

机动车保险 风险管理与实务

JIDONGCHE BAOXIAN
FENGXIAN GUANLI YU SHIWU

主编◎关 昕 孙福财 张 煦



机动车保险风险管理与实务

主 编 关 昕 孙福财 张 煦

副主编 张茜琳 邢 舟



北京理工大学出版社

BEIJING

图书在版编目 (CIP) 数