稳的情况下将换挡杆挂入倒挡。倒车时，要稳踩加速踏板，时速不超过 5 km/h，不可忽快忽慢，防止熄火或因倒车过猛而造成危险，同时要实时透过后挡风玻璃和后视镜观察进展情况，并注意修正方向，防止车头和车尾发生刮蹭。

第 12 计：学会观察交通标识

新手虽然学过交通法，但由于对交通标识没有切身感受，因此最容易发生违反交通标识的行为。同时由于对交通标识不理解或未及时发现，还容易发生走错路、走冤枉路的情况。这些情况都是在所难免的，正所谓吃一堑长一智，见得多了，也就掌握了。

为了方便观察交通标识，新手在开车时要注意路边、路上方设置的指示牌，视野要远要高，弄清交通标识指示的含义后再行车。

另外在接近路口时，在行车道上会有导向标志，新手往往会因为紧盯前方，而忽略了路面上的导向交通标识，导致了违章或者走冤枉路。因此驾车行至路口前方时要提前减速，注意观察路面和前方路口处的交通标识，正确选择自己的行车路线。

第 13 计：用心记熟道路

很多新手在熟悉道路方面都很头疼，特别是在遇到立交桥、交叉路口等复杂道路时，很多人根本不知道该怎么走，即使自己已经走过几次也不记路。新手因为驾驶技术不熟练，坐在驾驶位置手忙脚乱，更不要说记路了。按常理说，开车记路是一个合格的驾驶员应该具备的基本条件，开车记路并不是什么难事，只要用心，谁都能把路记得清楚。

在路上开车时，驾驶员在观察路况的同时，还应多留意路旁的交通标识，在一些交叉路口和立交桥的附近都有交通提示标识，这些都要有意识地记在脑海中。如果怕记不住，可以用纸记录下来，一旦重新经过此路时，就会有一种似曾相识的感觉。当同车人给你带路的时候，也要多加留心，不要只是机械地按照人家的指引走。

第 14 计：掌握行人动态

不同年龄的行人在路上会有不同的动态，新手应该学会区别对待他们，根据不同的行人及时改变行驶方式，这对安全行车很有帮助。

儿童的自我保护意识比较差，他们在路上具有行走路线多变和走停不确定的特点，所以在路上开车时如果遇到儿童一定要减速，千万不要和儿童抢道。年轻人精力旺盛，头脑反应快，敢于冒险，敢在车辆临近时横穿道路，或不走人行道而走车行道，甚至爬越道路隔离护栏。针对年轻人的这种特点，驾驶员应尽量为他们留出空间和余地。老年人一般行动迟缓，视觉和听力较差，他们过马路时往往没有看见来车或不能正确判断车速，有些老年人甚至只

顾低头走路，根本不看往来的车辆。因此在路上行驶尽量远离老年人，也不要鸣喇叭，以免惊吓到他们。

有些骑自行车的人经常改变行车路线，有空就钻，这很不利于行车安全。所以在路上行驶应和他们保持一定的距离，要防止骑车人突然摔倒，出现危险。

第 15 计：复杂路况注意观察

在路上行驶时，经常会有人不遵守交通规则，随意穿行道路，这种情况在城市中尤为常见。如果驾驶员遇到这种情况处理不当，就很容易造成交通事故。在城市中的闹市区或交叉路口，特别是机动车道和非机动车道没有明确划分的路段，行人和机动车强行的情况十分普遍。根据新《道路交通安全法》的规定，在没有明确交通信号标志的路段，机动车应主动让行行人和非机动车，因此新手要学会避让行人，切不可意气用事，开赌气车。

在一些交叉路口，由于一些建筑或树木的原因影响了驾驶员的视线，这时应使车辆缓慢行驶，注意观察，防止从路口突然窜出行人或其他车辆。

第 16 计：学会分辨错误的驾驶姿势

有些新手具有好学的精神，他们很羡慕老驾驶员驾驶车辆时的操纵自如。在其他驾驶员开车时，他们会仔细观察并学习驾驶姿势和驾驶习惯。但是有些驾驶员的驾驶姿势和驾驶习惯并不正确，例如很多人习惯左手握转向盘，右手握换挡杆，感觉这样操作起来很方便，也很潇洒，但是这样做是错误的。这不但影响对突发事件的应对速度，而且右手握换挡杆时，手会给换挡杆一个向下的压力，长期这样做会使换挡机构磨损加剧，影响换挡机构的寿命。

第 17 计：正确躲避障碍物

新手在路上行驶遇到障碍物时，并不是都会正确处理，例如有些驾驶员在路上行驶车速太快，来不及观察路况，看见障碍物时已经距离很近，所以只能从障碍物上面冲过去，这样对汽车的底盘和轮胎都会造成一定的损伤。有些驾驶员行驶时和前车跟车太近，这样就无法观察前车之前的路况，当前车安全避让过障碍物时或前车出现紧急情况时，自己就来不及采取正确的行动了，只能紧急转向或制动，这样就会造成附近车辆的紧急转向和制动，容易出现连环交通事故。究其原因，主要是对路况的观察不够。因此在行车时要随时观察路面的情况，将视线放远，在发现障碍物后提前减速，同时观察左、右和后 3 个方位的车辆行驶状况，适时绕开障碍物。

第 18 计：夜间驾车谨慎行驶

很多驾驶员喜欢夜间开车，他们认为夜间道路上车辆和行人少，驾驶起来比较轻松。但是夜间开车也有很多不利因素，其中光线不足，目标不清晰，难以辨明就是一个很不利的因素。虽然有前大灯照明，但是会车时对面汽车的光线经常让人睁不开眼睛；另外后面车的车灯照在己车的后视镜上也会引起眩目。作为一名新手，应该养成会车时将灯光变换成近光灯的良好习惯，这不仅改善了对面驾驶员的视线，更重要的是保护了自己的安全。

夜间光线差，一定要谨慎驾驶，若路面光线较好，行车时使用近光灯；若路面光线很暗，甚至没有路灯，最好是开远光灯行驶，但在会车前要注意及时换成近光灯。夜间行车特别要注意路边的行人，例如很多老年人喜欢穿深颜色的衣服，这在夜间很不容易被发现，而且他们的听觉和视觉都很差；注意是否有逆行的行人，坐在路边的行人以及堆放在路边的砂石等杂物。

第 19 计：练好坡路起步的基本功

在城市拥堵的道路上，特别是很多车在排队上立交桥的时候，起步停车是常有的事情。有些立交桥的坡度较大，如果没有练好坡路起步的基本功，此时真是寸步难行了。一起步就熄火溜车，后面的车使劲按喇叭，这时你难道能下来推着车走吗？你不想让这种尴尬的情景出现在自己的身上吧，那么只有多做练习，练好坡路起步的基本功。

新手上路初期坡路起步时必须用驻车制动(手刹)配合，这样能防止溜车。一旦油离配合熟练了之后，在一些坡度不是很大的坡道上可以使用熟练的油离配合快速坡起。

第 20 计：适应各种不同的车型

这里所说的适应各种不同的车型，不是说你只会开轿车，却让你去开卡车，这样做是不可以的。但是你可以利用适当的机会去熟悉驾驶证允许驾驶的车型。例如你不能只会开桑塔纳，却不会开捷达，否则万一需要你去开捷达，你总不好意思说不会开吧！但是在尝试其他车型时最好有熟悉这种车型的驾驶员在旁边指导，帮助你熟悉挡位和各种功能的使用，不要不好意思请教别人，谁都有这么一个过程，大家都能理解。

第 21 计：需要停车时应平稳减速

在路上行驶时，如果看见哪辆车制动时车辆“点头”的幅度大，那么这辆车的驾驶员很可能是新手。新手停车时控制不好车速是很普遍的问题，总是让坐在车里的人有坐船的感觉。为了避免紧急制动或制动力度过大，新手应该在到达停车目的地之前进行预先制动，可以采取“点制动”的方法缓慢降低车速，在踩制动踏板时力量应适中，慢慢地踩下，切不可用力过大使车速降得过快。

第 22 计：掌握好制动距离

在不同的路面上制动距离是不同的，在路上行驶时应根据车速情况、路面状况以及气候状况等因素，综合把握施加制动力的时刻和踩制动踏板的力度。对于新手来说，掌握不好制动距离是正常的，这需要经过时间和里程的磨练才能把握得恰到好处。

在练习时要把握一个“缓”字，可采用提前制动，缓慢加力的方法，不断摸索制动时刻和制动力大小的最佳匹配。

第 23 计：防止操作不当造成熄火

熄火是新手驾车过程中经常遇到的问题，在红灯变绿灯时起步熄火，在跟车时起步熄火，换挡不及时拖挡熄火，制动幅度过大熄火以及转向角度过大时熄火等情况，相信很多人都遇到过。虽然出现熄火的情况多种多样，但是分析其原因，主要是由于离合器、油门、制动以

及挡位配合不当等原因造成的，这就要求新手尽快熟悉自己所驾驶的车辆，掌握油门踏板的轻重，离合器自由行程的长短，如果踏板位置不合适可以进行调整。

第 24 计：合理对待其他车的并线

在多车道上行驶时，车辆之间的并线是很频繁的。当遇到有其他车想并入自己车前面时，要保持平和的心态，如果自己车速较快，应适当减速让其他车并入自己车道，切不可加速阻止或故意将其挤出车道。对于没有打转向灯就突然并入自己前面的汽车，应尽量避免，不要心情急躁，否则会影响自己的行车安全。

第 25 计：准确判断后部车辆距离

对于前方车辆距离和位置的判断，驾驶员直接观察就心中有数，但是对后方车辆距离和位置的判断，新手往往很难把握，这样在超车、并线时往往容易出问题。要想对后方车辆距离自己究竟有多远、确切位置在哪里有一个准确的判断，除了要用好车辆的后视镜之外，还要在必要时侧头观察盲区内有无车辆，但车辆前行时切忌回头观察。

新手要熟悉后视镜中的影像与实物距离的差别，练习时可先在停车场进行，停车后通过后视镜观察后车距离，然后下车验证实际距离，做到心中有数。在路上行车时要根据己车和后车速度，适当调整车距。

第 26 计：不同路况的驾驶技巧

在各种各样的路况下，首先要保证行驶的安全性，其次要能根据不同路况特征，掌握好驾驶技巧。对于一般城市道路，应选择好路线，控制好车速；在拥堵路面上，应保证与前车和后车的安全距离，同时要防止那些“抢道”行驶的车辆与自己的车辆发生磕碰；在高速路上，不宜过慢，不长期占用超车道，远离大型车辆；在城市快速路上，应特别注意在并线和超车时的安全；在山路行驶，应选择低挡位，并正确掌握转向盘；在连续转弯路上，应尽量贴着弯道内径中心转弯，这样不论是遇到对面来车需向外侧让路，还是防止转弯离心力使车辆外甩，都有较大的安全回旋空间；在急转弯时，应善用喇叭和大灯提醒对面车辆提高警觉；另外还要学会在雨天、雪天和雾天等不同天气条件下的行车技巧。

总之，在不同路况下关键要快速适应环境，把握好挡位、车速的关系，同时要善于使用灯光、制动和后视镜。

第 27 计：适时超车

新手上路一般不敢轻易超车，不同的路段、不同的路况超车，都有不同的驾驶方法。如无特殊情况，尽量从左侧超车。超车时，首先观察左前方，再观察左后视镜及左后视镜死角（盲区），确认安全后，打左转向灯，逐渐切入前方车辆左侧行车道。在接近前车左后方时，可鸣笛提醒前车（在市区禁止鸣笛的地方不要鸣笛）。超车完成后，转向灯复位。如果夜间超车，则用变换远近光的办法提醒对方。超车后根据前方路况决定是继续沿着当前行车道前进，还是汇入原右行车道（如果在高速公路上超车，必须返回右侧行车道）。如果需要返回右侧行车道时，则必须与被超车辆拉开一定距离时，再打右转向灯转换到右侧行车道。

第 28 计：轻松面对立交桥

很多城市道路上出现了越来越多的立交桥，以北京为例，数量众多、形状各异的立交桥经常让一些刚刚上路行驶的驾驶员不知所措。在立交桥上行车是件让他们感到头痛的事情，不同的立交桥左转、右转、直行和掉头走法都不相同，同一条环线光一个左转弯就能有三四种走法。如果在行车中没有看清立交桥指示牌，或走错了行驶路线，往往会多走很多冤枉路甚至发生迷路情况。要在立交桥上正确驾驶，最简单、最快捷的方式莫过于通过交通地图和网上搜索来熟悉立交桥的性能特点，除此之外，立交桥上最好缓慢行驶，注意每一个路牌指示，搞清楚行驶的路线和方向。

第 29 计：坦然对待后车鸣笛

很多新手上路都在车后挡风玻璃上贴有提醒式标语，写有“注意，别吻我”、“向所有老驾驶员致敬”等诙谐的语句，以示后车关照。这在很大程度上可以保证在车辆影响到其他车辆的驾驶时，可以得到他人的宽容与理解。但有时在熄火、起步太慢或行驶不畅的情况下，遇到性急的人，也会在后方不停地鸣笛。如果一听车后有喇叭响就心急发慌，常会出现油离配合不好、换挡失误或多次熄火现象，越要开好车越是无法开好。如果新手正常行驶在非快行车道，或是正常超车并线，遇到后车鸣笛，最好“充耳不闻”，沉着应对，切忌手忙脚乱，忙中出错。如果的确造成明显影响车流速度，则应在保证安全的情况下加快行驶速度。

第 30 计：行车意外情况处理

行车中发生意外情况，应尽量保持冷静，并采取相应的办法避免或减少伤害。坡路发生溜车，应保持清醒，放松油门踏板，迅速踩制动后拉紧驻车制动，稳定后再坡起。车辆在通过积水较深或充满泥水的路面后，会发生打滑，致使车身失控，方向偏离，车身因前后轮受力不均而发生扭摆。这时，应抬起制动踏板，握紧转向盘，并稍加油门控制汽车状态，然后采取松油门减速来使车辆平衡得到完全控制。车辆浸水制动失灵时，应频繁轻踩制动踏板，依靠轻微的制动力减速，同时制动产生的热量会对制动蹄片进行烘烤，以利于恢复制动性能；如情况紧急，应用驻车制动停车。下长坡制动失灵时，应立即使用驻车制动停车。拉动驻车制动不应一步到位，应根据情况分步调整拉力。如驻车制动失灵，则应迅速采用抢挡法换用低挡，并选择障碍物，用外力制止行驶。如果转向时有甩尾趋势，及时减速减挡。

第 31 计：不要无端害怕交警

有的驾驶员尤其新手上路时一见到交警就有点慌神，总是害怕交警过来要扣分、罚款，这样一紧张就容易出问题。在十字路口看到交警，本来是绿灯也不敢大胆开过去，有时甚至出现因为紧张而在交警眼皮底下违反交通规则的情况。实际上，在车水马龙之中，你的车在交警眼中也许很快就没了影子，并不见得像新手想象的那样总是会引起交警的高度注意。交警作为道路交通法规的执法者，只有在你违反交规的时候他对你才具有一定的约束力，如果你没有闯红灯，没有越道行驶，老老实实地遵章行车，那么交警所拥有的处罚权对你来说没有半点作用。即使交警对车辆进行严查，那也只不过是对于那些存在侥幸心理违章驾驶的驾驶员有一定的威慑力。无论交警在与不在，都保持正常心态，就不会遇到交警上来找麻烦的问题。

第 32 计：应对交通事故

由于缺乏必要的基本知识，一般人在突然遇到交通事故时，往往会不知所措。慌乱中，贻误了抢救伤员的时机，加剧了不应有的后果，还可能会出现因现场保护不到位给事故的勘察处理造成困难的情况。

遇到交通事故，要沉着冷静地处理好以下问题：①立即停车。发生交通事故后，车辆必须立即停车。停车后按规定拉紧驻车制动，切断电源，开启危险信号灯，如夜间发生事故还需开示宽灯、尾灯。在高速公路发生事故时还须在车后按规定设置危险警告标志。②及时报案。当事人在事故发生后应及时拨打 122 报案，将事故发生的时间、地点、肇事车辆及伤亡情况告知交警，在交警来到之前不能离开事故现场。③抢救伤者。如事故中有人受伤，应设法送医院抢救治疗。④保护现场。在交警到来之前应当保护好现场，除非因抢救伤者和财产需要，不得擅自移动现场肇事车辆、伤者及物品等，必须移动时应当标明位置。⑤做好防火防爆措施防止事故扩大。⑥协助现场调查取证。在交警勘察现场和调查取证时，当事人必须如实向交警陈述交通事故发生的经过，不得隐瞒交通事故的真实情况。⑦倘若事故涉及其他车辆，应记下该车车牌号码，并询问对方联系电话等。亦尽快向保险公司报案，并依据保险公司的规定办理各项手续。

第 33 计：开车严禁接打电话

开车接听电话是导致车祸的一个危险因素，实验表明，通话时驾驶员的注意力可下降 20%~70%。有的车辆即使安装了车载电话，但是如果接听电话分散注意力，照顾车子及周围环境的精力减少，事故的隐患必然增加。

新手驾车一般不会主动在开车时给别人打电话，但有时如果电话响了，不得不接听电话。在这种情况下，有的车主往往会避开交警战战兢兢地接听电话，这就给安全驾驶带来极大的隐患。针对这种情况，车主可以有 2 种选择：一是干脆关机，二是设置语音提示，告诉对方，你在开车，不便接听，停车后你再给对方打过去。

第 34 计：出险后及时报案

谁都希望开车出入平安，但是万一发生交通事故，事故处理和保险理赔方面的常识还是需要略知一二的，否则会因为报案不及时而造成无法理赔的损失。

当事人在发生事故后应立即停车，保护现场，迅速报警或者找执勤的交通警察，听候处理；同时通知本车投保的保险公司进行物损评估，评估后及时将评估证明送至交警部门确认。对责任明确、当事人争议不大或磕碰之类的轻微事故，交警一般会使用快速处置的方式进行处理。快速处置后，驾驶员应配合交警迅速撤离事故现场。进行损失评估后，到案发地交警支队接受处理。

第 35 计：应对恶劣天气

在恶劣天气情况下行车，良好的车况是安全行车的必要前提和基础。行车前一定要对车况进行检查，使之保持在良好的状态。对车况的检查，一是检查制动、转向装置：检查制动液贮藏室的液面高度，制动时有无跑偏、漏油情况，驻车制动效能是否良好，以及转向装置的各部件连接是否可靠；二是检查雨刮器工作是否正常，如果有故障，要及时排除；三是检查全车灯光、除雾装置是否完好，使其能发挥应有的功能。

如果在雾天行车，起雾时尽量在普通公路上低速行驶，待浓雾散去后，再上高速公路行驶。如在高速公路行驶时，浓雾突然来临，应该立即将车驶向最近的服务区或停车场暂避，或把车驶向路肩或紧急停车带停下，开启示宽灯、尾灯、后防雾灯和危险报警灯。如在雪地行驶，行车要点在于缓慢起步，切忌突然加速、制动或猛打方向盘。制动时尽量用点刹，不要一脚踩死。如果情况不是很急，最好利用发动机制动。如果赶上电闪雷鸣的天气，车窗一定要全部关紧，并将收音机的天线及早收起来。

第 36 计：初次出现故障的处理

车辆出现故障之后，车主自己很难动手修复，根据情况需要向修理厂求援。因此在日常行车时最好随身携带修理厂的救援电话，如果忘记携带，也不要着急，可拨打 122 求助。然而如果自己对故障症状毫不知情，往往会给救援服务带来很大的困难。因此车主要对驾驶中的细节问题多加留意，并能对故障的严重程度有所了解，以便及时采取应对措施。

车主要想确定故障症状，除了在驾驶中对车辆在各种工况下的情况要了解清楚之外，一般还可以采取以下几种办法：①眼看。对仪表指示、油液状态以及零部件的外观等进行观察，看是否有异常之处。②耳听。对发动机、底盘的工作声响进行仔细听辨，确定响声类型和特征。③鼻闻。用鼻子闻是否有制动器拖滞和离合器打滑的焦臭味、汽油味以及电线胶皮糊味等。

以上我们总结的“36 计”可能与一些人的驾驶习惯不相吻合，这就要靠每一位新手在开车时不断摸索，积累经验。新手上路，要真正开好车，仅仅“计谋在心”还远远不够，只有上路多加锻炼，才能轻轻松松地安全上路。

七、新车初驶时的十个忌讳

（一）忌高速行驶

新车初驶阶段都有速度规定，国产车一般规定在 40-70km/h 以内；进口车一般规定在最初的 1000km 内，当油门全开时车速不超过最高车速的 80%，且要求在使用中注意观察发动机转速表和车速表，使发动机转速和车速都在中速下工作。

（二）忌满载运行

新车或刚大修好的车满载运行将会对机件造成损坏。因此，在最初的 1000km 内，国产车不能超过额定载荷的 75%-80%；进口车不能超过额定载荷的 90%。

（三）忌提前拆除限速片

限速片是一个装在化油器与进气管之间的节流装置。驾驶员不应提前将它拿掉，而应在初驶 1000km 结束后结合初始保养情况再将它拿掉。进口车一般没有加限速片，完全靠驾驶员自己控制车速。

（四）忌跑长途

新车跑长途，会使发动机连续工作的时间增长，造成机件磨损加剧。

（五）忌紧急制动

紧急制动不但使磨合中的制动系统受到冲击，而且加大了底盘和发动机的冲击负荷，所以在最初行驶的 300km 内不要采用紧急制动。如确有突发情况，也应尽量先踏下离合器踏板，以减少对发动机冲击。

（六）忌不及时换挡

行驶中应及时换挡，不能使用高速低档行驶或低速高档行驶，也不要长时间使用一个档位。

（七）忌用油不规范

新车使用的机油不能低于厂家规定的标号。

（八）忌驾驶操作粗心大意

汽车起动后应原地升温，待水温达到起步温度后再起步。驾驶中要选择良好路面，保持中速行驶，尽量避免急加速和急刹车，油门要小，操作要轻，同时还应随时注意发动机的声音、温度等。

（九）忌不进行初驶保养

（十）忌担任教练车，误己误人，贻害无穷。

八、新手上路开车如何能做到既安全又不毁车

一位开车新手在买新车的那一天，仪表盘上 P 字的方形红灯一直亮着，一直拉手刹过足了一天的“车瘾”，结果是四个轮子冒烟，刚买的新车，不得不换了一套刹车垫。如何更安全的行车呢？

先刹后离

所谓的“先刹后离”，就是要先踩刹车，等速度减下来，再踩离合器，换入适当的挡位。而新手的这种“先离后刹”，则是还没踩刹车，先踩离合。这样刹车、换挡，对于新手来说可能会使车子开得平稳些，但是对离合器却会造成不小的伤害，高速时切断动力，离合器片磨损加快。如果总习惯这样开车，离合器的寿命大概只有正常情况的 1/4 或是 1/5，必须提前更换。

切忌总踩离合

开车时左脚老踩在离合器踏板上姿态不规范，更不利于在遇突发情况时有效采取措施。市区内行车，道路拥堵，离合器使用频繁，有的干脆总把脚放在踏板上，久而久之养成踩离

合器的习惯。在快速行驶中遇上特殊情况紧急制动时，左脚自然而然地踩下了离合器，车辆失去了发动机的牵阻作用，因惯性作用车速更快，紧急制动延时，很容易引发事故。

上坡起步制动失灵咋办

汽车在上坡路上熄火，而手刹又失灵，遇到这种情况不要惊慌失措，首先将变速器处于低速挡位，下车后用三角木或石块塞住后轮，再发动汽车起步前进。如没有三角木或石块时，右脚踩住刹车，左脚踏下离合器，变速器处一挡，在打开启动开关时，右脚横置，脚跟仍踩刹车，用脚尖去踩踏油门，左脚配合缓缓松开离合器，当汽车已有起步感时再松开右脚跟下的刹车就可平稳地上坡了。

如何安全倒车

首先要看清再倒车，如果用后视镜倒车，应熟悉后视镜显示的景物与实际物体的差距。其次在倒车时一定要控制车速，如果倒车环境乱，最好请其他人在车后进行指挥。需要注意的是从坡上向下倒车时，不少朋友使用空挡倒车，这样做速度不容易控制，特别是在滑溜的坡路上，踩制动或离合器踏板时都会造成车体的侧滑或失控。此时，比较稳妥的办法是挂入倒挡，松开手刹，利用发动机的牵阻作用平稳地倒车。

九、26 点不良驾驶方式

- 1、白天开大灯行驶不好；错误，不但对汽车无丝毫损坏，而且能极大地降低事故率，西欧数十国家法律规定无论白天和黑夜必须开大灯行驶。
- 2、夜晚远光灯越强行驶越安全；错误，灯光的照射角度越大越安全，灯光抬的越高越亮越危险。
- 3、常常使用大油门对发动机不好；错误，发动机在档位上转速经常提到 4000 以上不但无害，还对发动机有一定的好处，常常空档踩油门或长时间在高转速上才对发动机不好。
- 4、习惯性踩离合器是减少麻烦的办法；错误，习惯性踩离合器不但对机器不好，反而麻烦会更多，更重要的是不安全。
- 5、汽车行驶时将中央门锁锁死是安全的办法；错误，这是极其危险的办法，汽车一旦出现事故时，会打不开车门，因而危险率进一步提高。避免小偷抢夺车内的物品，最好在堵车时或等红绿灯的时候再将中央门锁锁死。
- 6、习惯泊车后只拉紧手刹；错误，在不平的地面泊车后不但要拉上手刹还要挂在档位上，这样才是防止汽车因路面不平避免下滑的最好办法。
- 7、在高速行驶的路面上速度越慢越安全；错误，如果驾驶的是小型轿车，速度慢于 60km/h 反而是不安全的，根据车的性能速度常保持在 80-110km/h 较安全。
- 8、开车行驶在最右边的道最安全；错误，这最不安全，因为遇到超车和从右手并上该道的情况比别的道上的车要多。
- 9、单向行驶时如果有双道，压虚线行驶最安全；错误，这最容易出现事故，因为无论是前后行驶的车辆无法判断你行驶的意图。
- 10、高速拐弯时一边踩离合器一边踩刹车行驶最安全；错误，不可踩离合器，无论任何情况下，踩离合器行驶会增加汽车的惯性，应该将档位放低后再踩着刹车行驶。
- 11、汽车加装 abs 系统后是为了缩短刹车距离；错误，abs 最大的优点不是缩短刹车距离，而是防止轮胎暴死，因此，即便遇到特殊情况将刹车踩死，其方向盘也是可以操控汽车的方向，学会紧急刹车后缓冲这段刹车的距离是认识 abs 的关键所在。

- 12、遇到其他驾驶不熟练者或违章者应通过喇叭或大灯提示他；错误，应该尽快远离他，按喇叭或大灯提示他只会增加他的紧张情绪，使他更加难以控制汽车。
- 13、拐弯或并道时应先看反光镜；错误，应先扭头看一下车的后面再看反光镜，因为，有时反光镜调校的不好会有死角现象，此外，转向灯打开后会使得靠近自己的车辆增加提速或放慢的几率，仅从反光镜不能完全判断正确性。
- 14、驾驶时抽烟，用左手拿烟顺手；错误，用左手只是往窗外弹烟灰顺手，应用右手，左手无论任何情况都不要分心操控方向盘。
- 15、开车时听音乐会分散驾驶者的注意力；错误，好的音响设施和自己喜欢的音乐能进一步抑制疲劳的精神状态，能进一步调整更好的心理状态。
- 16、开车行驶时只注意保持前后车辆的距离；错误，除了保持与前后的安全距离外，还应尽量避免与左右手的车辆保持并列行驶，通过提速超车或放慢速度来错开并列行驶者，并列行驶的最大坏处是分心，容易使注意力从前方分散到左右，对初学驾驶者更容易造成紧张不安的情绪。
- 17、将驾驶座椅调的越靠近方向盘越有安全感；错误，这纯属心理作用，反而越靠近方向盘越容易增加紧张情绪，除不影响脚手操控外，驾驶座椅越远离方向盘越好，一是驾驶时的视觉更广大，左右眼的余光看到的会更多，二是座椅靠方向盘太近，必然缠着腿驾驶，长时间容易疲劳，三是出现紧急情况身子与汽车的操控台、方向盘缓冲的余地大，安全系数高。
- 18、除车窗反光镜的位置不贴太阳膜外，在其他地方大面积贴太阳膜不影响驾驶；错误，驾驶者的视线不光是前方，侧面和后方同样需要经常看，影响驾驶者的视线增就增了加危险的程度，此外还会减少驾驶者的乐趣。
- 19、驾驶室内的反光镜是为了看后座的人；错误，是为了看后面行驶的车辆和左右反光镜的死角。
- 20、无论任何情况 1 挡起步好；错误，光滑的路面用 2 档容易起步，此外，在光滑的路面用 1 挡当刹车比直接刹车效果更好。
- 21、高速行驶时一边的轮子突然压到积水的路面很危险；错误，如果盲目踩刹车才危险，遇到这种情况控制好方向盘比踩刹车更重要和更安全的多。
- 22、光滑的路面应学会用好手刹和脚刹来控制汽车行驶；错误，应学会用好档位来控制汽车行驶。
- 23、空挡行驶时省油；错误，没有科学根据，熄火行驶才省油，但两者同样不安全。
- 24、习惯开快车的人驾驶技术高；错误，驾驶好的人是判断准确和果断，并将最坏的可能考虑在内。
- 25、提速超车时首先是观察和判断前方对应驶来的车辆情况；错误，首先是观察和判断后面行驶的情况，在确定后面没有车辆欲超自己的情况下再观察和判断前方的情况。
- 26、晚上行驶将前后的雾灯打开更安全；错误，更危险，尤其前雾灯的白光束非常强，影响对面行驶的车辆同样会影响自己的安全。只有遇到恶劣的天气无论白天或夜晚才可以使用雾灯。

十、汽车安全驾驶经验

停车场注意：

1. 速度一定要慢，礼让行人。（也显出国人的素质）
2. 礼让前后左右车，牢记此时出事各附一半责任。

3. 倒车一定要回头看，再加左摆头看另一边一两次
4. 自己有路权时，可轻按喇叭提示对方。

左转注意：

1. 牢记此时出事，责任全在我，一定一定要看清楚对面车的情况后再动，不要理会后面车的催促。用”S”方法，把车向左转一点，再把方向盘摆正，一般用一次就可以观察到对面了。
2. 判断对面车况，千万别相信对方信号灯，一定等对方所有车道的车明显减速或转头(对方右转)。
3. 晚上左转要看两遍左边行人线上是否有人再转。
4. 左转从小路进入主路或从主路进入小路，很难等到对面无车。所以要看准时机，和靠近自己的车都打好招呼。很慢的前进，要看清一个车道上的车，再向前开。

雨雪天注意：

1. 雨雪天开车车距一定要保持多些。速度要慢。
2. 雪地驾车最重要原则是慢，在 10-40KM/hr 之间，慢行减速，轻踩刹车。转弯前一定减速到 10KM/hr 左右，依靠惯性转弯。转弯时绝对不能踩刹车，脚要放在油门上，但不要踩，只有当抓地力不够时，再轻踩油门。
3. 雪天车道之间有未化的雪，不要换线，不要超车(包括高速)。如果必须换线，换线时绝对不要踩刹车，容易失控。换线时速要控制在 40KM/hr 以内，然后依靠惯性换线。控制车速，踩刹车一定要轻柔，前后车距要留够。
4. 冬天打火困难时，打火同时轻踩油门。
5. 去超市买雨雪天用的车窗外用喷剂去除外面雨雾，买内用的喷剂除内窗的雾气。

路口注意事项：

1. 从小路进主路时，要以对方车距 6 秒为原则。
2. 自己左转时稍等一下右转车，自己右转时稍等一下左转车，防止对方转弯过大转到自己的线上。
3. 看到左右车都减速时，也马上减速，可能行人过马路。
4. 车到路口，车在路口要起步时，养成习惯左，中，右看一眼，防备他人闯红灯。
5. 小路进大路右转和红灯右转，看好一辆车，紧追该车右转很安全。但要防止其它车道的车换线。所以当第一道没车，第二道有车时，就看准第二道车之后右转。
6. 把黄灯当红灯。用路口行人灯做参考。当行人灯是通行时，可放心过路口，当行人灯是不通行时，脚离开油门，自然减速，这给自己和后车都留下很多反应时间来在黄灯出现时停车。路口无行人指示灯时，以时间判断，绿灯刚亮不久，可以过，绿灯亮了很久，脚离开油门，准备等黄灯刹车。

车祸后处理顺序：

1. 抄对方车牌，如对方逃跑，这是保护自己的最好情况。
2. 不要管车，马上找证人，记下姓名和电话号码。
3. 如果小事故，照相并查验车况，路况。大事故报警。
4. 如是私了：换资料，记下对方驾照号，保险号，保险公司名。如对方认错，画事故图，并对方驾照上相同的签字。
5. 如报警，看清警察给自己的报告，如与事实出入，尽量当时改好。找好自己的拖车公司以防黑拖车。

其他注意事项:

1. 开车前方视野不开阔时, 比如弯道, 上下坡, 一定要减速慢行.
2. 开车无论多慢, 都不能低头看地图.
3. 心情不好, 生病, 酒后, 平时睡眠时间和打瞌睡时, 不要开车.
4. 离卡车等大车远些, 也不要在其左右开. 防大车上掉东西, 轮胎松等突发事件. 并且大车还挡视线, 其卷起的沙石对自己的车玻璃不好.
5. 不要相信别人的信号灯, 包括单线上前车的左转或右转灯, 要以实际的减速和转头来判断.
6. 平时行车, 保持>2 秒车距.
7. 上坡停车和雨雪天停车, 要保持与前车较长距离.
8. 高速变线和两条道以上的大路变线, 路检查盲点两次, 防止他人同时变线.
9. 喇叭是一个很好的自我保护的工具. 如在停车场, 经过有动的趋向的车前, 就快速按两下喇叭, 提醒人家一下. 如看到转弯车要转了, 但距离很近了, 也可以鸣两下喇叭, 提醒一下它. 如看到前面危险的变线的车, 按两下提醒一下. 等左转时, 看到闯黄灯和红灯的, 按一下. 当然, 在路口碰上走神的车, 轻按两下提醒他一下
10. 不要长时间在别人的盲点处行驶.

十一、汽车安全驾驶技巧

从汽车诞生的那天起, 在人们享受汽车带来的速度感和便利的同时, 也就不得不面对随之而来的“副作用”——交通意外。车祸与疾病一样, 严重地危宫着我们的生命。于是, 安全性就成为汽车设计的重中之重, 安全带、安全气囊、ABS 等先进的安全设施层出不穷, 但是汽车所造成的意外和伤害仍居高不下。这是为什么呢?据资料显示, 许多意外是由于驾驶人人为的失误造成的, 再先进的安全设施也无法有效地防止人为的错误, 特别是在一些紧急情况下, 驾驶员的瞬间反应决定了整车人的命运。下面我们就从具体情况入手, 介绍一些汽车安全驾驶的注意事项。

正确的驾驶姿势

很多驾驶者在开车之前, 经常会忽略先行调整驾驶者座椅的位置。其实, 正确的驾驶姿势可以有效保护驾驶者的安全, 若是座椅位置不合适, 就会影响驾驶员视线和操控的灵敏度, 甚至导致交通事故, 伤害到自己 and 他人。

因此开车前的第一件事就是要调整好驾驶员座椅的高度。正确的座椅高度应调整到驾驶者的视线不会被转向盘挡住, 并可以清楚地看见所有的重要仪表及街道标志。在调整好座椅的高度后, 还要调整座椅的前后位置。首先应将臀部尽量向后靠, 以顶到座垫及椅背之间最好, 这样可使自己坐得更稳, 不会晃动。坐稳之后应注意一下手、脚的位置, 把左右手分别放在转向盘 9 和 3 点钟的位置, 此时不可以让自己的背部离开椅背, 如果离开的话, 表示你坐得太靠后, 必须把座椅往前挪。另外两手要略微弯曲, 这样万一发生事故时, 能有效分散冲击力, 避免力量集中在手臂各关节上。

此外, 左右脚的位置要在将踏板踩到底时, 还必须能使腿保持弯曲。如果你踩踏板到底时, 两腿是伸直的情况, 一定要把座椅拉前一点。值得注意的是, 不要让膝盖顶在转向柱上, 要保持一定的距离, 否则会使脚的动作受到影响, 使反应不及时。

安全带是一个非常有效的安全设施，能有效地缓解人向前的冲力。安全带也有它的系法，现在一般车内安全带拉下的位置通常是可以调整的。正确的位置是将其调整到当安全带不使用时，靠在 B 柱并与与目部相同或差不多高度的位置上。这样当安全带扣上后，才会刚好从胸前、锁骨通过，一旦发生撞击，不至于使冲击力过于集中在某个位置，而伤害到乘客。

转向不足

在车辆转弯时，经常会碰到转向不足和转向过度的情况。所谓转向不足，就是当车辆转弯时，并没有转够转向盘所转的角度，也就是说，假如转向盘所转的角度预计可使车辆转向 90° ，结果车辆只转到 60° 。就侧滑出去了。造成这种情况的原因很多，主要有：车速过快、路面湿滑或不平以及前轮破裂等。前轮驱动的车辆更容易因用力踩油门而导致转向不足，这是因为猛踩油门时，车辆的重心就会往后移，而导致车辆前方部位向上微仰，前轮附着力减弱，造成转向不足。

一般来说，应付转向不足的情况要先将车速稍微降低，略收油门（视车速而定），但切记千万不要猛踩制动踏板或是认为转向盘没转够而继续转，否则你将会在马路上表演 360° 转圈。这样，当车速降低后，车身的重量就会比较平均地分配到四个轮子上，重新产生足够的侧向摩擦力，以消除侧滑现象。对于后轮驱动的车辆，其处理方法也是类似前驱车，即：降低车速但不要猛踩制动，然后再修正转向盘。

转向过度

所谓转向过度现象，其实与转向不足类似，只是反过来而已。导致转向过度的原因很多，如速度过快，或是转向盘操作失误等。

如果发生在后轮驱动的车辆上，通常是因为转弯时油门踩得太大或突然松开油门导致的。一旦油门踩下，后轮的侧向力会突然降低，使车辆前方侧向力增大，而导致转向过度。一般的处理方法是：慢慢松开油门或微踩制动，以降低车速，并尽快修正转向盘，向反方向扭转。在进行转向盘修正时，不要一次修正得太多，可分为几次修正时，当车子开始朝原行驶方式移动时，立即回轮，但也不要回得过猛，以免车辆摆动过大。

如果转向过度发生在前驱车上，通常是因为在转弯时，突然猛踩制动，导致车身重心前移，使前轮侧向摩擦力增大，后轮上扬而减少了其附着力，造成转向过度。因此前驱车应避免转弯时急踩制动，而后驱车应避免转弯时，忽然松掉油门，或猛然改变行驶方向。

ABS 的正确使用

ABS 防抱死制动系统是一种能防止车轮抱死而使车身失去控制的安全装置。目前，许多车辆都装有 ABS 防抱死制动系统，但是由于一些驾驶者没有掌握使用 ABS 的正确方法，使车辆反而延长了制动距离。最常见的问题就是踩制动踏板时力度太轻。当用力踩下踏板时，因制动系统会有阵阵响声，使有些驾驶者急忙松脚。其实，这声音是 ABS 间歇收放制动压力的声音。所以，当碰到紧急状况时，使用 ABS 制动的方法应是急踩制动板，而且是一次直接踩到底，不要放松，同时利用转向盘来控制车辆的方向，闪避障碍物。

闪避障碍物

当车辆在行驶时，忽然遇到危险却来不及制动，或无法刹住车子时，唯一的办法只有闪避了，可是，闪避也是有技巧的。具体的方法就是当发现情况时，转动转向盘要由慢到快，逐步进行。路面越滑，就越要平稳地转动转向盘，且转向盘转动幅度不应大于半圈。完成闪避动作后，应迅速将转向盘回正，这样汽车很快就会从左右摇摆的状态中恢复平稳。驾驶者在整个过程中也不要紧盯着障碍物，而是应将视线对着正确的行驶方向。

汽车的驱动方式和载重情况对闪避操作有很大的影响：后轮驱动的汽车由于后轮去有根强的分解倾向，容易造成转向过度；前轮驱动汽车则对转向盘转动的反应较慢；四轮驱动的汽车因驱动力被平均分配到四个轮子，而表现得比较平稳；载有重物的汽车左右摇摆会比较强烈。

由于突然的闪躲，常会有安全方面隐患，因此开车时应与前车保持适当的安全距离，而且不要把视线过分集中在近处，要注意远处的路面情况。

形成正确的反应

开车是一门学问，需要不断地学习、实践。过度转向、转向不足、紧急制动、闪避障碍物等都是驾驶中有可能遇到的情况，在前面我们讲了一些应急方法，但若想在驾车时真正地做到化险为夷，就需要有针对性地勤加练习。其实，在意外发生的瞬间，驾驶者完全是凭借一种下意识的反应来处理，而正确反应的形成，是与平时的练习分不开的。因此，我们要摒弃那些侥幸心理，真正重视起驾驶安全训练，这才是确保驾驶安全的关键。

十二、夜间安全行车注意事项

（一）、夜间行车中如遇对向车，不要一会儿踩制动踏板，一会儿向右打轮，要切实注意右侧行人和自行车。与对向车相距 150 米时，应将远光灯变为近光灯，若遇对方不改用近光，应立即减速并连续使用变换远、近光的办法来示意对方；如仍不改变，则应减速靠右停车避让，切勿斗气以强光对射，以免损害双方视觉而酿成车祸。

（二）、夜间行车要注意从左侧横过马路的行人。在城市道路的交通繁忙地段，有时对向车道上排满了等红灯的车，在这种情况下，常常有行人从车队的间隙中跑出来从左向右横过马路。

（三）、严格控制车速。这是保证夜间行车安全的根本性措施。由于夜间道路上的交通量少，行人和自行车的干扰也比较少，加上驾驶员的心理状态（如急于快赶等），一般比较容易高速行驶，因而很可能发生交通事故。驾驶员应该充分认识到在夜间高速行驶的危险性。夜间行车由亮处到暗处时，眼睛有一个适应过程，因此必须降低车速，在驶经弯道、坡路、桥梁、窄路和不易看清的地方更应降低车速并随时做好制动或停车的准备；驶经繁华街道时，由于霓虹灯以及其它灯光的照射对驾驶员的视线有影响，这时也须低速行驶；如遇下雨、下雪和下雾等恶劣的天气时更须低速小心行驶。

(四)、增加跟车距离。驾驶员在夜间行车时，一是视线不良。二是常遇危险、紧急情况，为此，驾驶员必须准备随时停车。在这种情况下，为避免危险，要注意适当增加跟车距离，以防止前后车相碰撞事故。

(五)、尽量避免夜间超车，必须超车时，应事先连续变换远、近灯光告知前车，在确实判定前车让路允许超越后，再进行超车。

(六)、注意克服驾驶疲劳。夜间行车特别是午夜以后行车最容易疲劳瞌睡。另外，夜间行车由于不能见到道路两旁的景观，对驾驶员兴奋性刺激物小，因此最易产生驾驶疲劳，如稍有感觉就应振作精神或停车休息片刻。

(七)、夏季夜间行车时，尤其要提高警惕，夏季天气炎热，在街道或公路两旁常有人乘凉或露宿，特别是在居民小区的附近。驾驶员必须谨慎驾驶。

十三、有碍行车安全的习惯

有些机动车驾驶员从初学驾驶时就养成一些不正确的操作习惯，这种不良习惯在外界不良因素的引发下，就可能在瞬间造成大灾大祸。常见的行车中不良习惯有下面几大类：

(一)、驾驶姿势不端正，喜欢仰着、趴着或歪着。

(二)、眼随手动，换挡或其它操作喜欢用眼看。

(三)、与人谈话时，喜欢转头看着对方。

(四)、做驾驶操作外的小动作，例如伸手取物、点烟、擦挡风玻璃等，没有应有的心理准备，往往轻易随便，并会不自觉地移动身躯和视线，若遇紧急情况，很难采取有效措施。

(五)、操作方向盘时两手交替滑动，无相对定向，回正方向时，喜欢双手脱离方向盘，任其自动转回，遇事爱甩方向。

(六)、刹车时不踩预制动，喜欢急刹车。

(七)、过弯道时不在弯道前减速，而在弯道内车辆呈曲线行驶时才减速。

(八)、停车后没有养成拉紧手刹的习惯。

十四、“毁车有道” 毁车驾驶习惯大全

(一)、发动机，一是低档高速，想提速也不降档，干踩油门，车都叫杆了也不降档，最常见是出租车这么干。高了也不好，跑高速老是转速上红区，不安全是警察管你，车坏了是钱包管你。要不为什么要设一个限制转速和车速的功能呢。顺带说一句，降档超车，现在的驾校真是应试教育，开车中这么重要的东西都不讲，估计弄不好驾校的教练也有不懂这个的。

(二)、最有名的毁车行为叫左脚不离离合器，据说高手半个小时就能把一付离合器片给报销，大概是高速的时候半离合来着？

(三)、前后减震器，弹簧，悬挂等，过沟过坎不减速，上马路牙子窜着上，超载等，

(四)、组合开关，这东西烧了多半是手欠，老爱晃大灯的哥们，没想过吧？想晃大灯没关系，开一下，关一下，别一开一关不停手工，那开关的触点在开关的一刻通过的电流高出平常很多，在半接合半分开的状态下产生打火，电火花就把触点给烧毁了。

(五)、玻璃水泵，冬天冻冰了，喷水嘴被冻上了就先别喷，愣喷就把水泵憋坏了，等车走起来温度上来了冰化了再喷。雨刷也是冻冰了先别愣刷。

(六)、变速箱，手档的想毁还真不太容易，离合没踩到底算一种吧，自动档好毁，车没停就进P档，几下就行。

(七)、轮胎，侧面最薄，找个台阶，马路牙子蹭蹭没准就能蹭破一块，等高速上再一超速，等着中彩吧！气压偏高偏低也是一条，毁胎效果也不错。

(八)、玻璃升降器，电动的爱坏，手动的坏的少，为什么呀，电动的降到底了还不松手，电动机跟机械部分叫劲，谁最弱就坏谁呗。

(九)、刹车一般不会使坏的，拉手刹跑顶多把刹车片磨薄了，不过那也少用，刹车少用才管用，这是真理。下山时降低档，少用刹车才安全。

(十)、转向助力，打方向到头回一点，助力泵会舒服一点。想让它玩完，也是一会的事。

(十一)、后窗玻璃有加热丝，用的时候也小心，最好开一小会先关上，等热量传递均匀了再开，否则会炸裂。就象用玻璃杯倒开水一样。

十五、杜绝追尾的六点提示

如今，马路上的新司机越来越多，对他们而言，上路确实会遇到各种各样的考验。不过也不必心慌，只要保持良好的驾驶习惯，日积月累，你就会成为行家里手。

●通过大起伏路等存在盲区的路段时应提前减速，上坡与下坡使用相同的速度，做好紧急停车或变更车道的准备；

●正常行驶时，注意观察旁边车道的情况。在前车紧急刹车，而已车制动距离不足时可以从容变更车道；

●跟车不能过近，要保持足够的安全距离，随时准备随前车紧急刹车而刹车；

●精神要高度集中，开车不要打手机、查短信、吃东西；

- 尽量避免紧急刹车。有情况要提前减速，使用点刹车提示后车；
- 在划有分道线的道路上行驶，不能在临近路口或停止线时变换车道。

十六、驾校教练六大致命错误

当你拿到驾照，可曾想过教练教你的是错的？

这不是教练的错，因为他们的一些驾驶方式在十年前是对的。

但现在他们错了。十年之内，中国的轿车性能已经发生巨大变化，原来很多的“绝活”，在车辆电子系统的突飞猛进之下已经变得多余；一些经验，在汽车工艺日趋精密的今天也成了错误。但大部分驾校教练并不明白车辆本身发生的种种变化，他们的教学因而无法进行相应的改进，而他们落后、错误的驾驶经验又被“推广”到学员们身上。

记者此前一周与十多名驾校教练交流，并与新快报车友俱乐部一些正在驾校学车的学员沟通，发现教练们的驾驶方式多多少少存在问题，其中相当一部分是具有普遍性的。譬如说，对车的理解水平仍然不够，几个简单的问题就能将他们问得哑口无言，有些教练甚至连最起码的“怠速”也解释不清，只会将车停在一边说“这就是怠速了”。只知现象不懂原理是驾校教练最为普遍存在的问题。

“普遍的问题”显然不如“普遍的错误”令人惊心。下面是本报最近调查中发现的驾校教练比较普遍的“六大错误”。

第一错：低转进挡

现象：这是 95%以上教练都在犯的的错误：“车一动就换二挡，尽量进挡”。所以记者在与很多学车者沟通时，他们几乎都是这样的驾驶方式，因为学车时教练都是这样教的。驾龄越长的老司机和教练，越固执地认为应该这样驾驶，他们往往在发动机转速 1600-1800rpm 时换挡。本报一位车友驾车非常小心，很少超过 2000rpm，因为他的教练谆谆教诲“低转可以省油，对发动机也好”，但他的帕萨特只行驶了 5000 多公里就发生发动机抖动、气门积碳。

形成原因：过去中国的发动机和整车，从材质、设计，到工艺水平和调试水平都无法接受高转速和高速度的考验，所以只能低转速低速度。同时，从物理摩擦理论上，高转速的发动机磨损要比低转大；而且，低转进挡在某些短时测试中是相对省油的驾驶方式。

错在哪里：

1、目前的发动机本是按照在较高转速下工作设计的，各种部件的动平衡和转动惯量等参数也都是以高转速下为参考值设计，发动机材质和精度已经不需要“低转保护”。如果发动机长时间在非正常的低转工作状态下工作，内部机件的负荷和磨损自然增加，抖动和叫杆儿现象经常发生。

2、发动机长期低转会造造成燃烧不充分，有些部位会有积碳，有些部位会被粘粘乎乎的不完全燃烧的油渍糊住，进一步造成燃烧的不充分，恶性循环之下油耗会上升。而发动机

的自洁能力又需在较高转速时才有效。但基于省油，转速也不能太高，最好在 2000—3000rpm。

第二错：点刹

现象：一些有经验的教练会教一些绝活，如“点刹”——以尽量快的频率踩刹车并松刹车再踩刹车，如此往复。他们会声明在雨天可以避免急刹车时车辆旋转或翻车。

形成原因：原来的汽车基本没有配置 ABS（防抱死系统），一刹车车轮抱死，车辆会基于惯性前冲，而由于制动盘或制动鼓已将车轮“抱死”，不能转动方向盘，车辆通常会往前滑行，将轮胎着地一面迅速磨损，而迅速降低的附着力使制动距离较长。一些重心较高的前驱车可能在这种情况下，由于车辆后部的惯性而翻车。“点刹”可以一定程度上缓解车辆在某一点承受的同向力，并可在点刹过程中小幅改变行驶方向，避开障碍物。

错在哪里：

现在 ABS 已经成为绝大多数车的标准配置，在紧急制动时，电子控制每秒钟“点刹”10-18 次。在有了电子辅助之后，人为“点刹”已属多余。而由于人为“点刹”不断松刹车延长了制动时间，自然大大延长了制动距离，在紧急情况下将非常危险。

第三错：过弯带刹车

现象：由于制动的提前量预留不够或者根本就是意识缺位，很多教练习惯在弯道前略减速，而将主要的减速时间留在弯道中。

形成原因：这是人一种本能的习惯，由于弯道带来人对速度的谨慎，从教练到学生一般都会习惯在弯道中踩着刹车，以使内心更为踏实。

错在哪里：

入弯带刹车会导致左右轮的刹车皮磨损有明显差异，长期入弯制动会影响车辆的制动平衡性。车辆在入弯时，摩擦力已经具有减速功能，但各轮所受的力是不一样的，制动将加大各轮之间的力量差别，影响车的左右平衡，加大了侧倾幅度。

教练应告诉学员，保持尽量充裕的直线刹车提前量，以使入弯的速度在自己较有把握的状态；在入弯后出弯前，已经需要做好加速的准备了。

第四错：踩完离合踩刹车

现象：为了避免新手或学员在驾车过程中“死火”，教练通常会将“半联动”方式扩大化，让学员多踩离合，碰到情况急刹车时，先把离合踩到底，再踩刹车。一些人在下山的长坡时，不自觉地采用了这样的方式，以预防碰到紧急情况时制动“死火”。

形成原因：新学车者最常碰到的问题就是因来不及踩离合而“死火”，教练也因心疼自己的车要经常“重启”，经常强调学员要“注意踩离合”，导致学员一碰到情况就踩离合，甚至有些学员左脚一直不敢完全离开离合踏板。

错在哪里：

左脚在正常行驶时不完全离开离合踏板，车略有颠簸，就会影响离合片的接触，既缩短离合片寿命又损耗动力；先踩离合再踩刹车，就是放弃了发动机制动，等于“空挡滑行制动”，将刹车任务完全交给了制动系统，这在下坡时尤其危险。在下长坡时，由于车辆势能向动能转化，通常会“越来越快”，此时挂1挡或2挡，通过较大的传动比使较低的发动机转速与车轮关联，达到“发动机制动”。而踩离合等于切断了这种关联，就是“空挡”。完全靠制动系统制动，刹车皮会越来越热，如果坡度较长较陡，刹车皮热衰减可能导致制动失效，酿成悲剧。

第五错：听音升挡

现象：教练总是习惯教学员，“听到发动机声音到了这种嗡嗡的程度，就要升挡了”。

形成原因：原来大部分车没有转速表，而且发动机承受的转速也较低，转速略高就能听到明显的发动机轰鸣声。在车型和发动机特征比较单一的情况下，这种判断方式是“经验之谈”。

错在哪里：

不同发动机的运行情况不能简单根据声音来判断。教练所说的发动机声音的“这种程度”，在不同车型上的发动机转速相去甚远，较好的发动机在4000rpm以上的声音也不让人觉得难听，达不到“这种嗡嗡的程度”。“嗡嗡”只是一种表象，除此之外，还应该根据发动机转速特征及参考转速表来确定升挡时机。但大部分驾校教练都不会在教车过程中提到转速问题。

第六错：反手打方向盘

现象：为了转急弯的方便，不少教练在转向时，从方向盘的内沿往外反抓盘圈，以相对略短的手臂半径拉转方向盘。

形成原因：这是一种图方便的方式，很多没有经过严格训练的驾驶者都会这样。

错在哪里：

普通路况下不会带来多大的损伤，但形成“图便利”的习惯后，驾驶时碰上不平路面，极易形成驾驶者腕部受伤。尤其是在越野的过程中，车轮受到的撞击传递到方向盘，反手抓方向盘严重时会导致腕部折断。

十七、驾驶员的注意与反应

（一）、注意

驾驶员驾车行驶在道路上，需要随时收集有关信息，为安全行驶提供必要条件。因此，驾驶员必须具有良好的注意品质，即具有注意广度和注意稳定性，能合理分配注意，能主动地转移注意，同时以最短时间对外界情况作出正确反应。

注意是心理活动对一定对象的指向和集中，大脑皮层上的优势兴奋中心是注意的生理机制。注意是人适应环境，掌握知识，从事实践活动的必要条件。

当驾驶员有操纵汽车行驶时，注意表现为对行将出现的交通情况产生方向性的认识。注意是衡量驾驶员心理特征的一项基本指标，可以用来评定驾驶员行车时的心理状态。对驾驶员来讲，重要的不是看见目标，而是要了解看见的目标。不注意的驾驶员，即使看见危险情况，也不理解其状态。不注意是驾驶员措施不及或采取错误决定的主要原因之一，它将导致交通事故。

此外，驾驶员还应当具有分配注意的能力，以便同时接收几个信号，同时完成几个工序，经验表明，同一视线范围内可容纳4~6个目标。

注意力灵活程度对驾驶员来说也很重要。依靠注意力灵活性，驾驶员能将注意力从一个目标移到下一个目标，从各种现象的总体中，分辨出最本质的，至为重要的现象。交通安全主要取决于这各性能。

驾驶员在单一环境中行车至注意力减得很快。据试验，如在15~20分钟内驾驶员得不到新的消息，便感到枯燥无味。因此应在道路线形设计、道路环境的布置方面采取一些措施，以不断向驾驶员提供新鲜消息，唤起注意，保持注意力稳定。

（二）、不随意注意与随意注意

心理学中将注意分为不随注意和随意注意。不随意注意是一种没有自觉目的，也不需要意志努力，自然而然地发生的注意，如某件事我们并没有打算算注意它，但它却吸引住我们，迫使我们不得不去注意它，这就叫做不随意注意。当人的心情不好、疲劳或处在某种应急状态时，就容易影响人的注意力，包括注意力的集中与持续，注意力的分配及不随意注意。

随意注意则相反，是一种有自觉目的，在必要时，还需要意志努力的注意。是有意识地搜集某种东西的注意。如某件事本来并不有吸引我们，但是由于它与我们的需要间有间接关系，我们就去注意它，这就叫随意注意。正因为随意注意需要努力才能做到，因而容易引起疲劳。

随意注意和不随意可以相互转转化。如某驾驶员从甲地行驶至乙地，当他第一次在这条路线上行驶时，由于他不熟悉线路，他必须密切注意沿线状况，注意各种交通指示，以便能顺利地到达目的地。经进几次行驶之后，他对每一条路线的状况已经十分清楚，无需象第一次那样注意每一条信息。因此，在这各路线上行驶时，就由随意转化为不随意注意。

（三）、反应

反应是对某种刺激所产生的动作，有简单反应与复杂反应之分。简单反应是以某一种动作对单一信号的反应。而对众多刺激中的某一种刺激做出反应叫复杂反应。在交通运输中，驾驶员操作汽车时，要同时观察某些目标：车辆和行人交通情况，道路状况，各种标志，停

车位置等。驾驶员应当对外界刺激产生正确反应，并协调自己对诸因素的动作。可见操纵方向盘的动作属于复杂反应，复杂反应的复杂程度取决于交通量大小、汽车和车流中另外一些车辆的速度等多各因素。

衡量反应的一种指标是反应时间。反应时间的长短取决于反应复杂性程度，驾驶员的训练情况，心理—生理状态，疲劳影响、疾病或酒精作用等。此外，驾驶员的个性、年龄、对反应的准备程度以及工作经验等因素，对反应时间也有不同程度的影响。

十八、爆胎后如何安全行驶

汽车在行驶中如果轮胎突然“爆炸”，此时车辆往往会急速摇摆，驾驶员应掌握好方向盘，控制住车辆的行驶方向，同时迅速关闭油门，让汽车减速。当发动机的牵阻作用控制住车速后，“可轻轻地使用后制动，慢慢地使汽车刹住。行驶中如发现，方向盘不停地左右摇摆，最好马上关闭油门，让车辆逐渐地慢下来。不要使用紧急制动，因为紧急制动将会加大方向盘的摇摆程度，汽车有失控的危险。制动失效是爆胎后常见的故障，如果汽车在下坡时制动失效，不能利用车辆本身的机构控制车速时，应果断地利用天然障碍物，如路旁的岩石、大树等，给汽车造成阻力。如果一时找不到合适的地形地物加以利用时，紧急情况下可将车身的一侧向山边靠拢摩擦，增加阻力来降低车速，尔后及时送修理厂维修。

十九、浅谈空挡滑行

先声明一点：所有的滑行都是在保证安全的前提下，为了省油和有此爱好的情况下使用此操作，对于不在乎几个油或无此爱好者，就不敢浪费 DX 们的宝贵时间了，就此打住。

（一）、最经常遇到的是下坡滑行。

1、在下长直坡接平直路况时，此时是最安全的，基本没什么技巧，需要指出的一点是，如果速度快了，方向有点发飘（因为少了发动机的制动力），所以打方向时一定要注意力度，不敢太猛打，要不会造成车辆发飘，不好操控。

2、直道无弯路况，下坡接着上坡，如果上坡的坡度不大，一般靠惯性都会冲上去，不要进档。如果是长坡时，下完坡后上坡时一定要掌握进档时机，不要等惯性消耗太多再进档，如是长坡，陡坡一般进四档就行了，进五档跑不了几步同样要换四档，而且对发动机不利。但也要注意不能太早进档，因为速度还很快的话，此时进档由于发动机的制动力，会使车辆猛的一顿，严重的话还会把变速箱齿轮打坏。

（二）、坑洼路段及城市拥挤路段

由于都是极慢车速，如果长时间用一、二档走既费油又难以操作，如用半联动，离合硬点的话，脚都会踩酸了，不如用一段空档滑行，没速度了再竟个二档，速度有点了又退空档，如此循环往复，一方面省油，另一方面偶以为这也充分体现了驾驶的乐趣，正所谓乐在其中。

（三）、下陡坡带急弯，多弯。如盘山公路，冰雪等湿滑路段

此时万万不能贪图省点油去挂空档，前面说过，空档时由于车辆少了发动机的制动力，车子会发飘，下长坡时惯性越来越大，速度越来越快，再加上一个接着一个的弯道，万一刹不住车就

完了!!!!所以千万千万不能空档滑行. 如果是一, 二级国道, 省道的弯道陡坡, 一般用四档走完全程为宜. 如是盘山路段, 此时一般从山顶到山脚几十里路程, 只能用三档才好操控, 四档都太快了点, 怕弯道的角度太大, 方向打不过来, 发生危险.

再强调一句: 此时如果空档滑行无异于拿自己的生命开玩笑!!!!!!!!!!!!!!

(四)、平直路况

车速达到七, 八十迈或更高点时, 可以脱档, 滑行一段后再进五档, 而后又退档, 这样也可以省点油, 也不至于只管踩油门, 手没事干, 太无聊了:) 这就更没什么技巧可言了, 安全系数也最高. 如果是刚学的 XD 最好先在这些路段练练手, 习惯了再在别的路段上用.

(五)、强调一点, 在所有从空档到进档时, 不论进的是几档, 油离配合很重要, 既不能太快分离离合器, 也不宜一大脚给油, 放离合要轻, 这样车辆的平顺性好, 不会一搓一撮的, 给油要慢, 一大脚下去的话, 既会造成发动机轰鸣, 车辆猛的一窜, 又浪费油, 前功尽弃.

以上只是本人在驾驶过程中的一点亲身体会, 由于驾驶水平兼写作水平都十分的有限, 在驾驶过程中难免有错误的地方, 请各位 XD 一定给予指出, 以免贻害别人.

二十、换档的最佳时机

(一)、关于发动机的功率:

汽车发动机的最高功率是在某一转速下发挥出来的, 所以汽车的说明书或宣传资料里关于功率的说明都是与转速相提并论的. 当汽车在发动机较低转速时行驶 (比如 1500RPM), 发动机的功率可能只发挥出 10%—15% (具体参数你研究一下你发动机的“转速/功率曲线”就能确定, 如果你有的话. 而且这个函数的导数曲线并不平滑, hehe). 交通台的 JC 当时说: “就好象汽车原来需要 70 匹马拉着 (发动机最大功率 70 马力), 你现在只让 15 匹马拉, 能不费力吗?”

(二)、关于燃烧:

发动机长时间处于低转速状态工作, 会造成燃烧的不充分, 有些部位会有积碳, 有些部位会被粘粘乎乎的不完全燃烧的油污糊住, 进一步造成燃烧的不充分, 恶性循环. 到那时, 你的爱车就想不肉也难了. 交通台的 JC 那天举例子说: “改革开放初期, 我国某大部委买了一辆世界知名品牌的高级轿车 (JC 没点名, 我估计是大奔), 交给专业司机开了没一年, 就油耗上升, 运行状态下降等等不良现象先后出现. 部委领导忿忿然叫来该公司驻北京办事处的老德, 责问其产品质量. 老德来了以后, 先自己开着车在院子里转了 2 圈, 又问了问司机平时如何驾驶、如何保养和加减档时机等等, 并打开车的机器盖子大概看了看. 然后老德对领导说: 星期天 (当时还没有双休日) 早上 6: 00, 请你们司机把车加满油, 在京顺路起点等我, 我亲自给你们修车. 星期天早上司机早早来到约定地点, 心里还直纳闷, 这老德怎么在这儿修车? 6: 00 整老德来了, 也开一大奔, 他下车对专业司机说: 你跟着我, 别拉下. 说完转身上车狂奔, 车速很快达到了 200KM/H, 一直开到密云水库的大坝上才停住 (行程约 200KM). 德国老头下了车笑眯眯地对司机说: 车已经修好了. 司机原地慢慢开着试了试, 确实好多了. 老德解释说: 你原来开这个车的习惯是你们中国习惯, 开我们公司的车要按我们的习惯和说明书上的规定, 你长期低转速加档, 使得燃烧不充分, 粘粘乎乎的油把喷油嘴等部位都糊住了. 今天咱们开这么快, 转速会在 4500—5000 以上, 油的流量也会很大, 把原来的粘粘乎乎的东西都冲刷走了. 所以车又好开了.” 我听了以

后，觉得可能有北京人侃大山的因素（JC 说是真事）有没有这么邪乎不知道，但是道理是很清楚的。

（三）、关于如何省油：

长期发动机低转速行驶，会使发动机工作状态下降，燃烧不充分。油耗自然会上升。咱们国家的司机，原来就是这么学的（我也是这么学的，我的教练还是海驾的金牌教练，驾龄在 40 年以上，他对我谆谆教诲：车一动就加二档！），低转速加档，是为了省油和省车。也确实省油，为什么？我看和当时的司机都会修车有关系，他闲得没事就会把发动机全拆开，里外擦一遍修一遍，而目前咱们合资汽车的水平和要求显然不允许这样。而且当时中国的发动机和整车，从材质、设计，到工差水平和调试水平等无法接受高转速和高速度的考验，所以只能低转速低速度。现在我开捷达 Ci，3000RPM 加档，一箱油跑 720KM 坦坦的（我经常沿着四环跑，呵呵）就是不废油的明证。

（四）、关于发动机的寿命和驾驶乐趣：

发动机本来是按照在较高转速下工作设计的，各种部件的动平衡和转动惯量等参数也都是以高转速下为参考值设计的，如果发动机长时间在非正常的工作状态下工作，内部机件的负荷和磨损自然增加，抖动和叫杆儿现象经常发生，寿命恐怕也要受影响。自己的爱车越来越肉，驾驶乐趣也就荡然无存。我觉得捷达车在发动机转速为 3000—4000 时最有劲儿，超车时想拿谁拿谁。呵呵。

（五）、关于加减档的平稳和噪音问题：

加减档是否平稳，主要还要看油离配合的技术。我 3000RPM 加档，平稳得很。你觉得 3000RPM 加档的时候噪音难听？而我 2000—2500RPM 加档时，老德很婉转的对我说：“你难道没有听见发动机在发出非常难听的声音吗？”呵呵，我开的是他的车，瞧把他心痛的。发动机什么转速下声音好听，恐怕也是个观点问题。再有一个原因就是，咱们的车太差了。我坐过的最好的车是 BENZ S600，发动机转速再高也听不见。别克也不错啊。再有，档位越高加减档越平稳是正常现象，这和不同档位中间的传动比不一样有关系。

（六）关于一档加二档时需要特别注意的：

老德开车起步时，一档的转速一般到 4000 转（也有 5000 转的）才加 2 档，我原来以为这是驾驶风格问题，后来发现人人都这样。一档加二档时车速已经基本达到 40KM 左右，这还是大众或福特这种比较一般的外国车，要是宝时捷车，我看它加二档时时速大概会在 70—80KM/H（这也没什么稀罕，宝时捷设计时速 300 多，6 个前进档）。后来详细问了才知道，德国人在学车时就是这么教的，起步时的加档转速要特别高。道理是汽车启动时，所需的动力最多（不仅仅是某 DX 文章里说的车一开动就大幅度下降的摩擦阻力，该阻力对于汽车来说微不足道，在平地上我用一条腿就能顶动我的捷达车），这些动力被用于克服汽车的惯性，（汽油燃烧的热能转变成了动能），而一档的传动比最低，劲儿最大，要尽量发挥。而且这时德国人加速极猛，道理是尽量不让发动机工作在 2000RPM 以下。

（七）、看看转速表可能也会有帮助：

我不知道富康车的转速表现在啥样？但是我的捷达车的转速表，从 2000—4000RPM 是有绿色标志的（长春大众不知什么时候改进的，原来没有）这是非常明显的标志——健康转速。在德国，高速公路基本不限速，大多数汽车都在以 150—180KM/H 的速度长时间行驶，200KM 以上时速的摩托车和 250KM 以上的汽车非常常见，这时其发动机转速恐怕会在 5000 以上。想一想就会明白，五档时跑 140—150KM 时速的发动机转速就会是 4000 以上，你可能经常会

这样，为什么一档、二档时你就不敢了呢？顺便说一句，我为什么选择 3000RPM 作为加档转数？因为我的车 3000 转加档后正好是 2300 多转，这就可以保证我的发动机始终工作在健康转速的范围之内，就可以健康健康，永远健康！

2000 转换档是下限的下限，一般应该在 2500-3000，因发动机而异。比较简便的测换档转速方法是先在 2 档(或 3 档)上开车，一定能找到某个速度，这时的油门反映最灵敏，轻点油门车就会往前串。记住这时的转速。

比方说在 3000 转。那么换档就该在 3500 左右。经济一点的 3200 就可换档了，猛一点的可到 3800 再换。

匀速行驶时可以再增一档(省油)。比如还是那个 3000 转，三档，50KMH，如果匀速行驶(50KMH)，可挂到四档，想加速时再减回三档。切忌托档给油，伤发动机。反到高转对发动机没什么坏处，在德国开车的习惯是加速增档很少低于 4000，上高速公路教练的要求是三档增到 100KMH，再直接推五档。

2 档 20，3 档 30 的方法不太好，省油是一定的，但多半油门容易给大，可转速又上不来，没有比这能更伤发动机的了，这种方法不适合新手。

本人意见：提速换挡，至少要在最大扭矩标定转速值（汽车说明书上都有——发动机技术参数），再大一些也是应该的，没有什么不好，高转速对发动机没有什么不好，要是拖挡的话，反而大伤发动机！！

2000 转换档，是不是连勉强都够不上？真的不行！不管是日本发动机还是欧美的，2000 转给发动机带来的不是省油，而是伤害！

其实，这个问题真的没有什么讨论的意义，该多少转速换挡，最简单的办法就是去看你车上的说明书关于发动机最大扭矩的转数就行，换挡不能低于它！

我在 3 挡上，有时也经常开到 80，4 挡有时到 100，有时还跳过一档直接进入 5 挡。就象田径比赛中的 4X100 接力跑一样，每一棒都要发挥最大能力，最终才会有好成绩。没什么好说的了，反正这样对发动机没什么坏处，使得住的发动机才省油而不是在每一挡的低转速上，低转速高挡位会使发动机不正常工作，燃烧不充分造成积碳、还会污染电喷系统、甚至堵塞喷油嘴，扰乱车载电脑的正常工作。

二十一、开车的人讲究车德

开车也是做人，谨以此文督促自己做个好人，做个善良的人，做个讲公德的人。

灯光：

正常情况下，不开远光，不开雾灯。尤其不要用远光晃对面的行人，他可能就因为突然这一晃掉到沟里去！

不要为了防止别人从后面晃，就在车后贴上 cd 碟片或将后雾灯全大开，只会自取其辱。

喇叭：

没事别乱按喇叭，有情况按一声别人知道了就行了。尤其不要在小区、校园等安静的地方狂按喇叭。

报警器：

经常检查车的报警器，不要让它在三更半夜弄的全小区的人都知道原来这是你的车！

在路上：

并线要打灯，看见出口早点并出来，不抢行猛拐。如果迫不得已别了其它车，要打手势道歉。行人过马路，可让可不让的情况下，还是让一让吧，不争这一秒。特别是老人或残疾人过马路，即使有路权，也不妨让一让。

进出小区：

减速慢行，少按喇叭。如果有人挡在你前面就是不走，可以轻按喇叭提示他。要知道小区里很多人正处于悠闲的状态，尤其是老人小孩，对身后的车是很不敏感的。

如果前面有无人看管的小孩、宠物等，请耐心等待，狂按喇叭不会有效解决问题。

停车：

看清楚前后左右的情况，不要堵住别的车，也不要堵住行人和自行车的习惯通道，不要堵别人的门口，招人讨厌，还容易被蹭到。建议不要占用绿地停车，不要堵在小区出入口停，不要停在垃圾站门前。

不管车位拥挤与否，都应该按车位线或按大家停车的方向停车，不管技术好不好，都请尽量与别的车靠近，给后来的车留出车位。如果实在没车位，又一定要短暂停留，可在车上贴个条写上自己的电话，告知需要挪车电你。不要不管不顾的停，因为后果很难预料。

如果前车正在停或正在等待车位，请耐心等待，不要催或挤到他前面去加塞。我多次看见有的车趁前车正倒车的空挡挤过去，何必呢？为这撞了值不值？

等待：

如果开车去接人，可以打电话告诉对方自己到了，请不要在楼下狂按喇叭，当心按完喇叭后会有啤酒瓶子扔下来。

如果是休息时间停在居民楼附近等人，不要把音响声音开的太大。

如果要等一会，也请停好车，不要以为就几分钟无所谓，乱停车会给别人造成不便。

加油：

如果前面的位置能加，就到前面去，不要一进去就停在最后一个加油位，导致前面的油枪空着，后车却要等待。

下雨天：

经过行人自行车身边，一定一定减速慢行，不溅别人一身水。

如果在停车时开雨刮器或喷水刮前风挡，先看看周围有没有人，不要弄别人一脸水外带吓人一跳。

下雪天：

如果道路狭窄，不要催你前面的行人或骑车人，因为他也害怕，他也无路可走。

车里的垃圾：

请收拾好扔到垃圾筒里。不要开着车突然把包装纸、烟头等从窗户扔出去，也不要停在车收拾完垃圾后直接把东西往地上一扔，弄的车外遍地都是，一个字“讨厌”。

去超市买东西：

如果把手推车推到了车前卸东西，请把手推车推回去或放到不碍事的地方。

洗车：

如果在小区内洗车，请找个合适的地方，避免冬天结冰一大片，夏天污水流遍地，让别人走路不安全。

与人方便，与己方便！

二十二、开车并线必须回头

车行驶在路上，并线是最经常的动作了，但是如何并线，相信很多人并不大清楚，或者说很多人的并线并不安全与科学。而并线动作的不规范，是最容易引发交通事故的，两车的刮蹭大多是在并线时发生的。

究竟该在道路上如何并线，很多驾校不讲，路考的时候也没有相应的要求，最多是要求看一眼后视镜而已。但是仅仅在并线之前只是看一眼后视镜，并不能完全保障并线安全无事，因为驾驶者没有注意到自己车的盲区。这个盲区就在车身的左右，也就是说，当你驾驶的车辆的左侧车道或者右侧车道的车，行驶接近你的后车门位置时，你无论从车内的后视镜还是车外的后视镜，都无法发现你两侧车道的车辆。

无论车辆怎样设计，人的视线总会有这个盲区。

为了避免这个盲区，在美国学习驾驶的时候，其中一项重要的要求，并写进交通法规之中，就是：并线之前必须回头看并线方向盲区。当你确认盲区没有车的时候，你才可以或左或右并线。对于这一点，国内几乎没有任何要求。我只是听说有要求，在并线的时候用余光观察左右的车辆，但是盲区的车辆用余光是无法发现的。如果没有注意到盲区，一旦盲区有车辆，而你已经开始并线，对方和你都会始料不及，并无法采取措施而发生事故。

也许有人说，我用全视野倒镜不就可以不用回头看就可以知道盲区是否有车辆了吗？我开始也有这样的疑问。但是美国很多的车辆也有这样的全视野倒镜，为什么还把并线回头视为“经典”坚持呢？后来我想明白了：人从倒镜中很难把距离估计准确，所以，为了保险起见，还是并线要回头。开车中，万无一失才是最重要的。

因此，我也发现，在美国，车辆的事故很少是因为并线发生，因为每个人并线的时候都会回头看盲区。在美国路考的时候，一旦并线时没有回头，你百分百地无法通过考试。

回到国内，我觉得国内的驾驶更不安全，所以必须更加小心。

我在驾驶中，保持一种意识：经常巡视3个倒镜，而不仅仅只盯着前方。这样会让你始终知道你的车辆在道路上处于什么样的位置，你前后左右车辆的位置及动向。

在并线前，一定要先开转向灯，告诉其他车辆你的行驶意图；然后细看倒镜，再次了解其他车道的车辆情况；接下来，回头看自己的盲区，确认没有车辆；最后转方向，小角度斜线并入你所要进入的车道。

二十三、八点日常行车经验

从会开车到现在，已有七年了。自己先后拥有过捷达、帕萨特、桑塔纳 2000 三部车(我是比较喜欢德国车的，因为质量好，驾驶感觉好)，都是手排档。手排档的开起来有驾驶的乐趣。也曾开过一段时间朋友的广本 2.3，车是好车，可自动档的驾驶感觉怎麽也比不上我的手排档帕萨特——我喜欢那种一手握方向，一手推排档的驾驭感！

几年开下来，我是越开越谨慎，速度是越开越慢。从最先的激情四射(捷达曾被我开到 180KM 以上)到现在的四平八稳(很少能开到 150KM)。连笔名都叫限速了。呵呵~安全第一嘛！

言归正传。开了这麽长时间，也有了一点小小的心得。写出来请各位大侠过目。

(一)、抢红灯

可不是让你闯红灯！我要说的是：当你的车离信号有一段距离时，这要根据你的车速了。一般来说在 150M 处左右吧。如果你看到的是绿灯，就请你不要加油提速了。因为你想提速冲过去的话，一旦到了路口，信号灯变成了红灯，那就只有急煞车或闯红灯了。经常急煞车对车会有损害的；而闯红灯嘛，嘿嘿！准备银子吧。如果你看到的是红灯，这时可以轻轻的给油，缓慢的提速，等你到了路口，也许已经变成了绿灯呢？正好，顺利通过。或许你还能拿个第一呢。

(二)、拉高速

大家都知道车子的经济速度是在 90-120KM/H 之间的匀速。而且这个速度也是相对的安全速度。再加上爱惜自己的车子。所以有些朋友不舍得把车子开快。其实经常拉拉高速，不但对车子无损，反而拉过后，车子会更好用。记得有人把车子比做长跑运动员，经常的练练百米冲刺，可以加强运动细胞。虽然具体的原理我也不懂，但每次拉过高速后，我的车子确实能感觉好用些。

(三)、停车就熄火

有些朋友为了省油，车子一停下来，马上就熄火。其实这里有个误区。如果是长时间的停车，熄火是当然的。如果是短时间的停车，比如在等人时，或者在路边买包香烟等等。

个人认为，如果不超过 10 分钟，还是不熄火的好。车子每发动一次，由于点火所带来的对发动机的损害及烧掉的油绝对要超过怠速停车。

(四)、倒车入位

停车时，顺在路边的停车位就没什麼可说的了。如果是‘非’形停车位，或者是斜‘非’形的停车位。有些朋友喜欢一头开进去停车。我觉得还是倒车入位的好些。一些较窄的车位倒进去要容易些。而且出来时也不用左顾右盼的担心刮、碰两边的车。

（五）、靠边行车

由于工作的原因，我经常要跑高速。也就经常遇到高速塞车。不知到大家注意了没有，靠边的一趟车总是比中间的车运动的快。所以遇到塞车，我是一定靠边的，可以省不少时间的。嘿嘿！

（六）、左侧超车

有些朋友开车时激情四射，在高速上驱鬼斩神，见车就超，好不痛快(其实我也是)。视线与路况具佳时，无所谓了，爱怎麼开就怎麼开吧。只要安全就行。当然还要注意警察叔叔。不要被抓超速哦。但，如果遇到了‘马帮’(我管那些大货车队叫马帮)，千万不要左右穿插！因为你的视线不好。大货车的斜前方 5、60 米的车你是看不到的。如果你刚超到了右边，发现前方有车的话(你要知道，高速上，靠右的车都是较慢的，甚至还有停车休息的)，嘿嘿！这点儿距离相对于你一百几十公里的速度…这是就看你的经验及技术了！因此，还是从左侧超车吧，最起码左边即使也有车，他的车速也要快一些！

（七）、坡起用手刹

开自动挡的朋友就不用看了，你无论如何也不会向后溜车的(除非你在坡上停车时先挂 P 档再上 R 档)。有很多朋友在开了几年后，就不屑用手刹了。其实大部分时候确实用不上。我有一次亲眼目睹了一起事故。在个上坡，一前一后两台车，两车都是老手(事后听他们说的)，停的距离太近。绿灯时，前车后溜，后车启动，结果，热脸贴上了冷屁股。虽然不会有太大的损失，但毕竟浪费了宝贵的时间、金钱。所以，现在的大部分的的城市里，车都很多。遇到红灯时，一台接一台，排得很密。如果在坡上，还是用手刹吧。

（八）、不热车

现在天冷了。有些朋友喜欢先热车再上路。我是从不热车的。点火后，直接上路。但速度不快，转速也决不超过 2000 转。等 2-3 公里后，车就热的差不多了。这时，再正常行驶。这是一个机械师告诉我的。他说这样做对车不会有损害，还可以省下热车的油。

胡言乱语了这么多，也就能想起这么多了。不知写得对不对。反正我一直都是这么做的。如果觉得说得还对，那就不妨试一试，毕竟这些都经过了 my 的实践啊。给鼓鼓掌。如果说的不对，也请不吝赐教！

二十四、启动热车

早上是否需要热车问题，尤其是电喷车，说明书上明确注明不要热车，怎么办？

刘：所有车辆在早晨发动时，都应该热车。不论是化油器车，还是电喷车。但是热车的时间也不用太长，冬天 2—3 分钟，夏天可以略短些。

电喷车说明书上关于不要热车的说明，可能是出于环保方面的考虑。

发动机的整体正常工作温度应该在 90℃ 左右，冬天早晨的温度可能是几度到零下几十度，夏天早晨也不可能达到这个温度，不进行适当的预热，对发动机的损伤还是比较大的。汽车的预热，不光包括发动机预热，变速箱、轮胎、转向机等等也都需要预热，所以就算进行了 2—3 分钟的发动机预热后，在驾驶上路的前 3—4KM，也要注意适当慢开，慢加速，

慢转向等。

化油器车预热发动机，不要长时间大开度的使用手风门(否则油气比例失调,反而不好)，应该用手风门和脚油门配合，使发动机工作时不抖动为佳。具体办法是：发动车子，拉出手风门至发动机不抖动为止，脚下稍微踩下一点油门（飞仙估计：200—300 转足矣），用手推回手风门至发动机开始抖动后，再稍微拉出一点点，稳定住 2—3 分钟。

汽车发动机是一部机器，电喷不电喷，并没有对发动机的工作原理产生根本的改变，发动机的缸体、活塞、连杆、曲轴、缸盖、垫子和螺栓等等，全是不同的材料制成，热膨胀系数彼此不同，设计时是按照发动机正常的工作温度对各部件进行的公差、配合以及润滑情况的设计。过低过高的温度都会破坏这种最佳工作状态，给发动机带来损害。

我见过一篇文献上面说，汽车刚刚启动的好象前 20 秒钟，所造成的污染相当于正常驾驶几十 KM 的排放。

停车热车和行车热车的本质区别，无非两条：1、发动机负载在行车时变大；2、发动机转数在行车时一般会高于停车时。这两条恰恰非常不利于正常地对发动机进行预热。

我前两年，在清华的全自动精密机械加工国家实验室里，看到他们在调试一台数控机床，准备自动加工一个汽车发动机缸体（好象直列 6 缸，6 把刀，一次切削，一刀活，保证形位误差），旁边摆着一些连杆、活塞什么的，我当时对这个不太了解，就问老师：“这个东西还这么精密吗？”老师指着缸体跟我说：“你看这里，由于发动机缸体厚度不均匀，造成在不同温度下，缸体会有一定的变形，在冷态下，发动机缸体燃烧室的截面根本不是圆的，活塞在冷态下也没有与燃烧室内壁紧密结合，有很大空隙。设计的参数是：当发动机在 90℃左右工作时，活塞的横截面形状与燃烧室一致。”我记得当时看到的活塞好象是铝制的，不知仅仅是样子，还是真正的活塞就是铝的。

发动机在冷态时，润滑油也很凉，又由于活塞与燃烧室内壁之间空隙大，无法形成油膜，正常润滑，那时的磨损之剧烈可想而知。

早上下楼，发动好车子，用油掸子清洁一下车子，检查一下“汽油、机油、水、刹车、喇叭、灯”，用个二三分钟，车子也预热好了，又干净光亮，何乐而不为呢？

二十五、两脚离合器法

首先，变速换挡要牢记“加挡先加速，减挡先减速”的原则，在加挡前“轰”油门把车速先提起来，在减挡前“收”油门把车速先降下来。

在换挡时，尽量采用“两脚离合法”，加挡时按照“踩（离合器）、摘（空挡）、踩（离合器）、挂（高速挡）”的原则，快速踩两脚离合器踏板，可以很轻松地增加挡位。

减挡时，按照“踩（离合器）、摘（空挡）、抬（离合器）、轰（油门）、踩（离合器）、挂（低速挡）”的原则，踩两脚离合器，并在第一脚离合器后轰一脚空油，并保持一会儿，然后再踩下第二脚离合器踏板，与此同时将变速杆变换到低速挡。

在这里还要注意一点，在加减挡后都应在未抬起离合器时，踩一点油门，然后慢抬离合器，在离合器压盘结合的一瞬间，踩住离合器不动，等车速稳定后再松开离合器，这样就能避免车辆“突突”猛“串”，或是磨损离合器片。

由于小型车都有齿轮同步器，故加、减档时理论上无须采用两脚离合操作。但在实际操作中，减档时使用两脚离合提高了操控合理性，对车辆是很有好处的（通过两脚离合操作，

将两个档位的转速变得一致，有效延长同步齿轮环的寿命，并将换档齿轮撞击声减至最低。尤其运行中 2 档转换 1 档，必须使用两脚离合）。

换档时机掌握的熟练程度的自我判断：

汽车移动后，在不使用离合器踏板的前提下，能够准确根据车速变化将 5 个档位随意变换，并且听不到明显齿轮撞击声响。

两脚离合现在也是场地赛减挡技巧之一，和跟趾动作有着相同的作用。在实际驾驶中，做不做两脚离合已经无所谓了，只要记得在换档时稍补点油或在空挡多停留一刻即可。这种动作对保护变速箱有莫大的帮助。

二十六、汽车启动三步曲

不管汽车的新旧程度，司机在首次启动汽车时做到一看二查三启动，对延长汽车的使用寿命会有很好的作用。一看，就是围绕汽车转一圈，主要看汽车的外表和环境为主，看看车前车后有没有障碍物，停车位置的地面有没有可疑的油渍或水渍，前后灯具总成是否有损坏，轮胎气压是否够气。

二查，就是了解发动机的机油、冷却水是否够量，前后照明灯、信号灯和仪表是否工作正常，主要以检查汽车内部的技术状态为主。掀起发动机罩，抽出油尺查看机油高度位置是否正常，拧开水箱盖查看水位是否正常，因为机油和冷却水是发动机的“生命保护盾”，它们出问题发动机就很容易出问题，经常检查油和水的状况是十分必要的。同时也不要忘记查看一下冷却液和制动液，这些液体的储液罐大多呈透明的，一目了然。然后将点火锁匙转到开的位置（并不是启动发动机），查看仪表板各个仪表和指示灯是否显示正常。依次开启关闭小灯、大灯、会车灯、雾灯、转向灯，故障灯、倒档灯和刹车灯等，尤其要重视转向灯和刹车灯，不管白天黑夜，这两种信号灯是最关系到行车安全的，任何时候都要保持良好的状态。

三启动，就是在前两项都正常的情况下转动点火锁匙启动发动机，每次启动时间不要超过十来秒，这里要注意冷启动时，压油门要轻缓渐进，切忌一启动就立即加大油门使发动机转速急剧提升，因为冷启动时曲轴转速瞬间急升，机油来不及输送到轴瓦位置，容易造成轴瓦损伤。发动机启动后，密切注意油压、水温、充电等仪表或仪表灯的变化，待仪表符合正常值或仪表灯熄灭时就可以上档开动汽车了。

二十七、汽车车灯使用讲究多

汽车上有夜行灯、信号灯、雾灯、夜行照明灯等，各种灯光具有不同的用途，使用很有讲究，既不可乱用也不可不用。

夜行示宽灯：俗称“小灯”。此灯是用来在夜间显示车身宽度和长度的。司机平时进行例行保养时要经常检查，有的司机认为小灯不起照明作用，对其不够重视，这是非常错误的。

信号灯：包括转向灯（双闪）和刹车灯。正确使用信号灯对安全行车很重要。

转向灯：此灯是在车辆转向时开启，断续闪亮，以提示前后左右的车辆和行人注意。转向灯的开启时间要掌握好，应在距转弯路口 30 米~100 米左右时打开。开得过早会给后车造成“忘关转向灯”的错觉，开得晚会使后面尾随车辆、行人毫无思想准备，往往忙中出错。

刹车灯：此灯亮度较强，用来告知后车，前车要减速或停车，此灯如使用不当极易造成追尾事故。另外，更换刹车灯泡要注意：我国生产的车辆尾灯一般都是“一泡二用”，灯泡内有两个光丝，较弱的为小灯，较强的为刹车灯。有的厂家将其设计为高低脚插入式，使用起来非常方便。更换时一定要注意不要接反。

雾灯：它可以帮助驾驶员在雾天驾驶时提高能见度，并能保证使对面来车及时发现，以采取措施，安全交会。所以，雾天驾车时司机一定要开雾灯，不能用小灯取而代之。非雾天气如果打开后雾灯，对后车司机会非常刺眼。

夜行照明灯：俗称“大灯”。大灯对于全车灯来说是“心脏”部位。合理使用大灯应做到会车时变成近光，会车后及时变回远光，以放远视线，弥补会车时造成的视线不清。通过交叉路口和进行超车时应以变换远近光来提示。

二十八、如何减少翻车几率？

翻车是一种复杂的事故，很大程度上受司机、道路状况以及车辆的设计的影响。因此，消费者应该知道的是：

（一）、所有类型的汽车都可能在某种情况下翻车。尽管 S U V 在每百辆车中的翻车数最多，但由于道路上的乘用车占大多数，所以所有翻车事故中几乎一半都是涉及乘用车。

（二）、翻车事故更易发生在乡村道路和高速公路上。当一辆汽车行驶在乡村道路上时，一旦它撞击到沟渠或筑堤，或者陷入软土中，它就很可能翻车。许多其他的翻车事故发生在高速公路上，一旦驾驶员在高速行驶时失去控制，导致车辆侧滑出道路就会发生翻车事故。

因为大多数的翻车都是单独车辆事故，故而它们通常都是可以避免的。它们不像非翻车、多辆车撞车那样，前面、侧面或者后面被撞击（此时另一辆车可能就要对事故负责）。为减少翻车事故和严重伤害的危险，驾驶员应该：

1、系安全带。不考虑车辆选择，驾驶员和他或她的乘客只需系上安全带就能在翻车事故中极大地减少死亡或受重伤的危险。因为翻车事故的受害者大多因部分或完全被抛出汽车而导致死亡，故而在翻车事故中使用安全带较之在其他事故中更能减少致死率。据估计，在翻车事故中使用安全带者会比没有使用安全带者减少 75% 的死亡率。

2、避免可能导致失控的情况。驾驶员对他们的车辆失控、跑出道路的惯常原因包括：

在酒精或药物的影响下驾车；昏睡时或警惕性不高时驾车；在一定状况下行驶速度过快。

3、在乡村道路上行驶要小心。

驾驶员在弯曲的乡村道路上行驶时要格外小心，保持安全速度以避免跑出道路而撞上沟渠或筑堤而导致翻车。

4、避免极端的转舵。可能导致翻车的另一种情况是：驾驶员对一种紧急情况或对一只轮子掉在路上这样的简单事故采取惊恐的反应而过度掉转方向盘。尤其是在高速行驶时，过度调整或转舵都可能使驾驶员对车辆失去控制，从而导致汽车侧滑出去而翻车。如果你的车要开出道路，应该逐渐减速直至安全时再将车灵活地开回到道路上。

5、正确保养轮胎。因为在减少翻车事故几率中保持对车辆的控制是最重要的因素，所以不正确的轮胎气压和过度磨损的轮胎都是危险的。过度磨损的轮胎可能导致车辆在湿滑路面上侧滑，从而导致汽车滑出道路而增加翻车的危险。不正确的轮胎气压会加速轮胎磨损，并可能导致灾难性的后果。驾驶员正确地保养轮胎并在必要时更换轮胎是十分重要的。

6、正确装载车辆。查阅你的使用者手册，了解你的汽车的最大安全装载量，以及装载时合理的分配。在使用任何种类的车顶行李架时都要特别留意汽车厂家的说明和重量限度。放在车顶的任何负载都将处于汽车的重心之上，从而增加翻车的可能性。

二十九、新手、二把手、老司机的特点归纳

新手的特点

- 1、从车型上分，大多数 15 万以下的新车为家庭第一辆车，新手驾驶的比例较大。
- 2、车中比较花哨、尤其是车内悬挂各种物件，装饰物等。
- 3、晚上开车灯比较早，经常附带开雾灯。
- 4、刹车灯经常点亮的，一旦刹停，重新起步慢的。
- 5、打转向灯却不见并线的，并线后灯还亮。
- 6、遇别人并线时拼命按喇叭却没有其他举动的。
- 7、超车道、快行线上缓慢行驶的。
- 8、脑袋离前风挡较近的，抱着方向盘开车。
- 9、并线减速的。想拐就拐的。
- 10、换挡车停顿一下，加速缓慢的。

3 年以下车手的特点

- 1、所驾车辆为 1-2 年比较新的车，老车型比较多，起步好抢灯。
- 2、选择路况能力差，往往急加速急刹车，易追尾和被追。
- 3、不能容人，克制力差，不允许别人夹塞甚至并线。
- 4、抢行半天往往停在小公共或大公共后面等待。
- 5、投机取巧往往被警察抓住。
- 6、并线角度很大，顾头不顾腩，右后门经常是瘪的。
- 7、喜欢超速飚车，不计后果，甚至往往拼命，斗气。
- 8、普通车换宽胎的比较多，装行李架，尾翼，排气管，贴什么“零..暴走...熊出没“之类的标签。
- 9、头离前风档不再很近，但坐姿很直。
- 10、能连续起步，但贴车技术差。

老司机特点

- 1、起步平稳，不仅不慢，随时并线选择通道，速度不快，走的快。
- 2、遇合理并线多数情况默默的让。
- 3、遇违章并线基本不让，除非个别情况但只让一辆车，其他别想。
- 4、跟车距离近但恒定，刹车力度合适，很少点头。
- 5、超车迅猛果断，很少给你侵犯的机会。
- 6、高速路行驶张持有度，得快则快，得慢则慢。
- 7、基本不违章，即使偶尔合理违章，也是安全通过，很少被警察抓住。
- 8、无论掉头、贴边、入位均动作流畅协调，控制精确。
- 9、坐姿后倾，头在 B 柱的保护之内，离前风挡较远。
- 10、夹塞往往切线靠入或内弧线靠入，并线往往小角度，加速进入，对后车无影响。

三十、行车过程中容易忽略的十大危险

(一)、在一个三车道的路上，当你从左侧超越前车(位于中间道)回中间车道时，后面有一辆车以更快的速度从右侧超车且稍前于你并入中间车道，如果你只看前面或后视镜，你的车头就有可能横擦对方的车尾。由于两车超车时的速度都很快，发现时距离太近以至来不及反应。这种刮擦碰的危险及类似情况常发生在多车道的城市快速路上，车多速度快，很多车来回串道超车。只顾一点，不及其余是容易发生危险的。

麻痹指数：6 危险指数：6

建议：须眼观六路，耳听八方。对新手则“敌军围困万千重，我自巍然不动”。

(二)、驾驶室的两个侧柱足以挡住一辆自行车行人。同样，车内中后视镜也会不同程度遮挡右下 45 度视线。在无红灯的十字路口或人车混杂的闹市区，目标较多使注意力分散，行人进入视线死角可能不被察觉。如行人与汽车方向平行时这些死角可以保持数秒。这时汽车加速或转弯行人就会突然闪出来导致措手不及。虽然碰撞不会太严重，但刮了车心痛不说，遇上个难缠的主还是相当麻烦的。

麻痹指数：3 危险指数：3

措施：速度要慢以便有足够时间四处观察，要以三个死角为重点察看目标，摇头晃脑，东张西望。

(三)、在较窄的街道(特别是四车道)经过路边停车带时，因为大部分车都贴膜看不清车里的情况，当你经过时要注意右边车里的马大哈们突然开门。这些路基本上都是小街或在小区，出了事可不太好讲理哟。赔个门是小事，把手弄残了可不是闹着玩的！

麻痹指数：4 危险指数：4

措施：减速，鸣笛，尽可能走路中间。

(四)、跟车超车是一种常见的现象，一般前车超车从容的时候会走直线并道，这样会有余地挤入两车中间。但当对面来车很快时，前车就会慌忙急拐并道把你晾在超车道上。这时就会前后左右无路可逃。更危险的是，前车比你大一圈，对面来车看不到你，在前车超车并道时对面来车反而开始加速。这种情况多发生在来往两车道的乡村公路上。我曾有一次类似体验，最后两辆车在3米左右处刹住，我车司机当即发呆10余秒，幸好没有出事。

麻痹指数：5 危险指数：5

措施：超车时一定要看清来车动向，不要跟大车超车，等大车超车入位后再行动。

(五)、在乡村路中有时会遇到农民晾麦子以及因修路有短暂的碎沙路面。因为很短很多人会高速通过。这是非常危险的。一般车有紧急情况时，人都会下意识地制动或避闪，但在这样的路面上车就成了脱缰的野马。会以意想不到的姿势，向着想不到的方向冲出去。曾有一个报道，因此路面5天发生3起事故，亡6人。

麻痹指数：3 危险指数：10

提示：对路面变化的影响要有清醒的认识，提前减速并采取预防性措施，防患于未然。

(六)、走了很长的山路，在一段较长，空旷且平直的下坡路时，减档制动，引力和制动力平衡，汽车以稳定的速度向下滑行。这个时候有没有想放松一下，把脚从制动或油门上拿下来活动活动？最好不要，你的脚失去了参照系，危险在潜滋暗长。如果突然发生情况，还能不能把脚准确地踩在制动上？如果你是新手，不会踩在油门上吧？

麻痹指数：2 危险指数：2

忠告：你的腿和脚虽然有点累，但还是建议他们坚持在战斗岗位上。

(七)、当你在宽阔平缓的公路上超车正和前车并行时，突然对面一辆车从地下钻了出来！情况是这样的：这条路两头平直，中间却有一条波谷。如果是一上一下的坡，大多数人会察觉，但这种坡眼睛会被迷惑的！类似因地形引发的事故多出现在山地坡路，转弯等地形变化的交叉点，司机忽略地形的突然变化造成的。在此引申出“事故地形”的概念。请多多注意地形变化情况，及时减速，千万不要因为自己的失误而在某地留下了“事故多发路段”的牌子！

麻痹指数：7 危险指数7

建议：按他老人家的话“风物长宜放眼量”，努力培养对危险地段的敏锐感觉。

(八)、一般在城市公路大家对交通规则还是非常小心的。但乡村公路上从没见过那辆车交规当回事，违章开车像眨眼一样频繁。为什么？没警察呗！这时你会不会随大流而放松了警惕？告诉你，警察可能正在某个地方埋伏着，等你往里钻呢！当然，荒无人烟的地方警察是不会去的，警察还是喜欢有个伴，比如和察车，察费什么的在一块。留神戴大盖帽的就可以了。还有你开得很快警察也追不上你。所以警察会出现在路段相对繁华，车速不快，视线不好，而你又急着脱颖而出的时候。这时你的危险就是损失50-200大洋。

麻痹指数：10 危险指数：1

忠告：警察就是在你想不到时出现的人！

（九）、在郊区公路上开车，如果有一辆大车紧紧跟随，寸步不离，是否有芒刺在背的感觉？如果没有，要清醒一下了。前面出现了紧急情况，你刹得住车，大车停得住吗？如果甩不开大车（说明大车速度也很快），最好的方法是打转向，减速，靠边，对大车说一声“您先请！”

麻痹指数：5 危险指数：9

忠告：在同等距离和速度下，大车追尾的危险和伤害程度远远大于小车，如果不能和大车拉开距离，宁跟大车，不要让大车跟。

（十）、超车时是汽车行驶中的高危时段（车速相对快，距离近），危险一是前车发现情况突然向左避闪导致后车被挤或追尾，这点大多数人会注意到。这里容易忽略的是后车正位于前车左斜后方时有人或物从外侧横穿公路，人和后车相互看不到，行人匆忙横穿，后车匆忙加速，等超过前车露头时行人刚好从前车出来。这个寸劲赶上行人是没有活路的。前几年在中央台上曾看到这样的画面，行人被撞2-3米高，在空中转了两三圈，当场气绝。这种危险多见于半封闭的快速路上，请不要掉以轻心。

麻痹指数：9 危险指数：8

建议：在安全距离下转到左道，鸣笛、稍顿（防危险一），加速至与前车平齐，再稍作观察并加速超过（防危险二）。

三十一、延长车辆使用寿命的驾驶技巧

掌握一些绿色操作技巧不仅可以提高驾驶技术，也有益于延长车辆的使用寿命，更对环境保护有利。那么，到底怎样操作才算是绿色驾驶呢？有专家总结了一些绿色驾驶的方法。

熟悉道路状况

在发动机的各个工况中，低速、大负荷是最耗油的了。而在城市道路上行驶，车多路挤，经常需要起步停车，使车辆在不经意之间多消耗了不少燃油。因此在每次出行之前，驾驶者应制定一个好的行车计划，了解所经道路的情况，尽量避免在交通高峰期经过繁忙路段，以免堵车而白白浪费燃油和时间。即使是在自己熟悉的路段行车，也应随时收听交通电台的路况报道，了解最新的路况信息，保持行车的顺畅。

正确换挡

为节省燃油，行驶时勿使发动机以不必要的高转速运转，应尽可能挂入高档行驶，仅当发动机运转不平稳时挂入低挡。

配备自动变速箱的轿车加速时应慢踏油门踏板，勿将踏板踩至换低挡位置，变速箱选择经济换挡程序，提前挂入高挡，滞后换入低挡，从而降低燃油消耗。

忌猛加油猛刹车

正确加油是“绿色”操作的关键。加油时要轻踏轻放，切忌猛踩猛踏，不要有事没事轰几脚油门，这种习惯最不好。在日常的城市道路行车时，一般来说速度都较慢，在跟车行进中常有停顿、等候，这时就常见一些人为防别人“插队”而猛加油猛刹车，这样其实很容易发生碰撞事故，更不利于环保。

高速行驶勿开车窗

长途高速行驶时，因空气气流所造成的行车阻力已经很大了，此时若再打开车窗，则气流乱窜不但会造成车体不稳，也会更加费油，所以高速行驶时最好尽可能地关闭车窗，以降低行驶噪音及空气阻力，这样也就降低了油耗。

尽可能保持中速行驶

若以最高车速的 3 / 4 行驶，与最高车速相比，油耗可降低 50%。每种车型都有其最佳的经济速度，即安全速度。大型车一般是每小时 35~45 公里，小型车则是每小时 60 公里左右，此时发动机工作最轻松、经济，燃烧最充分，污染最小。

定期保养车辆

一定要严格按《汽车保养手册》的规定到特约服务站定期保养轿车。定期保养不仅能提高行驶安全性，延长使用寿命，并且还能保证燃油经济性，减少环境污染。因为，技术状态不良的发动机，其油耗要比正常状况高 10%。

减少短距离行驶

发动机及催化转换器达到正常工作温度后，燃油消耗才能达到正常状态，正常发挥净化作用。处于冷态的中型轿车发动机，起步行驶后的 1 公里内，其百公里油耗高达 30~40 升，行驶 2 公里后降至 20 升，约行驶 4 公里后油耗方能达到正常状态。因此，应尽可能减少短距离行驶。

保证轮胎正常气压

应经常检查轮胎气压，若胎压比规定值低 0.5 帕斯卡，油耗将增加 5%。此外，轮胎气压偏低还将增加车轮滚动阻力，加剧轮胎磨损。检查气压时轮胎应处于冷态。此外，请勿全年都使用冬季轮胎，否则油耗将增加 10%，应按实际需要使用时使用冬季轮胎。

及时整理行李箱

轿车的每一公斤负载均将影响油耗，因此，应经常检查行李箱内是否装有不需要的物品。车顶行李架使用后应立即拆掉，否则，行驶时将提高风阻，导致油耗上升，例如，车速在 100 公里 / 小时~120 公里 / 小时的时候，行李架将使油耗提高 12%。

勿盲目使用耗电设备

请按实际需要使用耗电设备，切勿盲目使用以增加油耗。后风窗加热器、辅助前大灯、鼓风机及空调系统的耗电量均相当大，它们会增加发电机负荷，提高燃油消耗。例如，后风窗加热器使用 10 小时，整车油耗将增加 1.0 升。

定期检查油耗状况

建议每次行驶后将耗油量记录下来，以便及早发现油耗非正常增加的原因，采取相应措施，降低油耗。

若油耗比正常情况高很多，则应了解是在何时何地、何种条件下行驶时油耗非正常上升，以便查出原因。

正确选择汽油标号

有些车主认为，车辆使用标号越高的汽油越好，高标号的汽油会增加发动机动力。其实这种说法是不科学的，盲目选用高标号的汽油，虽能避免发动机产生爆震现象，但高标号汽油配低压缩比的发动机，往往会改变点火时间，造成汽缸内积碳增加，长期使用往往会缩短发动机寿命。但如果使用标号偏低的汽油，不仅油耗会增加 3% 左右，而且会造成发动机汽缸和喷油嘴积碳增加，提高汽车的故障率，增加车主的维修费用。所以要根据发动机压缩比选择相应标号的燃油，并要到正规的加油站点加油。

三十二、给汽车减负 随车携带的物品仅需七样

汽车是我生命中最爱的东西。对于随车携带的物品，我认为还是越少越好，一来是可以减轻车辆负担、省油，二来也可以避免车子里咣当的响。我的随车工具仅限以下几种：

一是厂家提供的全套工具，包括千斤顶、轮胎套筒以及几个扳手和螺丝刀。这部分工具是必备的，而且最好不要搞丢，因为有的东西是该种车型专用的，丢了很难再买到。

二是轮胎气压表。建议大家都配一个，及时调整气压，这对车子的油耗、减震，以及车子的稳定性和乘坐舒适性都有影响。应该注意的是，测量气压应该是冷车状态下进行，轮胎跑热了，胎压会变上去。

三是三角警示牌。用过几次，都是路边换胎的时候。建议放的离车远点。我一般放到了 30 米以外，这是提醒后来车，更多的是保护自己。

四是灭火筒，从来没有用过，不过还真得带着。

五是一把组合小刀，修车用得上，有时候或许还可以防身。

六是火种，打火机或火柴。虽然车上一般都有点烟器，但是有时候车抛锚了还一定要有火，比如连个电线什么的。曾经有一次突然下暴雨，我到福厦高速入口一停车子就灭了火，

怎么也打不着。当时分析是点火线圈受潮，把分电器盖拆下来拿纸巾擦，还是打不着，于是用打火机烤了烤，再打，着了。这是我的一次成功脱险经历。

七是一卷胶带，不需要很大的，我带的就是一般办公用的透明胶带。关键时刻可以粘粘贴贴缠缠绕绕，而且可以绝缘。

三十三、开车注意事项

按照规范驾驶汽车，是行车安全的重要保障。特别是对新司机来说，养成良好的驾驶习惯，可终生受益。开车时，你有以下这些坏习惯吗？

转向掏轮：汽车拐弯时，左手或右手反握方向盘，这样做虽然使转向省力，但遇汽车颠动时，极易将手腕打伤，特别是回轮时，极易将手腕打伤，特别是回轮速度慢，极易发生交通事故。

长时间踩踏离合器：有的老司机为了省事，新司机怕车辆熄火，左脚不离离合器，时间一长，便会造成离合器片烧糊、曲轴止推片、驱动桥齿轮损坏。

开车时系安全带：汽车启动后司机才发现未系安全带，于是一手扶方向盘，一手抻拉安全带。此时因用力不均，车辆极易跑偏。

开车找档位：有些新司机在换挡时，怕找不准档位便低头察看，这种动作极其危险。

开车分散注意力：揉眼睛、挠痒痒、拍打驾驶室内的蚊虫、到后座位上摸东西、点烟、打手机、看寻呼机、拾拾物品等等。这些都会使注意力转移而发生交通事故。

手不离档把：司机图舒服，往往一手握方向盘，一手搁置在档把上，且不说遇有情况转向慢或汽车颠簸时握不住方向盘，身体的重量通过手臂、手掌传到档把上，长此会造成变速箱齿轮咬合不稳，给车辆造成损失。

还有诸如并线、拐弯不开转向灯、熄火滑行、空档滑行、猛踩油门、不拉手刹或忘松手刹等，都是非常不好的习惯。司机朋友特别是新司机，应该从一点一滴做起，养成好习惯。

三十四、女士开车应注意的问题

(一)、女司机喜欢在车的后窗吊上一排神情各异的“小精灵”，殊不知，这一排玩偶会挡住你从后视镜里观望路况的视线，使驾车的安全系数打了折扣。

(二)、一些女性由于身材矮小，为了垫高臀部便于驾驶，于是用一个座垫放在驾驶座上，这是危险的。因为座垫是活动的，当紧急刹车时，司机身体往前的惯性很容易使人从座椅上滑落，无法应付这时发生的紧急情况。

(三)、有些女性喜欢在仪表板上摆设芳香剂。长期如此，芳香剂挥发出来的气体分子会使车内的塑胶饰件加速老化，也对车主的健康不利。

(四)、不要在车内装太多有棱有角的物品，以免在发生事故时车内乘员遇到更多的危险。

(五)、有的女性怕弄皱衣服便不系安全带，这是很危险的。可以穿着讲究的服装开车，但安全带不可不系。

(六)、长发女性开车时，为了方便看清左右情况，最好把长发用发带系好。

(七)、千万别戴尼龙手套开车，因为这样做很容易滑手，如果遇大转弯时，危险性便增加了。

(八)、别穿高跟鞋开车，因为鞋跟过高会影响踩离合器、油门踏板的动作。

三十五、关于驾车的经验

我有一挚友曾跟我说过一句哲理名言，让我至今受益非浅：“他人的教训就是自己的经验，这样可以少摔几个跟头，这叫间接经验吸取法。”联系到开车中的教训和经验，这就不是少摔几个跟头的问题，而是关键时刻炼条命的大事了。

俺下面分几个方面跟兄弟们聊聊，有的是我亲身经历，更多的是他人的间接经验。1. 城市环路高速时的经验 2. 市内行车规矩，停车场停车倒车的技巧 3. 高速公路上的注意事项 4. 赴外地的要点 5. 山路，雨雪雾天的行车方法 6. 平时养车的方方面面

(一)、城市环路高速时的经验和许多人一样我也有很强的好奇心，路上有出事的时候，只要有时间，不影响别人的情况下，了解了解其原因。曾有一件事给我许多感慨。一次去密云，刚出京在京顺路上，车挺多，一辆斯克达老款旅行车和我并行，坐一车老头老太太，小孩等，一看就是去郊游的，兴致很浓，又说又笑，逐渐路上车少了，车速也都快了起来，它开始撒欢，左冲右突开始超车，我让他，接着他紧追着前车，按喇叭催人家快走或让他，人家不理，就右侧强行超车，不一回就不见了，我心想这哥们开车够火的，到了第一还是第二个大转盘时，前面开始堵车一点点走到前面一看是那辆斯克达追尾撞上一夏利出租，车头半边凹进去，夏利被撞进去一大坑，斯克达全家在车里发呆，那还有郊游的兴致，司机正和夏利的人打手机叫120哪[估计是]，你说多扫兴，一天全搭里不说，数天都完不了，这叫欲速则不达，原因就是跟车太紧，超车太急，着什么急嘛？很多人可能也看到过路上被拖的追尾车，停车场里放的事故车，撞得够惨的，还全是好车，你们还没到医院里外科创伤那看看哪，那更叫惨不忍睹哇，平时一般人看不到的。北京的二环路是比较高速的路，路上一般车速较快，但区别与高速公路，车的密度又较大，所以千万不要与前车跟的太紧，80-90km/h，至少30米以上；100-110km/h，至少50米以上，有时心理上不愿意别人车冲过来夹三儿到你前头，就猛加油跟前车特近，不留空间，就特容易出事，其实有时候爱夹就夹吧。要换道或拐弯，或出进路口，提前10-20米就打蹦灯，不致于被别人冲过来刮着，尽管经常理在你一方，给你修车，但耽误时间，心里也够窝心的。当然说不要追车太紧，并不是说在快行道上没车时，也40-60km慢慢磨蹭，挡着后面车走不起来，开不起来干脆回到慢车道去！人家怎么给大灯信号也不让，慢慢磨，也挺气人的。其实，当二三环上车速都在90km以上时，没必要来回换车道，再加上超车玩飞车，因这时一来很危险，二来快不了多少，还神经紧张，车开下来一会儿就会很累。二三环上开车，也常能反映出一些人生中的事。有些人心态很急，

来回换道超车，就象生活中一些人总想一下就富起来，成亿万富翁了一样，来回换工作。往往还不如在相对高速下保持在一个车道内走来的快。当然情况不一而论。还有一次在南二环上高速行驶，至少 90km，突然从后面冲过来一辆依维科夹我前面，我想它大，我看不到前方情况，离它远点吧，点一下刹车，离它 30-40 米，幸亏这么想，一会儿，它突然变道，我一看前面二车追尾停在那儿，右边有车不能变道，后面早就看到一普桑跟着我，我赶紧先一脚刹车，不到底，减一下速，溜 2-5 米，再一下刹车，再溜几米，等停时离追尾车仅半米不到，我后面普桑一声尖叫急刹，离我 10cm 停住。下来看看，吓我这一身汗，不是文学词汇，真是一身臭汗，后面的普桑，我催它半天倒车拐出去好走，它愣在那儿发呆不动。估计比我吓的还厉害。诸位兄弟们，跟大车时（卡车、面包车等）千万远点，它刹车气刹特灵，你的反映时间短。另外它底盘高，跨个石头，你都得撞上去，因你跨不过去。另外不到非常紧急时刻，不要总玩一脚刹死，给后面的司机看到你刹车灯亮起来后的反应时间，否则你早晚让人后面撞出毛病来。我认识一朋友开一小奥拓，我坐他的车觉得他开的不快，也不跟前面车太紧，但已被轻追尾几次了，都是一脚刹死，有车迷问，难道我不刹死撞上去，这就要提前刹，保持与目标的足够大距离，再轻溜一小短路停下。另外要很敏锐地先预想到可能出现的情况，适当且经常地轻点一下喇叭以示提醒，但别按起来没完没了，按起来没完没了的人在生活中肯定也是特烦的那种人。

（二）、市内行车规范、停车场停车倒车的方法市内道路上行驶的最主要的特点是行人多，自行车多。我刚拿车本时由一个铁哥们带着我开一租来的小面熟悉各种路况，他的观点是行人、自行车多的路上一定别车速过快，一般 40/60KM 足以。不要去与骑车的和过马路的人争道走，对那些非要在你前面过路的行人，和那些非挡你前面的自行车，你也别跟他争，点一二下喇叭看他要是非不让你，你就跟着，不着急也没脾气，路况允许时你再超过去。现在，许多骑车人（当然也包括以前的我）对有车开车的人（不管是公车私车）心里不平衡，成心挡着你，或给你出难题，比如就留一个刚够你车过的去的通道看着你过，考你，恶心你，当然你有本事你就过，如过不去，你也别急，不理他，听你的音乐，等着，早晚他觉得没趣，自然会走开，再说你挡着的一大堆人也会催他让开，让你过。所以市区开车就是我不急，（再急的事也心急，车不能急）。很多司机对很多事情产生的后果或是不知或是没想到。我有一次因其它的事情到某区交警队事故科，遇上一司机和一伤者家属在谈私了的事，是事故科劝他们做的，否则更严重的处理结果，对双方都不利，这是一不算太新手的司机玩飞车把一行人给撞残了，20 万赔偿最低。弟兄们 20 万那，又一辆车钱，司机后悔的要命，有人说有保险公司那，保险公司第一赔不了多少钱，第二没有杂七杂八的证明材料，他拒赔。另外保险公司怕有些司机从维修费中黑钱，他给出的修车费用压的及低，而且找的都是特差劲的小维修厂修，维修质量难保。总之，你出大头！还有许多司机对许多交规处罚也不是很清楚，或抱有侥幸心理，如单车道内行车速度较慢时或进路口，偏有许多人从右侧自行车道往前赶，然后再加队，知道吗？“右侧强行超车，6 分 200 元处罚”，再如酒后驾车，只要出事就是大事，当上车夫，就别行车前沾酒，被处罚其实是小，出人命就该后悔了，酒后出事就不是违反交通法规了，而是违法行为了，决不是夸张！我也去到银行交过罚款，当然是小毛病，但看到那些交大额处罚的，尤其看到电视里被抓到酒后驾车的主，那后悔劲，其实早干什么去了？！有人说你不爱喝酒，所以随便说话不牙痛，其实本哥们剑南春，五粮液喝一瓶绝对走的直，当然得别人请我，我自己可买不起那么好的酒喝，平时偶尔也就二锅头吧。但我有一绝对原则，只要出车当车夫，任何场合，无论谁劝我激我，无论多好的酒是绝不沾哪！只要喝了就不出车，宁可“打的”。我有一四川好友就是晚上酒后驾车撞残了人，还跑，叫抓住，单位个人一共赔了 18 万，本人被炒了鱿鱼，现在后悔的要命。外地的司机一般常酒后开车，尤其是小地方没人管，司机本人根本没有法律意识，仗着有点酒量就酒后开车。我是

在这上面不怕得罪人，每次都唠叨酒后开车是违法，不仅仅是违交规了。在北京开车，尤其在大部分出租车司机和许多老司机那里都有些不成文的规矩，比如从停车场出来或走错了道、要改道（意外加塞）只要礼貌地举手示意你要插入车队中，绝大多数出租司机和许多社会车辆司机都会让行，但如果您就那么硬插，那就看你的运气和水平了。没准被一直挤到警察跟前也不让你加队，那就是 200 元了，扣 6 分。至少我是对礼貌地要求插队者 100%地让行，没礼貌的就是不让，高档车你怕我擦，低档车你撞不动我，撞上你吃大亏，当然要是卡车，中巴么……我惹不起，我让你。再比如，二车对头驶来，过不去，一车主动先靠边点让点路，另一车就会轻点一下喇叭表示谢意，总之你越和别人赌气，人家也一样，你也走不动，尽管耽误了人家时间，你也一样，除非你闲着没事，上马路上散步，耗油，放尾气玩。我有一同事是老年纪不结婚的单身，老爸老妈说烦了，就上马路上放尾气，散心玩。另外尽量别跟出租、小公共去争道，人家是着急挣钱，养家糊口，我们不过是暂时过路而已。谈谈停车到位的问题，牢记一点千万别听别人给你的指挥，一切靠自己判断，有时一把没到位，顶多再多来几把前后走就是了。我就有亲身教训，至今左前保险杠下端还掉一大块漆呢。塑料的，不生锈，我也就不花钱补了。倒车入位时，比如左侧有一与你垂直的纵向空位，你先直行，当你人到车位入口时，向右转向，前走，左反光镜看到空位车时停下，这时你的车正好斜对着空位，这时向后倒入，会很轻松。再比如，右侧有一与你平等的空位，通常长度中你车的 2 倍你才能比较好进好出。你先斜向朝内进入，进入一半车身后，左转到车头快到前车尾，这时你车头向外斜停。原地右转向将到方向盘右端（转向助力不能到头，超过 15 秒）后倒，使车尾昼靠近内侧，停原地左转向将到头位置后倒车。将车头缩入，你会完成一个特漂亮、特专业的入位。注意别进车位进错方向，如果你那一侧靠墙，那你就得从车中间爬到副座上出来，当心档把扎到裤裆和屁股。最后，倒车时一定要不要光顾后不顾前，车头扫到别的车你就得赔，扫到电线杆就是一大坑！

（三）、高速公路上的注意事项高速公路上开车实际上是省心的，不用频繁的换挡起步，挂上最高档一直向前跑就行了，常遇到的是超车，尤其是超卡车，因卡车装货后会超出本车宽度，所以卡车司机常通过反光镜看不到很远，甚至都看不到自己车后 3-5 米远处，所以超车时光靠灯光有时不能给予足够的提醒，需要鸣笛。在超车或换车道前，至少 50-100 米就用转向灯给提示，以免后车高速过来追尾。换车道时一定要一点点地贴过去，任何时候绝不要猛打方向盘，以免造成失控翻车。超完车后应回到行车道，不要长时间占用超车道，总在超车道上也是出事故的原因之一。高速上一般较少有车祸，但是一有事就是大事。当发现远方有事故现场时，绝不要刹车就停在事故车后面，要尽可能减速靠右边贴边停，以防后车冲来继续向上撞！高速上别侥幸停车撒尿，抓住这泡尿就 200 元以上。高速路上最应小心的是爆胎，尤其前胎爆胎那是比必事故，所以要跑到 150km/h 以上，就得每 1—2 小时停下来摸摸轮胎烫手否？长时间 170km/h 以上那是必会爆胎！

（四）、赴外地的要点实际上谈到到外省驾车的经验上，我可不如那些常跑长途的司机们，有些班门弄斧的味道。我只说我的一点经验和教训吧。除非你是拉货的车，否则不必担心超载被罚款的问题。其次就是乱超车，超速，乱停车的毛病了。常常北京的司机到外地容易犯规，这并不是北京的警察管的不严，也不是北京的司机不懂交规或法规意识不强，是因为北京的交通标线上有些与外地不一致。比如超车和掉头，在北京是路中间有单条实黄线或双实黄线的地方不能过线或压线超车和掉头，对于白实线却没有那么要求。我有同事去北戴河，在河北境内就是因实白线上过线超车被罚，河北老警见面就 200 元，好说歹砍才不要票 100 元，给了老警一个腐败的机会。赶俺去北戴河时就多长一脑子，实白线我不超车，那怕前面的卡车只有 30-40 公里速度，我也慢慢跟着，一到点白线处就提速超车。果不其然有忍不住超车的结果都被罚了，同行的一辆切诺基和一新款斯克达挨了罚，后来看到 jeep 的司

机脸色阴沉，都绿了。其次是超速，一进入秦皇岛地区[北戴河属于秦皇岛地区]，就看见有限速的标志，这时路况还特好，路上都没有什么车，过了该标志约一公里处，看到一老警坐在树下看小说什么的，旁边支着雷达测速仪，对着来车方向。看来现在的测速仪可能也先进了，有超速的它才嚷嚷提醒警察，不用总盯着。这北戴河的测速的地方这叫一个多。第三就是路边停车。我有一朋友去天津回来时没走高速走的国道，到一十字路口不知回京去向，周围又没有人可问，只有几个警察坐在路边，无奈之下只好停到警察旁问路，警察倒是告诉他了，但就不让走了，乱停车非要罚款 200，也是讨价还价罚了 100 了事，其实据他说照直走过路口不远就进京了，也有路标了。所以我出京只要问路，在人多的地方[可能有警察]，我非把车停到马路上面去再问路，什么银行，酒店，饭馆和商场等都有停车的地方，没人的地方再靠边停问路。有许多城市有众多的单行道，让你防不胜防，易走入歧途犯规。我的高招是找一当地的哥谈好价和地点，跟着走就是了，一准没错，又快又好。至于有些城市不让鸣笛，一般在进城时都有标志，所以看到有该标志后，还是忍着点按喇叭的习惯吧！就我所知禁鸣的城市有郑州，大连，四川绵阳，成都[不很严]，北戴河。前面谈的都是防犯规的地方。下面说说平时开车要小心的地方，除了在禁鸣的城里不要鸣笛外，我在四川和贵州，河北，及北京郊区开车经验是，可别懒得鸣笛，老乡们过路可从不看两边，碰上就全是你的，每棵树，每只鸡和狗，每样东西可都被私下定价了，挨上就掏腰包吧。所以该慢的地方要慢，该快的地方也不必不敢加油走，否则一小时的路你没准开一天。国道省道县道乡道，可都不是条条象北京周围的路那么好，所以开的好好的，挺爽的，心理可要想好了没准前面就有一大坑，我在外地可常见，开始常让我车飞起来人也飞起来，再墩下去，屁股至今两半。后来小心了，躲闪腾挪，灵波飞步，哈哈，保持屁股没到四半的残状。跟在大卡车后面是最让人担心的，离远点，千万不要以为你有 ABS 就跟紧了没事，反正刹得住，错！卡车底盘高，它要骑着一大石头过去，你是撞定了！轻则车带伤还能走，回来修，重的靠边等拖吧，最差的就跟车里过夜，它乡异地，夜深人静，不是耸人听闻，吓半死，要是冬天，还得冻半死，加一块那就死定了。另外不要强行超车，也即明明迎面有车，还要硬行超车，把对面车挤到路边，要知道有很多司机就不让你，尤其卡车司机，他有时也来不及让你，没有小车那么灵活。就算你才 30km/h，对面也是 30km/h 迎面对撞，相对速度 60km/h，没安全带 200%完了，系安全带 90%咯儿屁了，有气囊的好点，可以保全上半身，下半身下半辈子不用再用了。再想想超车时那个车的速度会只有 30km/h？所以最后的忠告：跟车远点，别玩飞车！路上只是过程，到达才是目的！看把兄弟们吓的，也别不敢上路哇！该干嘛还得干嘛呀，是不？今年五一去山西游，一去就跑了 2500 公里，那么多地区城市一次也没违章被警察罚款，都是俺严格按上述理论行车，说明它还是行之有效的。

(五)、山路，雨，雪，雾天的行车方法 山区行车牢记：弯道，坡道，对面情况看不明白的决不要勉强超车！！！否则必出事，进弯道前必鸣笛，晚上闪大灯！！！提示对面车辆不要强行超车，或逆行站你车道。净有没山路经验的冒失司机，弯道也强行超车，所以你得小心着点儿。俺就曾在秦岭山路上见一小车弯道强行超车，被对面卡车撞到山下，惨的很哪。那时俺还小更不会开车了。但已明白弯道不超车。卡车一般很少让路，它有时也让不开，所以现在电视上常看到什么车又撞到卡车上全玩完等等。就是这么撞的。总之，别以为对面卡车会象小车那样避让你的逆行强超车。雨天一般是视线模糊，会使你反应相对变慢，所以减速[比平时]行驶。另外地面有水，轮胎的地面附着性变差，一方面该刹车时刹不住，另一方面弯道时车速过快会产生侧滑[俺就侧滑过]，严重车会翻出去！大雾天气行车也是常遇到的，看人家老司机的做法是找个和你大小相当的车跟着走，总有牛伯的司机愿意走在前面[危险最大]，小车跟小车，大车跟大车，大跟小跟不上，小跟大车要有大石头就惨了！雪地冰面地上行车，要慢！保持平时车距的一倍以上，有情况要刹车时，用高档抢换低档的方法，

千万别刹车！有 ABS 的还好点，否则要么追尾[俺就追过]，要么原地打转或侧滑出去，挺危险的！山区走冰路一定要加防滑链了。

（六）、平时养车的方方面面 记得曾有一位车友说：打开爱车[小老婆]机器盖后，除了会看机油尺外，其他不知看什么？在这里俺谈谈俺的养车之道，俺只有两年驾龄[三年本儿龄]，但绝对是养车用心养护，百般爱护之心可能是许多开公车上 10 年的朋友都难以想象的，有说的不对的地方请老车夫们给个劈头盖脸的教诲！有人会说养车无非是常换三滤机油等等，其实没什么。说的也对，但俺把它们再分的细些：停车时的养护，行驶中的养护，日常养护。

1、 停车时的养护 A. 首先是大家天天会遇到的停车入位，市内停车位少，能发现一个车位巴不得马上缩入其中，有转向助力的朋友注意，当你很牛伯的轻揉方向盘向内倒车入位的时候，别忘了转向助力方向盘转到头的时间一般不要超过 5-15 秒，最好就不要用到头的转向来倒车等，否则您的转向助力就玄了，很快就会坏，还要抱怨车的转向质量这么差。 B. 车是不是已很漂亮的停入车位了，下车去 happy 之前看看你的车前轮是不是还扭向一边，最好让两个前轮放直，不管是只停一会，还是一停很多天，让你的爱车前转向束处于正常的放松状态，不是有句婚姻上的俗语说“强扭的瓜不甜吗？”这里就是强扭的转向完蛋的快！（好象有点牛头不对马嘴啊，哈哈） C. 夏天酷热难当，加上爱车在烈日下晒了老半天，车内热的要命，开着空调+强风，试图吹走车内热气，再点火启动，知道吗？电瓶比正常点火启动多减少 7 次寿命，多点几次火，没准那天电瓶内极板击穿就把你搁半道上，警察拖一把就 200，停车场停车费 30 以上，买个电瓶加液，得小 400，还得感觉这国产电瓶怎么质量这么差，总之一般总是抱怨别人不好，没想想自己毛病一堆。 D. 俺家楼下有辆新别克，估计是公车，因为开车的那位小 40 岁的司机穿戴相当的车夫，从未见老板状。每次早上看我热车时（就现在，夏天），一脸的不屑，人家别克“吃吃吃”一点火扭头就走，牛的一塌糊涂。别说别克，就是宝马、奔驰要总这样，尤其冬天这样，那车寿命不会长，至少大修的早，总出毛病的早。公车爱坏的原因就是车夫们无所谓对公车，除非特有责任心的、爱研究车的人。否则公车坏了正好去修趁机捞一票。要不就买新的，否则修车的，制造商，卖车的都怎么活？私车就不一样，听俺一句，无论春夏秋冬，早上启动后要热车，不要怕费油，这点油钱比修车钱差远了。夏天 2-3 分钟使水温至少升至最低刻度再走。在水温没到 40-50C 以上时行车不要过 40-50km/h 为好。不要嫌麻烦，那是你的爱车，第一情人（无论男女而言），那是你省吃俭用花 5-6 位数的银子买来的。为什么要热车，大理论去看汽车杂志。这里只跟你说热车是为了让把机油泵上机件，让发动机等在最低转速下平稳磨擦升温，使磨损降到最低。当水温升起后，这些机件热胀冷缩达到最佳磨合状态，开动起来就会是最小磨损状态。 E. 还有见到有些司机（俺家楼下的一红 JD 司机）有些奇怪习惯，早上也热一下车，但不是用自然怠速热车，却大脚使劲轰油门，山响，可能希望尽快让车热起来，与其这样，还不如开了就走，太毁车了。每次路过看他这样都心想这破车快完蛋了，他还有个习惯是停车前又大脚轰轰一通油门，除了费油多磨车外，能有何用？不知他怎么想的，也没好意思请教学学。 F. 隔半月到一月就让家人朋友帮您查看一下车的各种灯光，尤其国产三大破车常在路上见到后刹车灯瞎一个。当瞎两个时，搞不好就得被人家追尾撞上个好歹来。还有一些小面和夏利的灯电线容易串线，明明向前开却亮着倒车灯。串线、短路也是车自燃的根源之一。 G. 每天要只是跟市内跑跑上下班，除定期查看灯光外，常看还有轮胎。尤其前胎有否侧裂缝等。一爆前胎必出大事。所以买的新胎都作前胎用。后胎爆一下一般不会出大事（俺就爆过多回，现买新胎换上），换胎一定要上紧，记得有一回在北京北三环上看到一夏利超车过我后，看它后轮一扭一扭的跑，感觉是没上好，想好心追上告诉他们，却追不上。也就三至五分钟就所有车都慢下来，开过去发现瞎利车停在路中，车上的司机边笑边跑在追赶跑出去的轮胎，足

足追出去 10-20 米远才追上。过往车辆司机们都高兴不已。H. 查看一下水箱水够不够，报警灯亮就及时补足防冻液。常看地上是否有油迹。如有别怠慢，赶紧及时找到原因修好它，避免引起更大毛病再修花费就高了。机油尺也是该看的内容，一般机油消耗很少。点火后看看你车尾气颜色，如冒蓝烟就是烧机油了。赶紧加补划痕的添加剂，如特耐磨等（俺就加的是特耐磨），每次换机油时加一瓶，连加二次后，每隔一次换油加一瓶。I. 日常仅市内行车的，除了车上非常必要用的工具，灭火器，千斤顶等，把车上所有乱七八糟的东西全扔出去，常时间的让爱车负重会造成减速震部分变形，加大油耗。爱美的女士们和妻管严的老公们（老婆非要美一把），把车里挂的乱七八糟的小娃娃最好取掉，那是车祸的潜在因素，你不撞人家，可人家可能分神什么的撞你，坏个车没什么，被撞残就不值了。喜欢把车大包围，花里胡哨装饰的兄弟，（象老农民装饰自行车一样太俗），尤其吉普车，爱车油耗居高不下，不要抱怨车不好，自找的。公车耗油除外。私车有钱就爱这口除外。省吃俭用耗油者戒。J. 每天停车都要上马路牙子的车友也应注意了，上马路路肩是对前轮胎，前转向束和前减震的硬冲击，下马路牙子是对后减震的冲击，如路肩不高倒也没事儿，但马路牙子较高的话，久而久之对上述部分还是有损伤的，不嫌麻烦的话车上备个小三角木头垫上再上，觉得面子上不好看，那就只有心痛点了。下马路路肩避免过快速度，造成太大震动，后减震器使劲一墩，最好用离合绷住车慢慢下。另外，有些手潮的司机停车在马路边时，时常有不小心侧蹭轮胎的侧面，造成大块磨损，高速时爆胎的潜在因素。轮胎的正面耐磨性很高，一般正常用至少 7 万公里以上没问题，但侧面是最薄弱的地方，尤其许多进口车都用的高速胎，侧面特薄，蹭狠了都会破。

2、行车中的保养 A. 最常见的是新手上路后，没有特有经验的特爱唠叨的车夫指点，就算老手开至今的，自我感觉可能特好的，但在踩，松离合踏板时仍“咣咣”的一点不温柔，正确的换档是踩下离合挂档后，抬起时先松一小段空程（经验），然后要非常慢慢的拉起脚使离合片很柔和地接触上，当感到车已有了动力后，再把脚离开离合器，记住不要把脚放上面。上面*作记住并养成习惯，否则人家一副离合器片用一辈子，你可能也就三至五年，换它可能要算中修了，得四位数吧？ B. 俺单位有一同事新买的富康 1.6AL，高兴的要命。不久来说去修车了，俺忙问为什么？答曰富康的发动机启动后声音很轻，居然在车内不知车在着火，也不看转速表[新手]，想起要走时又点火，几次就把个启动电机给烧了，好在保修期内，厂家也没计较就给换了一个，他跟维修站还不依不饶的说车质量有问题，其实心里特明白怎么回事。教训是看转速表！再点火。 C. 俺单位的司机开公车[切诺基]，特爱玩跑车状，被人称之为一档火[二三档就臭了]，挂上一档猛给油踩到底[估计得 5000-6000 转]，老切鸡车轮地上打滑发出“吱吱”磨擦声，车噌就蹿出去比普桑提速都快，别的老司机劝之不听，几乎成习惯了。被外招来玩这老切鸡约 1 年时间，把个活塞顶部生给烧个大窟窿，维修费 9000！要不是给老板马屁拍的好，必被抄油鱼呀，但也从此后不得老板信任了。通常开自己的车可得猛车肉开[2C 的老普语]，一档也就起步，二档到 20-30km/h，三档最多 50-60[一般也就 40]，四档最多 70-80[一般 60]换档！转速控制在 1500-2500 之间换档[以俺老标为例，其他大同小异]，目的是在正常情况下保持较低转速行驶，这样省油省磨损，但不是没有了驾车提速的乐趣，提速到 2500 转速左右时，车就很有劲很快了，加上换档熟练动作快，路口提速时也能跑第一哪。坐 FK 出租时常听司机们抱怨：FK 维修站误导 FK 车用户，非让他们 3000 转再换档，造成发动机巨响，巨耗油，号称 FK 的大扭矩在 3000 以上为最大[想掩盖 FK 提速慢的毛病]，难道说有 6000 转产生最大扭矩的车要开到 6000 转才换档不成？那可费车费油死了！尽管象 FK，JD 和桑拿 2000 说是可以开到 160-180km/h，但是为了你的爱车小老婆的身体健康，长寿，劝你偶尔玩个 160km/h 一会儿还行，总开 160[估计转速也要到 4000 以上]，就跟人总用百米速度跑长跑一样，要英年早逝的[说白了就是完

蛋的早!]。 D. 当你遇见道路不太好时, 如有点深的坑, 沟, 较高的和较低的井盖, 大石头等, 最好不要高速通过, 剧烈的撞击会让车产生机械变形, 螺丝, 密封等等撞松撞坏。还是悠着点, 稍微低点速度通过, 别过去后车飞起来, 人也飞起来, 人车都会有散架的感觉。 E. 还有挂档的动作, 尽管不会损坏什么, 但看着很多新手生怕挂不上档, [驾校挨骂恐惧后遗症], 使足了劲推拉那档把, 看的俺心这痛, 生怕把个档把给推弯了, 揪下来。 F. 顺便说说如何长途开车不累。扶方向盘的姿势是感觉开车累人的主要原因, 长途开车要总把双手端着, 或单手扶方向上侧, 身体自然前倾, 长了就累。俺总结也是俺先用的方法是, 小半躺在座位上, 左手放左腿上, 用手指拿着方向盘, 右手放松就扶着手刹[也可做应急], 头枕要合适, 头还可靠在上面。在换档时才把右手伸过去动一下。俺从早 8 点出发, 从太原-晋祠-娘子关-西柏坡-石家庄-北京[第二天凌晨 1 点], 足有 500 公里以上, 回家后一点没觉得累, 很无所谓的感觉。 G. 行驶中当发现水温过高, 且前机器盖已有冒水蒸气, 赶紧靠边停车, 双蹦灯按下, 立刻熄火。如果再强行开着想找地方再停, 就晚了。要吡了缸垫[MM 们不知什么叫缸垫, 就是发动机密封气缸的垫], 修起来就要分解发动机, 那就是大修了。好车没个 5-6 位数, 差车没个 4-5 位数的腰包修不下来, 那时就不是腰包瘪进去一大块儿的问题了, 是上厕所也要算一下一毛钱要不要交, 干脆马路边, 树根儿下, 墙角边就地解决一下省一毛钱的问题了。

3、平时的日常维护 A. 我的老标车快 9 年了[买时 7 年], 发动机仓内干净的很, 连出租司机看了都佩服, 俺家二楼可接出水枪, 3 个月左右就冲一下里面, 保持其干净是不至油垢太多, 影响散热至使水温太高的办法之一, 有什么漏油的现象也能够极早发现去修, 发动机仓内那儿都可以冲洗, 但电瓶表面冲洗后要及时擦干, 避免短路会损失一些电量。如已有许多油污, 超市内有卖油污清洁剂喷上, 再冲洗掉。如自己没有条件, 到洗车场让他们冲也可以, 有时当时会有启动不着的感觉, 不要慌! 稍微晾一会儿就没事了, 内部的管道和电线不怕冲, 但最好把电线都自成一束捆好固定。另外如有可能, 也可冲冲底盘, 车轮箍等。 B. 在空滤塑料盒中加了些废机油[好的也可]在内, 被空滤芯滤下的灰尘沉底后被油粘住不会再被吹起, 可保持化油器比较长时间干净点。 C. 刚买车时, 各地方电线乱七八糟[因维修原因拆散不给收拾], 俺自己用外买的绑线一拉紧的带子把所有线都捆绑整齐, 这可避免乱肚肠子一样的线互相短路, 造成车辆自燃。每个集线插头拔下, 把插头片用尖嘴钳都拧转一个小角度, 再插回去, 绝对接触都良好。 D. 俺换三滤都是自己零部件店去买机滤和气滤, 陶然桥东南角有一富康, 标致和雷诺的专卖店。老标的空滤是金属网, 不需要换。换机油每 8000 公里换一次机油和机滤[老车自用没那么脏]。每次绝对只用壳牌红喜力, 汽油滤芯每 16000 公里换一个。换油就找路边修车店, 买他们的机油然后免费给换上[和自买的机滤], 必须有抽机油机器的, 把油抽出来, 不让他们动俺车螺丝。汽车装配出来时, 所有螺丝都是螺丝枪统一力量固定好的, 加上磨合后都恰到好处, 这车只要一拆那修那, 以后这地方就总坏。换油时可加清洁剂洗一下内部。俺车用着特耐磨添加剂, 刚买时有点烧机油, 加后就没有了。 E. 涉及到拆筋动骨的维修, 或俺从未动过的, 俺就找大的汽修厂, 看他们修一遍俺就会了, 除非俺动不了的。一般小毛病都自己修, 俺换过发电机, 电瓶, 雨刷, 点火车锁, 水箱盖和节温器, 温度传感器, 修好备胎架[原来全坏了], 昨天清的前窗前的下水道和进气孔, 等等小的能动手修的, 不影响车性能的都敢动。水箱的保养特重要, 水温高开锅是所有车都会遇到的, 俺有被换水箱的教训! 现在只加壳牌防冻液, 想加水时只加超市买的屈臣氏蒸馏水[一点没水垢]。 F. 当你开车发现灯不很亮, 喇叭也开始不响了, 赶紧找地方靠边停, 电瓶要没电了[俺有三次教训], 不查明原因买新电瓶换上最多跑 40 分钟先开回家或修理厂, 电瓶没充电 40 分钟就耗干了, 外面有小店有充电机充一晚上就能再用, 充一电瓶 15-30 之间。在点着车后, 用万用表测电瓶两极可测出电瓶充没充电。注意这类问题大部分在电瓶线

被腐蚀接触不良所致，一定要磨掉锈蚀接触好才可靠。G. 添加剂还是要适当的时候加的，比如有油路通的，有去积碳和水垢的，清洗那儿那儿的，电喷车清电喷嘴的，有车开起来有奇怪现象的就应加点什么看看，能不拆修就不要拆开修！

俺这点谈不上经验，倒是不少教训给大家唠叨完了，可能俺太唠叨了，另外各人有各人习惯和见解，不一而论，就某些观点可以再讨论。祝不了各位的小老婆爱车长命百岁，但至少可以少坏少修少花钱，只要平时天天开都不坏，那么就可以开到外地去旅游。

三十六、自动挡汽车的正确驾驶

汽车改用自动变速器后，驾驶员的操作更加简便、驾驶更加平顺，因此装备自动变速器的新型轿车尤其受到了人们的青睐。不过，很多驾驶者初开自动挡车时，由于对自动变速器的结构和原理不是很了解，行车时经常是一个D挡走完全程，其间只会在停车时用N挡和R、P挡，至于其余的挡位则形同虚设，这对汽车的动力性和安全性都是不利的。因此，在驾驶自动挡汽车之前，若能了解它的正确使用方法来改善驾驶技术会大有帮助。

一般的自动变速器有6~7个挡位，它们从前到后依次排列。分别为：P(停车挡)、R(倒挡)、N(空挡)、D(前进挡)，而有的前进挡中包括D、3、2、1挡。有的车型前进挡只有三个挡位(D、2、1)，若装备四挡变速器，则另有一个超速选择开关(O/D)接通超速挡。

P挡和N挡的作用都是使发动机和车轮传动系统脱离运转。所不同的是在发动机停止运转的时候，挂N挡可以随意推动车辆。挂P挡时，利用机械锁销把传动轴锁固在变速器壳上。因此，若在P挡状态下强行拖动车辆，必然造成自动变速器外壳的损坏，导致重大损失；同时，在上下坡停车时，也不要仅仅使用P挡制动车辆，而应该牢牢拉紧手制动，以免使P挡机械锁受力过大而损坏。

车辆只有在P挡时才能拔出点火钥匙；只有在P挡或N挡时，才能起动机发动汽车。P挡起动机是经常使用的模式，N挡起动机用于行驶中灭车。若行驶中发动机突然停转，可在保证行驶安全的情况下小心将变速杆移至N挡，然后重新起动机，恢复正常运转。

一般情况下，自动变速器应在车辆停止时选择挡位，方法是：踏下制动踏板，选择所需要的挡位(要用眼睛确定，不要仅凭感觉)，然后缓慢松开制动踏板，车辆就依选择方向慢慢起动。倒挡与前进挡的转换一定要在车辆停止状态下进行。需特别注意的是：绝对不能在车轮转动时挂入P挡。

前进挡的作用情况比较复杂：一般的自动变速器有三挡式和四挡式两种，四挡又称为超速挡，英文写法OVER DRIVE简称O/D，再往下是三挡、二挡或一挡(又称为L挡)。它们的挡位设置规律是：高档位向下兼容，低挡位不能自动向上换挡。即：若选择四挡，变速器可在一挡与四挡之间根据车辆的速度与使用条件自动选择合理挡位，自动升挡、降挡。若选择二挡，就只能在二挡与一挡间自动变换而不能升到二挡以上。这时，在车速升高后会使得发动机超速运转。

一档、二挡有发动机制动功能，因此，当车辆行驶在下坡路上时，可以预先选择二挡或一档，以便合理利用发动机制动，同时用油门踏板控制车辆下坡速度。但是在一般行驶与上坡时，建议使用 D 挡，这时车辆能自动选择理想挡位，无需驾驶者操心。

车辆行驶中可以手动从低挡向高档换挡，但从高档往低挡换挡则要在一定速度范围内进行。即：车辆在几挡运行就可手工换至该挡。例如：不能在 90 km/h 时换入二挡，因为此时变速器至少在三挡运行，要待车速降到 50 km/h 时才能手动换入二挡。同理，换一档要在车速降至 20 km/h 以下进行。

有些高档轿车增加了可供选择换挡模式的功能，如运动模式 (SPORT)、冰雪路模式 (ICE) 等。相对于通常的舒适模式，选择运动模式会使车辆的加速响应性加强，但舒适性、经济性下降。冰雪路模式减小了车辆牵引力，防止车轮在冰雪路上启动时打滑。

还需要注意的一点是：若车辆在行驶中发生故障，需要由车辆拖带行驶时，必须把挡位放在空挡。拖带速度不要超过 30 km/h，总行驶距离不能超过 50 km，以免因缺油运转造成变速器损坏。

因此，自动挡汽车正确的驾驶方法是将变速杆放在 P 挡后启动发动机，而且一定要踩下制动踏板，方可由 P 挡转入其他挡位，起步时要将变速杆推到较低挡位 (即是 2 或 1 挡，有些则还有 3 挡)，待车速提高到一定程度后，再转入 D 挡进入正常行驶，若在高速公路上高速巡航时，可选用 O/D 挡，可节省燃油。

可能有些人会提出疑问，在用 D 或 O/D 挡行驶时，偶尔有发飘的感觉，其实我们可以用换挡的方法来解决，通过换挡来取得较佳的路面附着力，提高牵引力，可实现与手动挡汽车一样的效果。下面以手动挡和自动挡汽车转弯对比来说明应如何正确应用自动挡。如图 1 所示。在转弯时，应留意在适当的时候做适当的动作，其原理是利用最适合的挡位取得最高的驾驶控制力，以及用精确的油门来配合取得最高稳定性能进行转弯，而往往自动挡汽车进入弯路时，感到动力输出缺乏而安全性降低，尤其是以高速挡行驶，这种现象更为明显。所以我们便可以考虑利用换挡来重新取得较佳的牵引力及转弯稳定性，用加速力来抵

至于面对一段连续的弯路，自动挡汽车仍然可以利用换挡的方法来寻求更佳稳定性。

还有一个比较重要的问题，就是行车路线的选择，如果你是一位普通的驾驶者，你最好选择如图 2 所示的路线，汽车在 (1) 位置开始转弯，到达 (2) 位置时便可加油，这样在整个转弯过程中受离心力影响最小，安全性最高，而且使轮胎获得最大的附着力，特别适合在下雨天或湿滑的路面情况下运用。需要注意的是你必须先熟悉汽车换入每一个挡位的反应，同时要有心理准备，即使使用这种方法驾驶，出弯加速时，仍然会比手动挡汽车慢，而且要靠经验去不断修正。

总之，自动挡汽车的驾驶并非人们所想的那样自动，奉劝开自动挡车的车主朋友，最好花点时间弄清楚，方能应付自如。

三十七、自动档中途熄火怎么办？

装备自动变速器的汽车没有离合器，也就从根本上避免了因操作不当造成的发动机意外熄火，但一些自动挡车型由于机械故障，还是有可能中途意外熄火。遇到这种情况，如果前面没有情况，可以在不停车的情况下重新起动。

具体做法是，把变速杆迅速推入空挡(N)，点火开关转到起动(START)位置，重新起动成功后，再迅速把变速杆拉到D杆，即可正常行驶。如果多次尝试，发动机仍无法起动，说明故障比较严重，这时就应该果断的停车检修。

应用这种方法，必须对车辆的操作比较熟悉，如果用力过大，把变速杆直接推入倒挡(R)，会对变速器造成较大损害，还有些车的点火开关有防止二次起动的功能，必须先转回到关闭的位置，才能重新起动，但一定小心不要让方向盘锁死，另外，发动机熄火后，制动和转向助力也随之失效，这时，需要更大的力量才能控制住车辆。

所有这些，平时大家都很清楚，但紧急情况下，就难免手忙脚乱，所以，如果是新手，最好还是先踏踏实实地把车停到路边。记住：在任何时候，装备自动变速器的车辆都不能使用反拖起动。

三十八、正确使用方向盘

方向盘不仅可以控制车辆的方向，它还可以识别故障，交通安全的第一步是学会用好方向盘，如何正确地使用方向盘呢？

保持良好的驾驶姿势

正确的驾驶姿势，能够减轻驾驶员的疲劳程度，便于使用各种驾驶操纵机件、观察各仪表以及车前车后及周围的情况。规范的驾驶姿势是什么呢？第一，上车后将身体对正方向盘并保持正直，后背轻靠于后背椅上，此时，根据身高可对座位予以前后调整至合适状态，有安全带的车辆要按规定系好安全带。第二，两眼平视前方，左手轻握方向盘左上方(货车按钟表910点处)，右手轻握方向盘右上方(货车按钟表34点处)且两手放松自然下垂，此时，左手和右手大拇指应自然伸直靠于方向盘轮缘上部，其余四指应由外向内轻握。第三，左脚放在离合器踏板下方，右脚掌轻放于加速踏板2/3处，总之，使自己坐在座位上身体轻松、舒适、自然，动作协调灵活即可。

培养良好的方向感觉

平路起步时，要保持正确的驾驶姿势，做到目视前方，看远顾近，照顾两侧，不得低头看各机件。在平直的道路上使用方向盘，两手的动作应平衡，相互配合，避免不必要的晃动，如果方向盘受路面凹凸的影响，使前轮受到冲击震动而发生偏斜时，应紧握方向盘，以免方向盘受车辆的猛烈震动而回转，击伤手指或手腕，若车头向左(右)偏斜时，应向右(左)修正

方向，待车头接近回到行驶线时，再逐渐将方向盘回正，此时修正方向应少打少回，避免画龙现象，此时，应牢记打回方向的原则：打多少回多少，少打少回，慢打慢回，大打大回，快打快回。在修正方向期间，很多人易犯眼睛死盯着车头的毛病，当车头明显偏斜再去修正方向时，此时大都较晚，最终导致车辆始终在路面上一左一右再左再右的画龙现象，有的驾驶员在回正方向时其幅度又太大，当发现车头偏斜时，又迅速向相反方向修正，这样不停地修正方向是产生搓方向的根本原因。除了加剧机件磨损外，还增加了驾驶员的被疲劳程度，更重要的是给安全行车带来了不利影响。

学会从方向盘上辨故障

方向盘不仅可以控制车辆的方向，它还可以识别故障，开车时不妨多加注意，对安全、对车辆都有好处。一是车辆行驶中手发麻。车辆以中速以上速度行驶时，底盘有周期性响声，严重时驾驶室和车门发抖，方向盘强烈振动，直至于手发麻，这是由于方向传动装置动平衡被破坏，传动轴及其花键轴和花键套磨损过度引起的。二是转向时沉重费力。产生原因有转向系各部位的滚动轴承及滑动轴承配合过紧，轴承润滑不良，转向纵拉杆、横拉杆的球头调得过紧或者缺油，转向轴及套管弯曲，造成卡滞；前轮前束调整不当；前轿或车架弯曲，变形；轮胎气压不足，尤其是前轮轮胎。三是方向盘难操纵。行驶中或制动时，车辆方向自动偏向道路一边。为保证直线行驶，必须用力握住方向盘，造成车辆跑偏的原因有：两侧的前轮规格或气压不一致，两侧的前轮后倾角或车轮外倾角不相等，两侧的前轮与轴承间隙不一致，两侧的钢板弹簧拱度或弹力不一致，左右两侧轴距相差过大，车轮制动器间隙过小或制动鼓失圆，造成一侧制动器发卡，使制动器拖滞，车辆装载不均匀等。四是方向发飘。往往是由行驶中前轮摆头引起的，当车辆行驶达到某一高速时，出现方向盘发抖或摆振的原因有：垫补轮胎或轮胎修补造成前轮总成动平衡被破坏，传动轴总成有零件松动，传动轴总成动平衡被破坏，减震器失效，钢板弹簧刚度不一致，转向系机件磨损松散，前轮校准不当。

让方向盘随心所欲

第一，充分利用车头某一参照物(如大车水箱盖等)。当参照物位于道中间或一侧时，应能正确感觉到车辆此时所在位置，以确定打方向或回方向的时机及幅度大小。第二，要充分利用两眼余光作用，克服眼睛看远不顾近或死盯车头附近，造成修正方向时机较晚的现象。第三，养成车头不偏斜，就别动方向盘的良好习惯。在修正方向时要做到及时二字，不宜过晚，且幅度适中，一般在回正方向时应稍早，且幅度也要小，然后稍用力稳住方向盘即可。第四，结合场地训练，训练转动方向的时机和速度，如8字形、S形和直角转弯。第五，车辆在右侧行驶时，为防止车头向右偏斜，应将方向盘左转至无游动间隙，即将其消失在左侧，以便左手能感觉车辆此时所在位置(即车感)。

防范方向盘的震动病

不少汽车驾驶员喜欢赤手握方向盘开车，图个方便省事，殊不知，长此下去有损健康。大家知道，机动车发动时或行驶途中，都有不同程度的震动，而这种震动对人体有害无益。科学研究表明，长期驾驶机动车的人，由于震动的影响，致使神经系统功能下降，如条件反射受到抑制，神经末梢受损，震动觉、痛觉功能明显减退等，对环境温度变化的适应能力降低，震动还使手掌多汗、指甲松脆，震动过强时，驾驶员会感到手臂肌肉痉挛，萎缩，引起骨关节的改变，从而出现脱钙、局限性骨质增生或变形性关节炎。强烈的震动和噪音长期刺激人体，会使植物神经功能紊乱，出现恶心、失眠等症状。女性驾驶员还会出现月经失

调、痛经、流产、子宫脱垂等病症，医学上通常将这类震动引起的疾病称之为震动病。为了预防震动病的发生，驾驶员在行车时必须戴上线手套或较厚的双层棉纱手套，从而减少手与方向盘的直接接触，以缓冲车辆对手及人体的震动力，驾驶员对此切不可疏忽大意。此外，还可以在驾驶座位或靠背上安装富有弹性的垫子，或工作一段时间后略微休息一会儿，以松弛一下紧张的肌肉和活动一下手指关节等办法，来预防震动病的发生。

三十九、发动机油门使用要点

汽车发动机的油门，一般是靠踏板来控制的，也称加速踏板，是车用发动机控制供油的装置。

油门踏板的操纵应以右脚跟踏放在驾驶室地板上作为支点，脚掌轻踏在加速踏板上，用踝关节的伸屈动作，踏下或放松。踏放油门踏板时，用力要柔和，做到轻踏缓抬。

起动发动机时，油门踏板不要踩到底，略高于怠速油门为好。起步时，加油应略在离合器联动点之前为妥，油门开度取中小程度为佳。放松离合器要与踩油门密切配合，动作敏捷。

运行中，应根据道路情况和实际需要增大或减小油门。选择的挡位要适当，使发动机大部分时间运行在中等转速和较大节气门，以节省燃料。换挡时加空油、踩离合器与踩油门踏板的配合要协调。

汽车上坡时不得踏死油门踏板，用低速挡时，油门一般应踏下一半为宜。汽车冲坡时，也不得将油门踏板踏到底。汽车行驶中若油门踏板踏下四分之三而发动机仍不能相应增加转速时，应换入低一级挡位，再踩下油门踏板进行加速。

汽车停驶、熄火前，应先松油门踏板，不得猛轰空油门。

总要领：轻踩缓抬，直线加速，用力柔和，不宜过急，脚尖功夫，不可忽抖。

四十、夏季行车十防

夏季天气炎热，气温高，不利于机车正常运行和驾驶员身体健康。为保证行车安全，驾驶员应注意做到以下十防：

一防机体过热：夏季环境温度高，发动机容易过热。因此，夏季应加强对发动机冷却系统的检查、保养，及时清除水箱、水套中的水垢和散热器芯片间嵌入的杂物；认真检查节温器、水泵、风扇的工作性能，损坏的应及时修复，同时注意调整好风扇皮带的张紧度；及时加注冷却水。当水温超过 100℃ 时，应在荫凉处停车降温，让发动机怠速运转，并掀开发动机罩以利散热。当水箱开锅、发动机过热时，切勿将发动机熄火（电机驱动风扇的除外），也不可向发动机泼冷水，以防机体炸裂。

二防燃油气阻：温度越高，燃油(特别是汽油)蒸发越快，越容易在油路中形成气阻。因此，夏季应及时清洗燃油滤清器，保证油路畅通；行车中将一块湿布盖在燃油泵上，并定时淋水以保持湿润，减少气阻的产生。一旦燃油系产生气阻时，应立即停车降温，并扳动手油泵使油路中充满燃油。

三防电瓶亏水：夏季气温高，蓄电池电解液中的水分蒸发快，液面下降快，甚至极板露出液面，造成蓄电池亏水而早期损坏。因此，夏季应经常检查蓄电池内液面高度，并及时添加蒸馏水，以保证正常的液面高度(一般为 1015mm)和电解液密度(夏季一般为 1.24)，保证蓄电池处于良好的工作状态。

四防制动失灵：制动液在高温环境中易蒸发汽化，在制动管路中形成气阻，制动蹄片也容易烧蚀，造成制动失灵。因此，夏季应及时检查调整制动系统，及时添加或更换制动液，彻底排净液压制动系统中的空气，并保证制动皮碗、制动软管和制动蹄片的完好，行车中如发现制动踏板变软时，应及时排气；下长坡途中应注意停车晾刹，保证制动性能良好；若发现制动毂发烫，应停车降温，但不可浇泼冷水，以防制动毂破裂。

五防车胎爆裂：夏季机车轮胎内的气压会随着温度的升高而升高，容易产生爆胎事故。因此，出车前应适当降低车胎气压。若行车中胎温过高时，应及时将车停于荫凉处休息降温，切勿采用泼冷水的办法降温，否则易使胎层拉裂；也不得采用放气的方法降温降压，否则胎温胎压还会继续上升。

六防润滑不良：温度高时，机油粘度下降，抗氧化性变差，造成润滑不良。因此，夏季应及时换用高牌号机油(如 ECA40)，经常检查油量油质，并及时添加或更换；及时清洗保养机油滤清器、机油散热器，保证机油畅通、散热良好，并尽量避免发动机超负荷工作。

七防高热中暑：夏季日照强、气温高，驾驶员流汗多，精力消耗大，易发生中暑。为预防中暑，驾驶员在出车前和行车途中应避免食用辛辣油腻食物，多食用新鲜蔬菜，多饮用清凉饮料，并注意补充盐分。要随车携带水壶和毛巾，并备带人丹、十滴水等防暑药物；保持驾驶室内通风良好，途中注意休息。

八防发动机爆燃：发动机因过热而产生爆燃，会使气缸上部的磨损增强 35 倍。因此，进入夏季之前就要对燃烧室、气门头等部位的积碳进行一次彻底的清除，使之保持良好的散热和正常的压缩比。调整点火正时时间，适当减少点火提前角。调整化油器主油针，使混合气略稀，防止爆燃的产生。

九防疲劳瞌睡：夏季气温高，驾驶员睡眠不足，行车中容易疲劳瞌睡。因此，出车前应注意休息，保证充足的睡眠，尽量利用早晚时间行车，避开习惯睡眠时间行车。当行车中感到疲劳、打哈欠、手足无力等疲劳征兆时，应立即停车休息，或用冷水淋洗头面，活动四肢，待精力恢复、头脑清醒后再行车。

十防途中遇险：在炎热的天气里，路面上的灰尘较多，附着系数下降，沥青柏油路面在太阳曝晒下变软。制动时，表面的沥青粘在车轮上被揭起，降低了制动性能。驾驶员应谨慎驾驶。夜间还应注意路边、桥头乘凉露宿的人员，防止撞压。通过铺有农作物的路面时，应降低车速，不要轻易使用制动，以防侧滑；也不要碰堆放的农作物和器具，谨防有人在其

间休息；并注意预防有人从堆放的作物堆中突然横穿公路；通过后还应停车检查车油、排气管上是否缠有农作物。

四十一、离合器正确使用要诀

无事不要踩离合。汽车上的离合器在正常行车时，是处在紧密接合状态，离合器应无滑转。在开车是时除汽车起步、换挡和低速刹车需要踩下离合器踏板外，其他时间都不要没事踩离合，或把脚放在离合器踏板上。

行车时把脚长时间放在离合器踏板上，很容易造成离合器打滑、离合器片烧蚀等现象，严重时甚至使离合器压盘、飞轮端面烧蚀拉伤，导致离合器压紧弹簧退火等故障。同时，还会导致费油、费车，增加行车费用。

起步时的正确操作。起步时离合器踏析的操作要领是一快、二慢、三联动。即在踏板抬起开始时快抬；当离合器出现半联动时(此时发动机的声音有变化)，踏板抬起的速度稍慢；由联动到完全结合的过程，将踏板慢慢抬起。在离合器踏板抬起的同时，根据发动机阻力大小逐渐踩下油门踏板，使汽车平稳起步。

换挡时的正确操作。在行车中换挡时，操纵离合器踏板应迅速踩下并抬起，不要出现半联动现象，否则，会加速离合器的磨损。另外，操作时要注意与油门配合。为使换挡平顺，减轻变速器换挡机构和离合器的磨损，提倡使用两脚离合器换挡法。这种方法虽然操作较复杂，却是开车省车省钱的好方法。

在刹车时的正确使用。在汽车的行车中，除低速制动停车需要踩下离合器踏板外，其他情况下的制动都尽量不要踩下离合器踏板。低速行车中制动停车的操纵方法是先踩下制动踏板，然后再踩下离合器踏板，使汽车平稳地停下来。

四十二、养成娴熟的驾驶即使

娴熟的驾驶技术，决定了汽车的性能发挥。若是以驾驶为乐趣，就不在于片面追求车辆的配置与性能，而是通过自己的驾控技巧，让车子性能充分发挥。虽然其结果也是因人而异，因不同领悟能力及反应力差异，但努力提高驾控技巧，不仅有利于爱车的性能苛护，更涉及到自身及他人的安全保障。

★★★ 坐姿——新手朋友的坐姿往往太过靠前，应在熟练中慢慢将座椅调整到正确位置。以右脚轻放刹车踏板，大小腿间角度应为钝角约 120 度左右或更大，紧踩时大小腿不能完全呈直线，力量充足舒展即可；靠背位置也不应过于垂直，尽量将前胸远离方向盘，但保证右手轻松获得换挡杆 5 档位置的换挡杆头部；方向盘在市区驾驶可以抬至较高，长途驾驶时可放置于较低位置。

★★★ 视线——不应紧盯眼前。

市区内应直视前方五六十米处；高速路面应视线应在两百米以上；行进中，经常同时注视前方几辆车的运行情况；跟车缓慢移动时至少应通过前车尾，看到路面，尤其在坑凹颠簸路段行进；必要时，偏出队列半个车身，以便及早了解前方情况。

★★★ 换档时机（XL2K 及 8A 发动机车型）：

根据发动机结构及驾驶经验，一般市区行驶时，应将发动机转速保持在 2000 转/分左右。这样，可以充分发挥良好动力和兼顾经济油耗的驾驶模式。

8A 发动机 2000 转时的对应速度如下。

1 档时为 15 公里时速、

2 档时为 26 公里时速、

3 档时为 38 公里时速、

4 档时为 56 公里时速、

5 档时为 68 公里时速。

可根据发动机在上述档位、时速时的声音及感觉，合理掌握时机，及时换档。

说明：

● 以上不是换档时机，而是每档的最佳工作状态（兼顾油耗与动力）保持。仅供换档参考，需要降低油耗的适当提前换档；需要增加动力的可以适当滞后换档。

● 1 档为起步档，与倒档齿比性能基本相同，故不宜持续高速运行。一般车动产生惯性后即可换入 2 档。

● 换档时宜干净利落，不宜拖泥带水。离合踏板踏下要快，离开要慢。

● 避免换档后发动机转速变得极低，遇此情况，应再次减档，甚至跳跃减档。

● 摘档时，先踩离合再收油门，否则发动机会拖慢行驶速度。

● 加档时，先预压油门再松离合。尤其高速行驶中的换档。

● 新手起步前，可预压油门少许，至发动机约 1500 转/分左右，无须转速表，只要凭感觉，同时再按照快、停、慢三步曲缓放离合踏板，包你次次成功。

● 由于小型车都有齿轮同步器，故加、减档时理论上无须采用两脚离合操作。但在实际操作中，减档时使用两脚离合提高了操控合理性，对车辆是很有好处的（通过两脚离合操作，将两个档位的转速变得一致，有效延长同步齿轮环的寿命，并将换档齿轮撞击声减至最低。尤其运行中 2 档转换 1 档，必须使用两脚离合）。

减档呼空油两脚离合法——

1. 踩下离合踏板，并摘档；
2. 放开离合踏板，补给一脚空油（视换档前后速度变化大小决定所给空油的大小）；
3. 踩下离合踏板，并挂入新减档位。

● 换档时机掌握的熟练程度的自我判断：

汽车移动后，在不使用离合器踏板的前提下，能够准确根据车速变化将 5 个档位随意变换，并且听不到明显齿轮撞击声响。

★★★ 刹车制动——分为主动的踏板制动和被动的发动机制动两种正常行驶中减速要领：

● 配合前方路况，熟练利用空挡技术、发动机制动技术控制车速是降低油耗，减少刹车轮毂磨损且相对安全系数远远高于紧急刹车的老练手段。

● 留下充裕制动距离，轻踩刹车踏板，逐渐适当加力（适可而止，保证车辆在前方空间能够停住即可），不要完全踩死。待基本停稳后（尚未完全停定），立即放松刹车再轻轻压下。此时你会发现，如果车上放一碗水，也不会倒洒，乘客更是不知不觉，从此没有了前呼后仰的感觉。

● 紧急刹车往往易造成路面连锁反应导致塞车甚至事故。

● 下坡、沙土、雨天、冰雪路面等不良条件下，刹车动作更应表现得具有预见性。

● 需要作出刹车反应，将右脚置于刹车踏板的同时，利用后视镜迅速观察后方、侧面车道车辆。如无阻碍，可轻转方向变道通过，避免不必要的刹车动作；如有阻碍，尽可能不要采用一脚急刹（紧急情况例外），应充分利用前方空间，尽量给后方留有余地。

● 车停稳后，应拉起手制动并松开脚踏板，不要养成紧踩刹车的坏习惯。（因为，刹车尾灯的功率较普通行驶尾灯要大数倍，常亮发热容易烧毁，且红色光线特别刺眼，影响后方司机）

四十三、轿车操作与节能

（一）、掌握正确驾驶方法

1. 正确起动

汽车的起动方式，需要结合发动机的特点，并依据起动时的气温及发动机的温度状况进行。不能千篇一律。

(1)化油器式汽油发动机在起动操作时，应先踩离合器及油门踏板，然后点火起动，注意起动后不宜使发动机转速过高，只需转速平稳即可起步。

(2)对于电喷汽油发动机来说，起动操作相对简单，并不需要踏踩油门。因为电喷汽油发动机控制油门踏板的是节气门的开度，供油量及浓混合气都由电喷系统自动控制。因而具有更好的动力性、经济性及加速性。

(3)低温起动：在低温状态下，发动机因曲轴转动阻力增大，燃油雾化不良，总成磨损加重，蓄电池工作能力低等原因常会发生起动困难，一般来讲，化油器式汽油发动机如起动障碍，可采取增大踏踩油门幅度，提高踏踩频率实施起动，如仍有困难，就应对发动机进行预热，用热水冲烫进气歧管或在水箱中注入热水，然后放出。之后便可进行再次起动。

(4)暖车起步：一般情况下，低温状态起动发动机，都应在起动后进行片刻暖车，在水温达到 60℃后再起步，以使机油粘度正常，汽油充分汽化，从而减少发动机磨损。

但对一些特殊车型，如上海桑塔纳轿车及装有康明斯发动机的汽车，因其发动机强化程度较大，只有在转速较高时，润滑及冷却系统才能正常发挥作用，因此不需要低速运转升温，在点火后应立即起步，只有在气温特别低的情况下，才可以让发动机稍加怠速 30 秒到 1 分钟左右，即可起步。

2、保持合理车速

(1)转速越高，功率和利用率越大，燃油的单位消耗量越小。因此，在低速时汽车的油耗较高。

当车速过高时其燃油消耗也很大，因为超过发动机最低油耗转速时，燃油消耗随着车速的增加而增加。当车速超过一定程度以后，燃油消耗量增加的非常快，这些因素使车速提高时燃油的单位消耗量增多。因此，车速过高或过低都不利于节省燃油。

(2)为了在行车中掌握好经济车速，驾驶员应学会利用发动机转速表和车速表，适当地增加或减少油门的开度，根据路况保持发动机始终工作在 30%~70%转速范围内。

(3)避免行驶中突然加速和突然减速。突然加速要比平稳加速多消耗 1/3 燃油。有些进口汽车化油器装有减速滑行加油阀和节气门缓冲器，减速的瞬间还要继续或多供燃油，所以，为节约燃油，在行驶中应尽量使车速平稳，避免突然加速和突然减速。

(4)尽可能多利用汽车的惯性和减少不必要的刹车。驾驶时应注意路障，可以滑代刹，减少油耗。因为一次急停车和起步即可多消耗 35 毫升左右的汽油。切不可利用进口汽车刹车灵、加速快的特点来处理情况，应减少刹车次数，避免出现险情。

(5)正确利用巡行装置。在一些进口轿车上装有巡行控制装置，在较好路面和情况不复杂路段行驶时，应利用巡行控制装置，使车速稳定在经济车速上，节油效果最佳。

(6)合理利用空调制冷系统。当车速低于 85 公里/小时，可视情况关闭空调制冷系统，打开车窗通风；但车速高于 85 公里/小时，则应充分利用空调制冷，不要打开车窗。因高速时开窗后增大风阻所消耗的燃油比空调制冷系统所消耗的燃油更多。

(7)利用汽车仪表。保持发动机经济行驶状态，随时观察各种仪表的指示情况，并按要求保持发动机工作在经济转速，以达到节约燃油的目的。

(8)保持车况整洁。降低车身自重、及时清理车上不必要的物品及底盘上的泥土，以减轻自重。

(二)、避免不良驾驶习惯

1、少让发动机空转

清早开车上路前，特别是冷车上路前，适度的暖车是绝对必要的。一般来说，怠速暖车只要等到水温指针稍稍升起，发动机转速也稳定时就要上路，接着以较低转速开几分钟，等到水温到达规定点就可以以一般方式开车。但有些车主，在短时间停车等候时会习惯性地让发动机保持空转的状态。且不说如此会对空气造成污染，就以经济的观点来说，一般小型车发动机每怠速运转5分钟，就会消耗掉大约70cc的汽油，半小时就烧掉约0.5公升宝贵的能源，这是很不划算的。

2、莫养成空轰油门的习惯

有些驾驶员在热车起动后或每次起步前，或在发动机停熄前，总喜欢习惯性地空轰几脚油门。

还有个别驾驶员在行人拥挤的道路行车时，把离合器踏下而大轰几脚油门，以对行人不让汽车的行为表示抗议，凡此种种都是不可取的非规范操作。因为猛轰油门，不仅主供油装置参加工作，加浓、加速装置也要额外供油。据测量，每空轰一脚油门相当于白白浪费燃料3~5ml；同时，混合气被额外加浓后，造成燃烧不完全而产生有害物质污染环境。

3、注意水温的调节

在夏季，有些驾驶员为减轻发动机热辐射的烘烤或担心水箱开锅，故意把水温控制得很低，其危害为：

(1)经气缸壁、活塞等机件散失的热量过多，致使做功时气缸内气体的压力、温度下降，发动机的功率降低，燃料消耗增加。据试验，水温从90℃降至80℃燃料多耗2.5%，降到75℃多耗3%~5%，降到65℃多耗费15%；

(2)机油粘度增大，机件运动阻力增大；

(3)汽油易蒸发、雾化，混合气形成不良，燃烧不完全。驾驶员在行车中，要注意观察仪表，及时调节百叶窗的开度，既要防止发动机水箱开锅，也要杜绝低温行车。在冬季气温较低时，要给发动机罩加装保温套。保温条件较差时，可在百叶窗后部挡上纸板或塑料布等，尽量减少因冷空气的侵入而降低行车温度，总之，无论夏季还是冬季都必须使发动机保持80℃~90℃的正常水温。

4、“油门—制动—油门”简单的循环操作不可取

初学者和急躁型驾驶员在驾车行驶中，对道路上的交通情况往往不进行预先判断，而是过分依赖制动，养成了一种遇见情况就踩制动，情况一过就急加速的“油门—制动—油门”的循环操作。在许多不需用制动的场合也使用制动，不仅增加了使用制动的次数，也会造成其它危害：

(1) 频繁使用制动将使制动系统和轮胎过度磨损；

(2) 车辆的动能和惯性力难以有效发挥，使汽车动力性、经济性下降；

(3) 制动后急加速，迫使化油器的真空、机械加浓装置、加速装置和主供油装置全部参加工作，额外增加了燃料的消耗。

5、掌握换档时机

(1) 不少人认为手动档车比较省油，但事实却是未必，手动档车是否省油有力，完全取决于驾驶人有没有掌握最恰当的换档时机，而手动档车的省油与有力通常又是相对的，要省油就要多少牺牲加速性，反之亦然(自动档车也一样!)

如何在省油与有力之间取得平衡，是手动档车之所以可能比自动档车省油又有力的关键所在。

(2) 进口车中手动档车型越来越少了，大多数还会买手动档车的车主大概都是重视操控感的赛车手型驾驶员。这类车主开车时一档通常会将转速拉到红线边缘，此时雄壮的发动机声的确能满足官能上的享受，但须知道这时的末端加速性并不是最强，反倒是在转数到达扭力峰值那一刹那向上换档，才能获得更佳的持续加速性。(3) 每一种发动机的扭力峰值转速并不相同，有些不到四千转就能达到，有些则在五千多转上下，换句话说，扭力峰值转速越低的车，中低速的加速反应理论上会越好，购车前多留意车型目录上最大扭力后面的转数，就能知道这部车扭力峰值出现时的转速。

(4) 手动档车过早换档容易出现爆震，对发动机伤害很大，但过晚换档也会徒然浪费汽油且得不到预期的加速性能。加速时在扭力峰值出现的转速立刻当机立断换档，车速降低迅速时有时可跳一档降档，不必一定要四、三、二的换下去，就能让手动档车开得既省油又够力。

6、不要拖档行驶

现代汽车的发动机功率较大，行驶速度快，如驾驶员有拖档习惯，则会造成发动机异常磨损，而且也会使底盘齿轮遭受异常撞击，对车辆伤害很大。不要认为拖档省油，这其实是在拿汽车的寿命做代价。

7、别总踩着离合器

(1) 离合器除了 in 起、停、换档外，其它时间应使脚离开离合器。因为长时间踩着离合器会使离合器处于滑转状态，加速摩擦片磨损，不但费油，而且严重时会使离合器压盘烧蚀。更不可经常利用离合器半联动来控制车速，否则容易造成汽车失控。特别是在高速行驶踩刹车时，如果同时也将离合器踏板踩下去，这无异于高速行驶中空档滑行。

(2) 离合器的正确操作方法为：起步时快速踩下使之分离，然后快抬，在离合器出现半联动时，放慢抬起速度，直至半联动完全结合；换档时，离合器踏板一定要踩到底，否则，会使离合器和变速器磨损加剧，耗油增加。

8、避免紧急刹车

在行车中避免超速行驶、急转弯、急刹车；按规定进行装载，避免超载；选择路面行驶，避开尖锐障碍物等都是提高轮胎使用寿命的有效手段。试验表明，以中等车速在正常路面上的一次急刹车，轮胎胎面局部磨损量可达 0.91~1.20mm，相当于汽车正常行驶 3000km 的磨损量。

四十四、行车宝典、驾车秘籍备忘录

五一又到了，对于这七天长假如何度过，您有何打算呢？相信不少朋友都有自己驾车出游的计划。本刊特别推出“五一自驾车出游全备忘”，供准备驾车出行的朋友参考。

行前检查

您在出游前要对车辆进行一次全面彻底的检查和维护。即使您的汽车还没有到综合检修保养的时候，对于可能发生故障的部位也要提前处理。这应是一次较全面的检查，需检查整个润滑油系统，包括检查齿轮箱和变速箱的润滑油以及底盘、刹车、方向、灯光、轮胎、悬挂装置、油、水、电等，发现问题马上修复。

装备参考

自己驾车出游固然惬意，但需要注意的是，随车工具必须带齐。除了车轮扳手和千斤顶外，还要带些其他工具，以备急需。如果自己不懂修车，在请别人帮忙的时候，手头要有合适的工具才行。

1) 补胎工具：现在大多数车是无内胎轮胎，市面上有很多品种的补胎用具可用，且价格不贵。

2) 车载气泵：插接点烟器即可用，不失为救急好帮手。最好将轮胎拆下或用千斤顶将车支起后再充气，这样做既快又足。

3) 水：带一大瓶水既可以饮用又可以在车缺水时作为补充用。

4) 电线：带一些电线既可以当车出现故障时作为临时线，又可以当保险丝烧断时，将电线外皮剥去，取出其中的一股铜丝将保险片的两只插脚连接起来临时使用。

5) 机油：有一些车辆由于车况的原因，跑高速后会出现亏机油的现象，备机油可做补充用。

6) 胶带：可用来缠漏水的水管，宽胶带可以在油底壳磕裂后多粘几层作为临时救急之用。

行车宝典

1) 首先, 您需要确定行车路线和休息站点。这样可以让您对所需时间、路途费用有一个大概的估算, 还能减少不必要的花费, 最大限度地节省时间和燃油, 让您充分利用假期, 享受出游的快乐。

2) 驾车出游最好能结伴同行, 尤其准备长途旅行、驾车探险的朋友就更有必要结伴了, 这样不仅安全有所保障, 说不定还能向别人学点驾车的高招儿和旅游的知识。但途中一定互相照应前后的车距, 保持在各种路况下的行驶车速, 不要无故追逐、超车及做出各种不利于安全的动作。

3) 行驶途中, 必须严格自觉遵守交通法规, 注意各种警示标志。长途驾驶和城市里开车很不一样, 在偏僻的地段, 行人及车辆的交通法规意识肯定也相对淡漠, 所以您最好不要遇到人少车少的路段便开始“狂飙”, 要随时警惕突发情况。

4) 随时注意车辆各种运行状况, 做到一听: 听发动机运行的声音; 二看: 看监测仪表; 三闻: 闻电线、离合器、刹车片是否出现异味。在每次途中休息时, 您应环绕汽车检查一圈, 以便及时排除轮胎、制动、转向等方面的小问题。

5) 如遇车况不良需停车检修时, 应立即打开应急灯, 同时在车左后方架设警示牌后, 再进行检查维修。

6) 在遇坡路及下山的路况下, 不得脱挡滑行, 以确保刹车的安全性。在视线不良、弯道、桥梁、涵洞及路况不良的地段, 做到减速及靠右行驶。

7) 合理安排行车距离, 可以防止疲劳驾车, 让您保持充沛的体力。这里建议您的日行车里程为高速公路在 300 至 400 公里左右, 普通公路在 200 至 300 公里左右比较合适。当然如果您的体力比较好, 适当地再多一点也可以。不过如果把体力消耗得太大, 您出行的主要目的: 游玩, 恐怕就会受到影响。

8) 在夜间停车时, 锁好车、窗、门及注意带走贵重物品。

驾车秘笈

1) 通过山路: 山路一侧靠山, 另一侧为悬崖或河流, 路面窄, 弯道多, 山洞多, 视野有限, 对面来车不易预先发现, 给行车安全带来威胁。此时应选择道路中间或靠山的一面行驶, 转弯时应牢记“减速、鸣笛、靠右行”的要领, 随时注意对面来车和路况。遇到危险路段应停车察看清楚, 在确保安全的前提下慢速通过, 同时应注意车厢及车上物品勿与山体碰撞。

2) 通过沟渠: 车辆跨越浅沟应低速慢行, 并斜向交叉进入, 使一轮跨离沟渠, 同轴的另一轮进沟。跨越较深的沟渠, 应用一档通过, 车辆如有全驱动装置应将其启动。进入沟底时应加大油门使车轮快速爬上沟顶。

3) 通过溪谷和沟壑：沟壑一般由流水冲刷而成，应选择适当的位置通过。通过前应先停车观察，然后低速接近，到达岸边时，应以刹车控制车轮缓慢进入溪谷，让前轮同时落到谷底，随后加速到正常行驶速度，在前轮接触对岸时加大油门爬上坡顶。

4) 通过陡坡：遇到陡坡应及时正确判断坡道情况，根据车辆爬坡能力提前换中速挡或低速挡。要保持车辆有足够动力，切不可等车辆惯性消失后再换挡，以防停车或后溜。如被迫停车，应在停稳后再起步，以免损坏机件甚至造成事故。万一换挡未果造成车辆熄火后溜，不要慌张，应立即使用脚刹和手刹将车停住（千万不要踩离合器踏板）。如果仍然停不住车，应将方向盘转向靠山一侧，用车尾抵在山体上，利用天然障碍使车停下。下坡时可利用发动机的牵阻作用和脚制动控制车速，禁止滑行和尽量避免使用紧急制动。

出游法宝

1) 路线地图：可不要小看地图的作用，虽说鼻子底下有张嘴，可在关键时候往往还是地图才是指路明灯。尤其是去您不太熟悉的地方，事先准备一张地图是很有必要的。

2) 通关证件：有关车辆的“合法证明”是您顺利出行的前提。在出行前，应尽早了解所去地区途中是否需要办理通行证，以免影响您的行程计划。当然，行驶证、驾驶证就更不用说了。

3) 过关银两：多准备些零钱，特别是10元、5元和一两元的，交过路费、停车费等较便捷，还可避免找零的损失。

4) 应急装置：驾车出游可能会遇到一些意想不到的情况，您最好携带上急救药箱、应急灯、指南针、警示牌等。有汽车救援卡的要随身带着。

5) 通讯装置：就是手机。驾车出游，您的手机一定要充足电，最好再准备块备用电池。

6) 野营装备：驾车出游的朋友能准备一些野营装备肯定会增添不少出游的乐趣，比如说防潮垫（可在野餐时铺坐）、保温水瓶、折叠桌椅、烧烤炉、大遮阳伞等，去较艰苦的地方还可带睡袋。当然有条件的朋友还可以带一个小巧实用的车载冷热箱，冰镇点饮料或是加热些食品什么的，可是相当实用的。

7) 照明用具：除了必要的充电式营灯、汽化灯等基本照明，建议您还可以多带些仙女棒、萤光圈、蜡烛等营造气氛的小道具，为您的旅行更添情趣。

8) 望远镜：外面的景致五花八门，望远镜能让远处所有景致尽收眼底。

9) 山地车：如果不怕辛苦，又准备自驾游，可以考虑带辆山地车，迎风奔驰于绿野草香，你会看到更多美景。

防晕备忘

作为乘客的你，是否曾有外出旅行却因晕车而扫兴的经验？容易晕车的你，乘车时应注意：

- 1) 出游前一晚应有充分的睡眠。
- 2) 一定要吃点东西，不要让胃空着，但尽量避免不易消化、油腻及刺激的食物，如蛋、咖啡等。
- 3) 喝加醋的水或口含柠檬，可以改善想吐及头晕的状况。
- 4) 尽量穿着宽松的衣服。
- 5) 行程中不要看书或杂志，尽量看远方的风景。
- 6) 克服心理障碍，放松自己与人聊天或唱歌。
- 7) 最好带上防治晕车的药物。

归来保养

自驾车旅游的你在痛快一阵之后疲惫归来，一定不要忘了给你同样疲惫的爱车好好保养保养。

- 1) 检查机油是否足够。
- 2) 检查车辆冷却液液面，不足时要补充，补充后要排气。
- 3) 检查蓄电池电解液面高度。
- 4) 检查液压制动效能是否良好。
- 5) 检查轮胎气压是否符合标准，是否出现老化裂纹或创伤。
- 6) 检查车子的照明灯、信号、喇叭、门锁、玻璃升降器手柄是否还能正常使用。
- 7) 检查防护表层是否完好。
- 8) 检查零件有无松动。
- 9) 检查配件表面有无磨损。总之，带着一份快乐的心情，凡事多一份谨慎和对安全的注意，可以使旅行更完美。

四十五、驾驶方法不当是轮胎磨损主因

(一)、轮胎气压。气压是轮胎的命门，过高和过低都会缩短它的使用寿命。气压过低，则胎体变形增大，胎侧容易出现裂口，同时产生屈挠运动，导致过度生热，促使橡胶老化，帘布层疲劳、帘线折断。气压过低，还会使轮胎接地面积增大加速胎肩磨损。气压过高，会

使轮胎帘线受到过度的伸张变形，胎体弹性下降，使汽车在行驶中受到的负荷增大，如遇冲击会产生内裂和爆破，同时气压过高还会加速胎冠磨损，并使耐轧性能下降。

(二)、前轮定位。前轮定位对轮胎的使用寿命影响较大，而尤以前轮前束和前轮外倾为主要因素。前轮外倾主要会加速胎肩的磨损即偏磨；前轮前束过小过大主要是加速轮胎内外侧的磨损。

(三)、驾驶方式。司机在行车中除了处理情况外，要选择路面行驶，躲避锋利的石头、玻璃、金属等可能扎破和划伤轮胎的物体，躲避化学遗洒物质对轮胎的粘附，腐蚀。行驶在拱度较大的路面时，要尽量居中行驶，减少一侧轮胎负荷增大而使轮胎磨损不均。一般情况下，超载 20%则轮胎寿命减少 30%，超载 40%则轮胎寿命减少 50%；另外急速转弯、紧急制动、高速起步以及急加速等都将对轮胎的损坏产生影响，是司机在行车中要避免的。

四十六、自动变速器(AT)的使用

自动变速器(也称 AT)的应用使汽车的操纵更为简便。不过许多人将其与无级变速器概念混淆。其实，现在使用的自动变速器绝大多数还是根据车速和发动机负荷情况自动变换挡位的有级变速器。它只能在一定范围内实现扭矩传递的变化，所以不能称之为无级变速。

由于许多用户对自动变速器的结构和工作方式不太了解，在使用中难免会有不当之处，也就必然会引发一些自动变速器的故障。在使用自动变速器时，应该了解以下几个问题：

自动变速器的换挡时机是非常重要的。何时准确换挡主要取决于车速和发动机负荷。

发动机油门开度较大时，发动机负荷较大，变速器处于较低挡位。相同车速下，发动机油门开度较小时，发动机负荷较小，变速器可处于较高挡位。因此可以运用油门的变化在一定程度上控制换挡时机。

驾驶装备自动变速器的车辆起步后，如果希望保持较好的加速性能，可以始终保持较大的油门开度，自动变速器会在较高车速时升入较高挡位；如果希望平稳行驶时，可以在适当时候轻抬油门踏板，变速器就会自动升挡。使发动机在相同车速时保持较低转速，可获得较好的经济性和宁静的驾驶感觉。这时再轻踏油门踏板继续加速，变速器不会马上退回原挡位，这是设计者为防止频繁换挡而设计的提前升挡、滞后降挡功能。明白了这个道理就可以随心所欲地享受自动变速器带来的驾驶乐趣了。

另外，装有自动变速器的车辆还普遍设置了全负荷开关。当油门踏板踩到底时，就会触动此开关，使车辆在高速行驶时，变速器会马上强制降 1 个挡，使车辆在需要短距离加速超车时，能够获得良好的加速性。这是由自动变速器本身设计决定的。

由于单向离合器在自动变速器中的应用，不是所有挡位都能像手动变速器一样，能在下坡时利用发动机产生的反拖作用来控制车辆的下坡滑行速度，所以只有把自动变速器的操纵杆根据车速挂到 3、2、1 的限制挡位上，才能实现利用发动机反拖作用，来控制车辆下坡的滑行速度。

四十七、停车入库的驾驶技巧

停车入库，是很多刚从驾校出来的朋友的一大死穴：他们不明白，自己在“小路考”时耍得挺溜的技术怎么就玩不转了——经常是前后左右险象环生，手忙脚乱半天车还是停得七歪八斜？

下面三步，让你迅速从“学院派”变为“实战高手”！

STEP1：玩转后视镜

实战“停车入库”要补的第一课就是“玩转后视镜”！

有经验的驾驶员几乎只在长距离直线倒车时才采用透过车窗直接观察的方法，其余绝大多数时间都是利用后视镜倒车的！

这是因为一般情况下倒车时最需要注意的是处于车身侧面的低矮的障碍物、地面的凹陷等，这些是从车窗里看不到的！要应付这样“险恶”的环境，必须依靠后视镜！另外通过后视镜进行观察、倒车时，不需要回过头去，比较容易兼顾车头的动态，不容易发生车头刮擦障碍物的情况。

玩转后视镜，了解它们各自的特点会让你收到事半功倍的效果。

副驾驶侧后视镜是一面具有微小曲率的凸面镜，反映的范围比较广阔，但没有真实的距离感，镜中的景物看上去要比实际情况远（许多进口车副驾驶侧后视镜印有诸如“OBJECTS IN MIRROR IS CLOSER THAN IT APPEARS”之类的警示语，就是这个意思）。另外，因为镜中景物是变形的，要借助这种镜子判断车身是否与路边停得平行也比较困难。

这面镜子在倒车时的主要用处是观察车身右侧有没有障碍物、轮胎离路沿的距离等。为了清楚地了解右侧的路面情况，有时还可在倒车时将这面镜子的角度适当调低（部分比较高级的轿车此侧后视镜是与变速箱联动的，只要一挂入倒挡，就会自动调低10——15度）。

司机侧后视镜是一面平面镜，其反映的范围不如副驾驶侧的广阔，但是具有真实的距离感，借助它能比较方便地判断车身与后方障碍物的距离，在某些划有分隔线的车位也能借助它来判断车身是否停“正”了。

一个熟练的司机基本不借助车厢内部的后视镜也能完成倒车动作，但有了它能方便司机观察车辆正后方的情况，对于提高倒车的安全性是有好处的。

STEP2：忘掉“小路考”

“小路考”时，考试科目要求把车从与车位成直角的路上一次性倒进车位里去。但如果你在日常驾驶中也一成不变地把这套程式用于“实战”话，那无异于自讨苦吃。须知，这样的“直角倒车入库”难度是最高的！上海寸土寸金之地，许多停车场的道路和车位的宽度都

远远小于“小路考”的标准，生搬硬套“小路考”的那一套，在许多狭窄的停车场甚至不可能顺利停车。

不要发呆，按下面办法去做，就能化难度于无形！

1、在最常见的“非”字形停车位前，当车辆接近要停的车位时，减速，先把方向向着自己要停的车位稍稍打一把，让车头微微探入要停的车位。

2、此时可以迅速地把这个车位扫视一下，看看这个车位里有无蹊跷之处（各种“蹊跷”详见 STEP3），同时迅速地向反方向打方向，让车头向着背离车位的方向运动。

3、充分利用道路的宽度，尽量使车与道路呈比较大的夹角，一直到车头接近可用路面的边缘时，再次迅速地回方向。

4、前三步顺利完成的话，你的车辆与道路之间的夹角至少已经有了 45 度。此时，瞄一眼后视镜，怎么样？至少从一面后视镜里已经能看见大半个车位了吧？

5、然后，依靠 STEP1 里练就的“后视镜神功”，慢慢地把车倒入车位。此时还有一个秘诀：如果从弯道内侧的后视镜能看见车位，就应该特别留心弯道外侧的车尾，因为此时这个角是车体最突出的部位。反之，如果能看到车位的是弯道外侧的那面后视镜，要特别操心的就是弯道内侧、车身腰部的地方了。要是两个后视镜里都能看见车位，就不用我教了吧！

STEP3：七条秘诀成就高手

经过上两步的操练，停停一般的车位应该已经不在话下。但想晋身高手行列，还有七条秘诀不能不看——

任何时候都不要完全依赖后视镜、倒车雷达之类的东西！

有些高层建筑地下车库的后墙是斜的或是弧形，也应特别注意，一定要搞清哪里离车体最近。

要留心车位后部的障碍物。特别是一些矮小而坚硬的物体，比如消防栓、水泥墩、有些停车场过于“高大”的限位桩！

点亮大灯或是刹车灯对判断与障碍物的距离有帮助，通常在被照物上留下的光斑越小说明车辆距离障碍物越近。

停放时与旁边的车辆保持一致的方向能降低车辆被碰坏的几率。

倒车要慢！即使失手，足够慢的车速也不会造成太大损失。

最后一条顶顶重要：不冒不必要的风险，不行就重来一次！

四十八、汽车后视镜调整有学问

一部车有三个后视镜，每个车主一天看它们不下百来回，但问个简单的问题：你怎么调整爱车的后视镜？阁下说得出一个所以然来吗？也许每个人开车都有不同的习惯，但是怎么调后视镜，还是有一定的规矩。

现在已经迈入新世纪，先进的配备使得汽车更聪明、更安全，但是位在车侧两边的左、右后视镜和位于车室内的中央后视镜，无论看来多碍眼，没有一部车少得了它们。

曾经有很多概念车使用摄影机来掌握车子外围的情况，但似乎功能上都还不及那两片薄薄的镜子，每部量产车都还是乖乖地装上后视镜。即使左、右后视镜正是行车风切声的主要来源之一，也因为处于车身两边最外侧的位置而特别容易碰撞而毁损，长久以来很多汽车工程师都很想用别的配备来取代它的功能，但是到目前为止，没有一家车厂办得到；无论是奔驰，还是宝马。

正确的后视镜位置

那么究竟位于左、右，及挡风玻璃中央的三个后视镜应该怎么调整？第一还是老话一句，先把标准坐姿调整好，再来调整镜面。

（一）、中央后视镜：左、右位置调整到镜面的左侧边缘正好切

至自己在镜中影像的右耳际，这表示，在一般的驾驶情况下，从中央后视镜里是看不到自己的，而上、下位置则是把远处的地平线置于镜面中央即可。

中央后视镜调整要领：水平摆中间、耳际放左边。远方的水平线横置于中央后视镜的中线位置，然后再移动左右，把自己右耳的影像刚好放在在镜面的左缘。

（二）、左侧后视镜：上、下位置是把远处的地平线置于中央，左、右位置则调整至车身占据镜面范围的 1/4。

左侧后视镜调整要领：把水平线置于后视镜的中线位置，然后再把车身的边缘调到占据镜面影像的 1/4。

（三）、右侧后视镜：因为驾驶座位于左侧，因此驾驶人对车耳右侧的掌握不是那么容易，再加上有时路边停车的需要，在右侧后视镜在调整上、下位置时地面面积要较大，约占镜面的 2/3。而左、右位置则同样调整到车身占 1/4 面积即可。

右侧后视镜调整要领：把水平线置于后视镜的 2/3 位置，然后再把车身的边缘调到占据镜面影像的 1/4。

很多人以为，要消除视线死角，都尽量把左、右后视镜往外调或往下调。另外或许是为了能随时维持整齐的仪容，研究显示，也有很多驾驶人把中央后视镜调整在开车中把自己都

照进去。而根据三阳工业安全驾驶训练中心表示，要获取最大的有效后视镜角度，依上述的方式调整才是最正确的。

车子的视觉死角可能多得出乎你的意料之外，可不是区区三个后视镜就能涵盖得住的，所以无论在切换车道还是左、右转时，还是在确定安全无虞的情况下回头望一眼吧！

回头看看才能确保净空

正常的驾驶人在仅转动眼球而不回头的情况下，约可以看到前方 200 度左、右的范围，换句话说，还有约 160 度是看不见的。要靠三片小小的镜子就能涵盖这剩下的 160 度，实在太「强镜所难」了；事实上左、右后视镜再加中央后视镜，只能再提供额外约 60 度左右的可视范围，那么剩下的这 100 度该怎么办呢？

很简单，就回头去看吧！这可不是开玩笑！相信在美国开过车的车主都知道，在美国考驾照时，实际路试有个的重要的项目就是在转弯和变换车道时，有没有回头以确定有无来车。在台湾很多人开车都是方向灯一打、左右后视镜瞄一眼，一看没车就弯过去了，擦撞的和侧撞往往都因此造成。

当然，在回头确认侧后方是否有来车之前，得在车子前方安全无虞的情况下。这一瞬间的动作，在大部分的情况下都不会影响驾驶安全。虽然现在有很多新车都配备了双曲率后视镜，但这不过是把左、右后视镜的视角范围再加大一些，仍无法完全涵盖所有的区域。

另外市面上的汽车百货行都不难买到广角镜来换装，这或许能再进一步消除一些死角，但是视角范围越广的后视镜影像的变形程度越大，同时镜中物的距离越难拿捏，这是使用广角镜必需同时面临的「副作用」。

清理后视镜小秘方

左、右后视镜因为曝露在外，很容易沾到空气中的油污，用一般的面纸擦拭，总是力有未逮，一遇到雨水，还是模糊不清。

牙膏是很好的后视镜清洁剂，用淘汰的牙刷沾一点牙膏，由中心向外画圆方式把镜面刷均匀，再用清水洗净即可。牙膏本身除了具有清洁效果外，也是很细致的研磨剂，可以把左、右后视镜上的油垢、顽垢清除干净。即使遇到雨水，水滴也会结成球状而快速排除，不会沾在镜面成一片，妨碍驾车安全。

四十九、新车磨合注意换机油

10月9日，新浪网汽车频道特邀北京市汽车修理公司魏俊强副总工程师和大众系列技术总监陈苗先生作客，为网友解答秋冬季如何保养爱车的一系列问题，下面是聊天实录：

主持人：各位网友大家好，今天我们请到了北京市汽车修理公司魏俊强副总工程师和北京市汽车修理公司大众系列的技术总监陈苗先生跟大家谈谈汽车维修保养方面的问题，下面请二位自我介绍一下。

魏俊强：各位网友大家好！我是北京市汽车修理公司副总工程师，我姓魏叫魏俊强。

陈茁：各位网友大家好，我是技术总监陈茁。

主持人：现在随着汽车进入家庭，大家在汽车维修保养方面有很多问题，现在快入冬了我们看到有些网友们比较入冬前得保养问题，大家一直在争论的一个问题就是电喷发动机在冬季到底需要不需要热车？

魏俊强：作为汽车发动机来讲的暖机和化油器没有什么区别，过去的化油器发动机冷车相对来说难以控制，所以冷车状态下操纵起来容易熄火，所以在冷车的情况下，运转的稳定性没有保证，因此需要有一个热车过程。目前的电喷车由电脑控制，冷车发动机的控制便的容易了，热车时间可以缩短，一般1至2分钟就可以，主要是保证润滑油能达到需要润滑的地方，所以不管是什么车，在冬季温度很低的时候稍微暖一下机器，这样有利于发动机的运行。另外，从安全的角度上讲，冷车的时候发动机速度高，车辆行驶不安全。

主持人：这个主要为了保证很好的润滑。

魏俊强：一个是润滑，一个是驾驶安全，应当适当热车，这比冷车的情况是有好处的。

网友：电喷车在确保安全的情况下是空档滑行好是带档滑行好。

陈茁：比如说在平常的起步、停车的时候，也就是速度较低的时候，应该是空挡，这样比较省油。相反，比如跑高速的时候，速度挺高的时候挂空挡，这时发动机是怠速运转，需要烧油，带档滑行是，因为电喷发动机转速下降的时候有一个过程，为了环保先断油，让油不再往外喷了，直到很低的时候再恢复油。所以，高速时带档滑行较少耗油

魏俊强：车辆的速度只要超过30公里以上，一般带档实际上不费油。

网友：关于滑行的问题，富康车下坡的时候，如果用4挡比较快，需要踩刹车，如果用3挡发动机声音很大，速度也能够控制住，这种情况下对车有没有损害？

陈茁：比如说在长坡的时候，三挡的速度比较合适，因为各种坡速的情况不一样，而且对于行驶安全性上来说，可以试一下，4挡和三挡相比较，三挡要比四挡好得多。只发动机转速不超过4000转对发动机没有不良影响。

主持人：我发现开车的时候，3挡往往觉得很好用。

魏俊强：选择一个挡位最好从发动机的转速来选择，所以下坡带档滑行的时候控制在不超过3500—4000转的范围，对发动机影响不大同时还能保证安全。

网友：自动挡的车在下坡的时候，怎么能控制车速，可以不可以行驶的时候在3挡或者2挡控制速度，大家对这个问题比较关心。

魏俊强：作为自动挡的车，有一个正常行驶挡，一般下坡的时候可以改变挡位，如果坡路比较长的时候可以选择3挡或2档来控制车速，但注意不要选择1挡，选择3挡是比较适合的。

主持人：如果上坡比较陡怎么办？

魏俊强：上坡比较多也没有关系，一般可以选择1挡或者2挡，这样可以防止侧滑，所以一般选择低挡位的。1挡位扭矩比较大，一般上坡路用不到。土道上一般选择1挡。路段比较差的时候不要选择3挡，一般选择1挡或者2挡。一般在正常使用过程当中，实际上前进挡位的选择，就是一挡是防侧滑用的，2挡或3挡在下坡的时候控制车辆滑行速度的，D挡是正常道路条件下行驶的。

主持人：自动挡的车怎么去驾驶比较省油？

魏俊强：作为自动挡来说费油是相对而言的，如果您是一个新手，买一个自动挡车是比较省油的，因为换挡的时候是模拟司机的过程，自动挡车有一个液压损耗，但是根据换挡的经验来说，作为常规的新手，在很难换挡准确的情况下，相对来讲是省油。但是作为很有经验的驾驶司机来讲有一个液压损耗，相对费一些油。可以根据你加速的情况，如果短时间内的负荷很大，在低挡位内时间长，这时候耗油比较多，一般省油的驾驶方法是控制节气门（油门）在30%—50%之间，这样发动机在低转速下换挡挡行驶，就比较省油，但是在运行过程当中千万不要挂N挡（空挡），因为自动变速箱本身设计了滑行的功能，除非你挂上2挡或者3挡以后，因此在D档位上，滑行的时候不能摘挡，这种情况下，再挂入D会使变速箱在高速结合的时候损坏。

网友：电喷车在摘挡以后，维持一个比较高的转速，而且提到车型也不太一样，可能在电喷车是有这种现象，那么这种现象是什么原因造成的？有什么办法可以调整？

魏俊强：正常情况下设计过程中有一个防灭车装置，这个装置不至于使发动机转速下降太快，导致灭车，例如常规的发动机怠速是800，一般有一个缓冲期是900—1000转之间是正常的，如果超过1300转，一般情况可能是节气门过脏，一般比正常怠速高20%左右，这是正常的。所有车也不一定全一样，个别车也不是这样的。现在电脑有一个记忆体，它会在一定范围内进行调整，车适应时间也不一样，可能有的是10天，有是15天左右，超过了调整范围，就会出现问题。

网友：车在过了磨合期以后，需要不需要拉高速。因为有的人说需要拉，说不拉车跑起来不痛快，另一种观点认为没必要拉，这个车设计的是这种状态，到底怎么来看待这个问题，您有什么观点？

陈茁：其实刚出磨合期，拉高速对车不是特别好，实际上拉高速对车在在用车有一定意义，车行驶一段时间，定期上高速跑一跑，发动机高速运转，负荷比较大的时候，对清除发动机里面的积碳有好处，对新车来讲，这样对车的磨合不是很好，应该磨合期出了以后经常上高速走一走。

魏俊强：我觉得有些人磨合期过了以后上高速过一下瘾，有的时候速度是80—100，有的人认为现在可出了磨合期，要跑一下车，但是要注意从现代汽车的设计和加工水平上来讲，磨合期缩短了，一般是500—1000之间，基本完成是80%左右，一般来讲是走1500公里左右要换一次油，因为厂家规定7500公里换一次油是没有问题的，但是有自己的车来讲，最好换一次机油，因为新车的关系，磨合的初期，金属表面研磨的速度快，所以会有磨损的问

题，最好换一次机油，这样保证你在后面的过程中，对车的寿命会有好处，虽然机油不是很脏，但是还是含有很多粉末，如果这种情况下跑高速就危险了。

主持人：还是建议 1500 公里左右换一下机油。

魏俊强：这样跑起来的时候起码放心。

五十、汽车通过隧道必须注意

（一）进入前要注意交通标志或交通信息板，特别是限速标志。汽车从洞外路段驶入时，人眼对黑暗适应时间大约需要七八秒，此时驾驶员的视力下降，因而必须减速。有些长隧道，前半部分路段为上坡，后半部分为下坡，由于这种纵坡结构，汽车驶出隧道的平均速度比驶入平均速度约高每小时五至十公里。此外，夜间隧道行车，由于隧道内有照明灯，隧道内比外部明亮，驾驶员也不要提高行驶速度。在隧道内行车不能凭直觉判断车速，一定要通过车速表确认行驶速度，同时还应注意保持相应的车距。

（二）通过一般道路的单车道隧道时，应随时观察对方有无来车，开启前后车灯，一般不宜鸣号。通过高速公路上的隧道，也应开灯行驶，目的是标明车辆的位置，确定车距，防止追尾事故。

（三）一般道路的双车道隧道，应靠道路右侧以正常速度行驶，不得在洞内变换车道，更不准随意超车。

（四）由于各级公路的隧道都比洞外路面窄，特别是路肩的宽度是以最小基本宽度为设计基准的。所以，隧道内严禁随意停车，以免交通阻塞。若汽车抛锚于隧道内，应立即通知道口，设法将车辆拖出隧道，不得在洞内检修。

（五）控制好汽车方向，严加注意隧道内的交通状况。驾驶员在进入前要尽量通过各种手段了解隧道内的交通状况，以确保行车安全。另外，隧道的出入口外是气流变化较大的地方，特别是在高速公路上，受侧向气流的影响，常常产生较大的侧向力，使汽车突然改变行驶方向。

驾驶员必须注意这一点的影响，在降低车速的同时，应握紧方向盘，保持好行驶方向。

五十一、雨天行车多留神

今年夏季，我省各地的降雨都比较频繁，根据国际驾驶安全调查显示，雨天驾车交通失事率比平常高出大约五倍，在此，我们特意将老司机总结出的雨天开车的一些心得提供给大家，希望对大家有益。

行车之前必先检查

检查雨刷：雨刷对视线的影响不可低估，尤其是夜间行车又逢雨大时。

检查轮胎：雨季用胎绝不能少于 2-3 毫米最好在 4 毫米以上，胎压过低也会加剧打滑程度。有人每逢雨季，便将胎压降低一些，使轮胎和地面间摩擦面积增大，进而增大附着力，这个看似有效的方法其实适得其反。因为每个轮胎所承受的车重一定，触地面积的增加，会降低每单位面积轮胎对地面的压力，如此一来，排除轮胎与地面形成水膜的力量会减弱，因而这层有润滑作用的水膜会使轮胎更容易打滑。

雨中行车多多注意

注意一：保持车距、控制车速。车速过快是造成车辆发生交通事故的主要原因之一，尤其下雨天，道路较滑，轮胎的附着力下降。如果车速过快，惯性力增加，遇到紧急情况制动时，制动距离比良好天气时长 20—40%，制动效果明显下降，发生事故的机会增多。

注意二：见到积水处莫左闪右避。看到水就闪，或者马上踩刹车放慢速度，左闪右避实际上令后面的司机不知道该怎么反应，很容易发生意外。汽车涉水时一定要控制住油门，千万不可猛踩油门让发动机负荷在短时间内猛增，这样会使水的阻力增大，轮胎打滑，还可能会因发动机进气量猛增而将水滴吸入。水深大约 15 厘米左右，只要用正常的车速就行。

注意三：越过沟坎和下坡时特别容易失控。一旦感觉失控，要先保持镇定。先别踩刹车，也别乱打方向而应及时收油，踩下离合器踏板保持原状跑一小段，待轮子重新抓地，马上控制方向。

注意四：雨大时即使在白天也要开灯，但别轻易开雾灯，要将雨刷调到最快。

注意五：在较窄的路面上不要超车。

防护底盘不可小视

汽车在护理项目中，底盘护理是最容易被司机朋友忽视的。阴雨天气，道路泥泞，大量泥水溅到汽车底盘上，很难清洗干净，用不了多久，就会出现底盘被侵蚀氧化、生锈，因此，一定要注意汽车底盘的清洁防锈处理。

五十二、高速驾车六大注意事项

由于高速公路车速较快，平坦的路面极易造成驾驶疲劳，因此也成为事故的多发地带。在高速公路(专供机动车行驶的公路，一般能适应时速为 120km / h 或更高的速度)驾驶，应注意以下事项：

正确发挥各车道功能

1、从匝道上进入主线车道时，当入口有加速车道时，应通过加速车道，将车速提高到一定的速度。合流时，应不妨碍在主线车道行驶的车辆。

2、严格区分车道的职能，分车道行驶，一般情况下走主行车道，只有超车时，才使用超车道，保证车流畅通。

3、驶出高速公路时，注意路口预告牌，将车从主车道分流出来进入减速车道减速，经匝道进入一般公路。

控制速度保持车距

4、严格遵守速度限制规定，超速行驶易酿成事故。车速太低妨碍其他车辆正常行驶。在雨天、冰雪天行车，车速应相应降低。

5、应保持纵向车间距离。一般情况下，在路面干燥、制动良好的情况下，车间距离(m)不小于车速(km/h)的数值。如车速80km/h时不小于80m，时速100km/h时不小于100m。随时注意路旁车间距离标志牌。遇雨雾天、冰雪天和路面潮湿时车间距离应增加一倍以上。

6、高速行驶要始终握稳转向盘，改变车道或超车时，转向角度不要太大，防止车速过快车辆飘移。需要制动时，分几次制动为好，不要一脚踩死，防止车辆跑偏。

五十三、驾车技巧——教你几招

在特殊的路况之下往往有不同的应对驾驶方式。随时依路况做必要调整是确保安全的必要手段。

隧道中

请记住一定要开启大灯开车，不管隧道中的照明有多亮。这不只是让您能看清路面，同时也让后方来车能准确地辨别您的位置。如果隧道路线并不是您所熟悉的，那么切记放慢速度，仔细看清地上的标线和反光标志，跟着前车的尾灯走，以免走到对向车道，发生危险。

雨天

在雨天视线会变得比较差，切莫靠前车太近。雨天行车应该与前车保持更长的间距，行车速度也要减低，因为轮胎在湿地的抓地力会变得比较差，因为刹车力会随之减弱且较容易锁死。胎压略为提高可以强化排水性。雨刷不要吝啬使用高级品，因为高级品的寿命长而且也能更有效地刮除雨滴。

山路弯道

一般在山路中行驶，入弯之前要完成降挡和刹车减速（自排车也可以降低一档）两项动作，如此便可提高引擎转速使驾驶者较易控制车身。在入弯前先微转方向盘，最理想的状况是在弯道中能保持相同的方向盘角度，避免大幅度转动方向盘，否则极易失控。此外，在“回”方向盘时，千万不可放双手让方向盘自动回正，以免发生危险。

高速公路

于高速公路行车，必须与前车保持适当间距，以时速除以 2，即可得安全的间距，例如目前的时速是 100Km/h，安全间距是 50 米。如果前方突然发生事故，除了紧急刹车外，亦需随路况向两旁回避。下高速公路出交流道时必须减速，否则很可能失控，因为交流道的弯度都颇大。另外不要紧跟在大货车或大客车后方，因为它们后轮弹起的碎石可能打破您的挡风玻璃。

积水路

千万不可贸然通过积水路面，应该先测水深，旁车安全通过未必你也可以通过。一般而言，积水达轮胎一半高时切莫通行。化油器引擎在积水不深时，可以慢速通积水路段。如果引擎配置喷射供油系统，则千万不可进水，以免进气机构于行进中将水吸进入汽缸中，而导致引擎故障。

五十四、雨天行驶注意什么

问：雨天汽车行驶需要注意什么？

答：1、见到积水处莫左闪右避。看到水就闪，或者马上踩刹车放慢速度，这是一般人的通病。实际上这两种方法都非常危险。左闪右避的坏处是，令后面的司机不知道该怎么反应，意外很容易发生。

其实水深大约 15 厘米左右，根本不会对汽车有任何影响，完全可以用正常的车速行驶，不需要担心水进入车内或者抛锚。要注意的是，当车子过完水后，制动系统可能会暂时减弱，刹车的时候距离要加长，因此雨天驾车最好保持更长的安全距离。

2、雨刮器最好一年一换。如果雨刮器的扫水能力严重下降，雨天驾车行驶时十分困难。在汽车低速行驶时，虽然影响较小，但在汽车高速行驶时，雨刮片很容易向上浮起，扫水能力更为下降。

特别是在夜雨中行车时，没有刮净的雨滴，在灯光下产生各种反射光，使前方视野极度模糊，往往会因此而引发交通事故。要恢复其能力，关键是要更换雨刮片上的橡胶条。使用时间过长，橡胶条大都老化，不能紧密地和玻璃贴合在一起，因此不能扫净玻璃上的雨滴。特别是在有污垢时，由于污垢夹在橡胶条和玻璃之间，将使雨刮器的性能进一步下降。一般而言，应每年更换一次橡胶条。

五十五、雨中行车四大注意

如何在雨中安全行车？遇到道路积水怎么办？……昨天，记者采访了交管局指挥中心政委王文义和北京大容技术服务有限公司的总工施话军华钧先生，他们给《北京晨报》读者们讲述了不少雨天行车涉水的技巧。

●雨天行车四注意

首先，雨天千万不要开快车，更不要猛拐弯。

其次，要打开前后雾灯。雨大时即使在白天也要开灯，最好打开前、后开雾灯，要将雨刷调到最快。

第三，不要加速超车。雨中行车，要随时注意前车的行驶速度和方向，绝不可因前车速度慢而加速超车。尤其是在高速公路上，由于各车道的车速相对较高，司机的视角变窄，加上路面湿滑，强行越线超车时，稍动方向就很容易造成车轮打滑，极易造成与其他车辆发生刮蹭，引发车辆侧翻等意外事故。

第四，一旦失控先要镇定。越过沟坎和下坡时特别容易失控。一旦感觉失控，要先保持镇定。先别踩刹车，也别乱打方向而应及时收油，踩下离合器踏板保持原状跑一小段，待轮子重新抓地，马上控制方向。

●涉水过车小窍门

首先，汽车涉水时，要保证发动机运转正常，转向和制动机构灵敏，挂低速档平稳开进水中，避免大轰油门或猛冲，以防止水花溅入发动机而熄火；行车中要稳住油门，一气儿通过水面，尽量避免中途换挡或急转弯，遇水底有泥沙时，更要注意做到这一点，到没有水的路段后，要空踩几脚刹车，以免刹车失灵发生追尾事故；如水底有流沙、车轮打滑空转时，要马上停车，不可勉强通过，更不能半联动地猛踩油门踏板。要在发动机不熄火的情况下，组织人将车推出去，避免越陷越深。行驶中要尽量注视远处固定目标，双手握住方向盘向前直行，切不可注视水流或浪花，以免晃乱视线产生错觉，使车辆偏离正常路线而发生危险。多车涉水时，绝不能同时下水，要等前车到达对岸后，后车再下水，以防止前车因故障停车，迫使后车也停在水中而进退两难。通过经水流冲击后情况不明的漫水路面或桥面时，要先查明是否形成塌陷、缺口，否则极易造成翻车。

五十六、“八仙”过路口各显神通

城区道路交通网路口众多，在路口行驶时，怎样行驶才是安全、畅通、有序和合法的呢？我们特意总结和罗列出 15 种正确的路口行车方式将陆续在本栏目登载出来。

1、按所需行进方向驶入导向车道

路口是各方车辆交汇的地方，为了使路口各方车辆达到最有效的通行速度，行成最安全的通行方式，交管部门通过科学的调研，在路口施划了规范的导向车道。驾驶员在进入路口之前应当想好行驶的方向，按需要的行驶方向驶入导向车道，进入导向车道后不要再变更车道，以确保行车的安全。如进入导向车道后发现行驶路线有误，也不要变更车道，而应在驶离路口后选择另外的路径到达目的地。

2、准备进入环形路口的让已在路口内的机动车先行

环形路口的设立对优化路口交通流，减少路口冲突点起到了较好的作用。但是环形路口的交通容量是有限的，如果超过应有容量路口内就会发生拥堵。为保证路口各方车辆在路口内有效的行驶，准备进入环形路口的让已在路口内的机动车先行。这样就能让路口内的车辆最快驶离路口，已确保路口内的通行速度。

3、转弯时开启转向灯，夜间行驶开启近光灯

在路口转弯时应开启转向灯，示意转弯。如果不开启转向灯就突然转弯，会让路口行驶的其他车辆不能进行正确的判断而采取必要的措施，导致交通事故的发生。在夜间如不使用灯光或使用远光灯会给路口其他车辆造成视觉误区，引发交通事故。

4、遇放行信号时，依次通行

车辆在行驶过程中应做到有序的行驶。因为路口交通情况复杂，随时都可能有意想不到的情况发生。车辆如果不是依次通行，而是左超右拐，极易发生碰挂。

5、遇停止信号时，依次停在停止线以外；没有停止线的，停在路口以外

路口车辆的行停有序才能保证路口的通行能力。停止线的施划给路口保留了最佳的通行空间。遇停止信号时，如果将车停入停止线以内必然严重影响正在放行的车辆和行人的正常通行，给路口交通带来拥堵，减缓路口通行能力。留出路口的通行空间既方便了别人也方便了自己。

五十七、至关生死的六大致命错误

见有 DX 论证驾校教练至关生死的六大致命错误，吓了一跳。细细拜读，觉得有些偏见。本人 89 年从广州驾校学车，有 3 个月时间与教练朝夕相处（可不是现在的 42 小时还偷工减料），虽然其貌不扬，其性粗鲁兼口臭，但言传身教，受益匪浅，故至今见面，仍尊称为师傅。新手学车，其一选好驾校（通常一分钱一分货），其二选好教练，其三靠自己醒目（偷师学艺）。

连怠速都搞不懂的教练，只会在野鸡学校出现（这种可能性也不大，太耸人听闻了）。我相信大部分的教练对新车、新技术会比较敏感，这是他们的职业（老资格出租汽车司机和退役赛车手是教练的主要来源），何况他们只是使用，并不需要太多的研究。但是你想想，教练需要教你开的是捷达或农夫车，他才不会费劲告诉你凌志或者奔驰是怎么回事呢。

下面分析一下网友大加批判的“六大致命错误”：

（原文）

第一错：低转进挡

现象：这是 95%以上教练都在犯的错误：“车一动就换二挡，尽量进挡”。所以记者在与很多学车者沟通时，他们几乎都是这样的驾驶方式，因为学车时教练都是这样教的。驾龄

越长的老司机和教练，越固执地认为应该这样驾驶，他们往往在发动机转速 1600-1800rpm 时换挡。本报一位车友驾车非常小心，很少超过 2000rpm，因为他的教练谆谆教诲“低转可以省油，对发动机也好”，但他的帕萨特只行驶了 5000 多公里就发生发动机抖动、气门积碳。

形成原因：过去中国的发动机和整车，从材质、设计，到工艺水平和调试水平都无法接受高转速和高速度的考验，所以只能低转速低速度。同时，从物理摩擦理论上，高转速的发动机磨损要比低转大；而且，低转进挡在某些短时测试中是相对省油的驾驶方式。

错在哪里：

1、目前的发动机本是按照在较高转速下工作设计的，各种部件的动平衡和转动惯量等参数也都是以高转速下为参考值设计，发动机材质和精度已经不需要“低转保护”。如果发动机长时间在非正常的低转工作状态下工作，内部机件的负荷和磨损自然增加，抖动和叫杆儿现象经常发生。

2、发动机长期低转会造造成燃烧不充分，有些部位会有积碳，有些部位会被粘粘乎乎没有完全燃烧的油渍糊住，进一步造成燃烧的不充分，恶性循环之下油耗会上升。而发动机的自洁能力又需在较高转速时才有效。但基于省油，转速也不能太高，最好在 2000-3000rpm。

（评论）

低转进挡和发动机长期低转根本是两个概念。

1. 自动波通常会在 2200（如凌志）左右换挡，不同的车设计上有所差别，但通过加油技巧，也可在其他转速强迫换挡。如果是由新手控制的手波车，油门、离合、档位、车速无法做到准确配合的情况下，在发动机转速 1600-1800rpm 时换挡相对比较安全。对于老手，多是根据车速和预见（如将进行大扭力超车或需要快速跳减档）确定档位，再在油门和离合上作适当协调。

2. 发动机转速不是一个单独的概念。通常应避免低档位高转速和高档位低转速，但是车的排量、用途不同会有很大差别。转速与省不省油也无必然联系，不信你试一下挂二档 2500 转在广州兜几圈，耗油量估计和坦克有得比。

（原文）

第二错：点刹

现象：一些有经验的教练会教一些绝活，如“点刹”——以尽量快的频率踩刹车并松刹车再踩刹车，如此往复。他们会声明在雨天可以避免急刹车时车辆旋转或翻车。

形成原因：原来的汽车基本没有配置 ABS（防抱死系统），一刹车车轮抱死，车辆会基于惯性前冲，而由于制动盘或制动鼓已将车轮“抱死”，不能转动方向盘，车辆通常会往前滑行，将轮胎着地一面迅速磨损，而迅速降低的附着力使制动距离较长。一些重心较高的前驱车可能在这种情况下，由于车辆后部的惯性而翻车。“点刹”可以一定程度上缓解车辆在某一点承受的同向力，并可在点刹过程中小幅改变行驶方向，避开障碍物。

错在哪里：

现在 ABS 已经成为绝大多数车的标准配置，在紧急制动时，电子控制每秒钟“点刹”10-18 次。在有了电子辅助之后，人为“点刹”已属多余。而由于人为“点刹”不断松刹车延长了制动时间，自然大大延长了制动距离，在紧急情况下将非常危险。

（评论）

大哥，想象您刚好开了一辆没有 ABS 的车（ABS 已经成为绝大多数车的标准配置了吗？满大街跑的出租车呢？），下着雨，前面紧急情况，急刹车..... 您是感谢教练教了你这首绝活呢，还是抱怨教练总是假设你开的是一辆奔驰 600？

还有，前面红灯，人家四、五十公里时速的车，急减速稳稳当当停了下来，您开着带 ABS 的 BMW，到了跟前来个急刹，点头哈腰（好在 ABS 没有启动，六个气囊也没动静）——“对不起，教练没教我点刹”。

（原文）

第三错：过弯带刹车

现象：由于制动的提前量预留不够或者根本就是意识缺位，很多教练习惯在弯道前略减速，而将主要的减速时间留在弯道中。

形成原因：这是人一种本能的习惯，由于弯道带来人对速度的谨慎，从教练到学生一般都会习惯在弯道中踩着刹车，以使内心更为踏实。

错在哪里：

入弯带刹车会导致左右轮的刹车皮磨损有明显差异，长期入弯制动会影响车辆的制动平衡性。车辆在入弯时，摩擦力已经具有减速功能，但各轮所受的力是不一样的，制动将加大各轮之间的力量差别，影响车的左右平衡，加大了侧倾幅度。

教练应告诉学员，保持尽量充裕的直线刹车提前量，以使入弯的速度在自己较有把握的状态；在入弯后出弯前，已经需要做好加速的准备了。

（评论）

这部分害人不浅。

1. 弯道操纵与弯道特性车的刹车特性、轮胎、入弯速度、方向感（手型），甚至心理素质都有关系。弯道技术经验至关重要，对新手而言，最安全的办法是控制入弯速度，以便于控制方向角度（手型），做到及而不过。对一个熟练驾驶员，考虑的是控制和效率，不可戴上“意识缺位”的帽子。
2. 入弯必须带刹车。原因是进入弯道的过程一直在带刹车减速，应尽量保持减速的均匀性，绝不可以突然松开。对前驱车来说，一旦前轮过弯，即可松刹车加速。
3. 关于刹车皮磨损，纯属无稽之谈。你总不会开着车只拐左弯或者只拐右弯吧。退一万步来说，刹车皮不平衡磨损并不会引起明显的制动不平衡，因为制动力是通过刹车总泵、刹车管、刹车分泵液压分配下去的。

（原文）

第四错：踩完离合踩刹车

现象：为了避免新手或学员在驾车过程中“死火”，教练通常会将“半联动”方式扩大化，让学员多踩离合，碰到情况急刹车时，先把离合踩到底，再踩刹车。一些人在下山的长坡时，不自觉地采用了这样的方式，以预防碰到紧急情况时制动“死火”。

形成原因：新学车者最常碰到的问题就是因来不及踩离合而“死火”，教练也因心疼自己的车要经常“重启”，经常强调学员要“注意踩离合”，导致学员一碰到情况就踩离合，甚至有些学员左脚一直不敢完全离开离合踏板。

错在哪里：

左脚在正常行驶时不完全离开离合踏板，车略有颠簸，就会影响离合片的接触，既缩短离合片寿命又损耗动力；先踩离合再踩刹车，就是放弃了发动机制动，等于“空挡滑行制动”，将刹车任务完全交给了制动系统，这在下坡时尤其危险。在下长坡时，由于车辆势能向动能转化，通常会“越来越快”，此时挂1挡或2挡，通过较大的传动比使较低的发动机转速与车轮关联，达到“发动机制动”。而踩离合等于切断了这种关联，就是“空挡”。完全*制动系统制动，刹车皮会越来越热，如果坡度较长较陡，刹车皮热衰减可能导致制动失效，酿成悲剧。

（评论）

纠错很清楚。

但是很少见到这么笨的教练。

（原文）

第五错：听音升挡

现象：教练总是习惯教学员，“听到发动机声音到了这种嗡嗡的程度，就要升挡了”。

形成原因：原来大部分车没有转速表，而且发动机承受的转速也较低，转速略高就能听到明显的发动机轰鸣声。在车型和发动机特征比较单一的情况下，这种判断方式是“经验之谈”。

错在哪里：

不同发动机的运行情况不能简单根据声音来判断。教练所说的发动机声音的“这种程度”，在不同车型上的发动机转速相去甚远，较好的发动机在4000rpm以上的声音也不让人觉得难听，达不到“这种嗡嗡的程度”。“嗡嗡”只是一种表象，除此之外，还应该根据发动机转速特征及参考转速表来确定升挡时机。但大部分驾校教练都不会在教车过程中提到转速问题。

（评论）

教练并没有错。

新手易犯的错误就是老要低头看转速表以确认档位，这可能是致命的。跟据机头声音估计发动机转速换挡是开手波车最基本的技术。不管再好的车，发动机 2000 转和 4000 转的声音一定是不一样的。再说比较也一定是同一台车的比较，总不能拿架夏利和皇冠比较。

（原文）

第六错：反手打方向盘

现象：为了转急弯的方便，不少教练在转向时，从方向盘的内沿往外反抓盘圈，以相对略短的手臂半径拉转方向盘。

形成原因：这是一种图方便的方式，很多没有经过严格训练的驾驶者都会这样。

错在哪里：

普通路况下不会带来多大的损伤，但形成“图便利”的习惯后，驾驶时碰上不平路面，极易形成驾驶者腕部受伤。尤其是在越野的过程中，车轮受到的撞击传递到方向盘，反手抓方向盘严重时会导致腕部折断。

（评论）

实际上大部分老司机在过大弯时都会采用反手抓方向盘的方法，好处在于不需换手（还是效率问题）。新手最好不要尝试，因为角度感差，反手很容易出错。越野的说法是对的。反手提供不了足够的力量。

五十八、行车小技巧

为了使我们的新朋友车子玩得即尽兴又安全，偶将行车中须注意的且很有实用价值的小技巧和行车中须警惕的“小事”告诉我们的新朋友，偶想大约对新车友安全行车无害！

（一）、灯光语言巧利用！如同海军灯光信号兵一样，汽车灯光也是一种语言！但是请别滥用！用滥了就失去了警示作用。比方路口你直行，前方有车欲转弯，这时你恰如其时地及时闪大灯警告对方，做并好刹车准备，会收到很好的效果。换句话说，就是鸣笛做为一级警告，闪大灯就是很严厉的警告了，相信对方会意会！

（二）、车子里驾驶座位周边不得放置易拉贯，矿泉水瓶子苹果梨之类的东东，小心它们在不经意的时候滚到你的脚下，一旦恰好地垫在你的刹车板下，紧急情况下那可是凶多吉少哦！

(三)、烟友注意！偶在三河的路上，打火机捣蛋，再一抬头，一辆小公共已窜到了偶车头前，只有奋力的一扭方向才避免了恶动降临。再有一点，不要点已熄灭的烟，它大多会开花(偶抽的是红塔山哩，不是八分钱一包的开花烟)。焦炭般的火粒纷纷下落，不忙活它裤子烧得是尽是洞老婆要打PP的，忙活它又易惹更大的车祸。当然啦，最好开车别吸烟！

(四)、现在私家带“宝贝”的多！偶也喜欢这玩艺儿，千里迢迢从黑龙江带回一条，因为是货车只有一排座我一个人，路上好几次宝贝都在我的脚下捣蛋，几次减速(非紧急)刹车板没踏到，倒踩得它吱吱叫。所以喜欢它的朋友要将它放于后坐，有人看管才好！(题外话，这只这小家伙会“看车”，偶吃饭时，它很会找地方滴趴在偶货车硕大的方向盘上，肚子贴于中间喇叭处，叫一声肚子鼓一下喇叭响一声，围观人们愈乐不可支，宝贝愈加愤怒，顿时喇叭响成一片耶-----)

(五)、停车入位时，由于小车转向现今大多有助力，方向原地转也并不吃力，但是须知，无论是对方向机本身还是对轮胎都不是好事！停车入位的规范操作为：“无论是向任何方向移动车辆，均应在每次停止位前约一米处向目标方向回转方向盘，能回多少是多少！”这样会收到事半功倍的效果，看开车是否有经验，仅看此一招昭然若揭！(练五次即可掌握)

(六)、初驾车时身体勿僵硬，眼睛勿直，(别多想啊，偶没别的意思！)身体愈放松，动作会愈协调灵活，还不易疲劳！(题外话：有条件的笔者建议前排中间安装个支肘托，像宝来车中间的那个玩艺儿，可不能小瞧它，长途行车有了它，由北京去杭州西湖玩就如同去了趟野山坡差不多。它可以在你疲劳时或左或右地轮换支撑你身体的重心，可惜中国十万元左右的车子厂家楞缺这几个钱，大多没有这个玩艺儿。)

(七)、夜车会车逢对方无良司机不关大灯时，将眼睛主光移开观察车子右侧，以余光侧主路会车，这样即避免了双眼仍直视对方大灯会发花的问题，又照顾了路面情况。如果一旦视线骤然不清，请立即减速必要时刹车，万不可开“瞬间盲车”！

(八)、混合公路注意有行道树间隙大的地方，山区公路有叉口的地方，这些地方看似一马平川无人无物，可能随时从路侧冲出一辆车或摩托来，因为路外的小路都是高于或低于主路路基，因此它们上得主路时都不由自主的有一股“冲”劲，恰恰是这股冲劲往往造成了我们的猝不及防！

(九)、绝对实用的“笨办法”！凡视线所及短于能够安全刹车距离的，必须减速慢行！比方说弯道，比方说上下坡，比方说超车等等，这是个放之四海而皆准的原则！是一个最不容易让人放在心上却是最有效的安全行驶的笨办法。举个例子，偶在山东平度一上坡冲坡，冲上坡顶即是一深沟，刹车都来不及。再一例：偶驾一小车大白天盲目跟一大货，跟得稍紧，大车过处陡然一遗落大石头在路中，人家大车底盘高可过，咱如何躲得过？车速快跟得紧哪来得及啊！“哐当”一声骑了过去，油底壳漏了！

五十九、跟车太近 猛拐都很危险

跟车太近、猛拐、强行并线都很危险

1971年丰田公司在皇冠车上首次配备ABS，现在几乎每辆丰田车都有了这套系统。车轮在紧急制动时会发生抱死，车轮与地面间的滚动摩擦变为滑动摩擦，摩擦生热造成与地面接触的车轮表面微量熔化，在摩擦表面形成近似于液体的介质，大大降低附着力，让车辆失去转向能力，发生跑偏、侧滑和甩尾，在冰雪或湿滑路面这种现象更明显。

ABS的主要功能是提高制动时的操纵性，即转向能力，而缩短制动距离的效果有时并不是很明显。比如，在不平整道路、砂砾或积雪道路上，运行ABS导致的制动距离会比没有ABS的车辆长一些。所以在驾驶配有ABS的车辆时不要过于随意，跟车太近，猛拐、强行并线都是很危险的。

ABS不是每次采取制动都会工作

ABS系统只有在车轮近似于抱死时才起作用，而并不是每次采取制动时都工作。需要注意的是，ABS工作时可以通过声音和制动踏板感觉出来。在深踩制动踏板的同时，如果ABS发生动作，则会产生适当的噪声，制动踏板也会产生脉动而反复拱脚，这是ABS系统在自动调节制动油压，属于正常现象。

■ 正确操作方法是制动时踩住刹车踏板不放松

一些开惯了没有ABS车的司机习惯在紧急制动时通过来回踩制动踏板的方法来提高制动效果，这种操纵方法在有ABS的车辆是多余的，而且会阻碍ABS的正常工作。正确的操作是制动时始终用脚踩住刹车踏板不放松。

■ “ABS灯亮起”与“ABS、手刹灯同时亮起”故障是不一样的

ABS系统工作可靠，故障率相对要低。在丰田车系中如果ABS系统出现故障，仪表盘上的ABS故障警告灯会自动亮起，但车子的制动系统仍可以正常工作。提醒司机：当ABS故障警告灯突然亮起时不要惊慌，车子的制动系统仍可以工作，将车平稳行驶到维修站检修即可；如果ABS和手刹灯同时点亮，则预示车辆的制动系统可能出现严重故障，此时切不可继续行驶，应立即将车减速停靠路边，及时与维修站联系救援。

六十、汽车小知识：什么叫做SUV、RV、MPV、CRV

SUV的全称是SportUtilityVehicle，即“运动型多用途车”。SUV起源于美国，在20世纪80年代，SUV是为迎合年轻白领阶层的爱好而在皮卡底盘上发展起来的一种厢体车。离地间隙较大，在一定的程度上既有轿车的舒适性又有越野车的越野性能。1999年推出的丰田凌志RX300和宝马X5，都是建立在豪华轿车基础上的SUV。

RV的全称是RecreationVehicle，中文意思是“休闲车”。从广义上讲，除了轿车和跑车外的轻型乘用车，都可归属于RV，包括SUV也可属于RV。RV是以家庭用车为前提的，它最重要的特点，在于外形上与传统的三厢式轿车不一样，看上去有些RV像两厢式轿车，有些RV像越野车。

MPV的全称是Multi-PurposeVehicle，即多用途车。它集轿车、旅行车和厢式货车的功能于一身，车内每个座椅都可调整，并有多种组合的方式。目前国产MPV有上海别克GL8。

CRV 不是某一类车型的称呼，而是日本本田汽车公司一种 SUV 车的名字。现在东风本田公司已经引进生产了该车，国内也有人称这种车子为“思威”。就好像我们称呼湖南长丰汽车厂的 SUV 为“猎豹”、长城公司的 SUV 车为“塞弗”一样的道理。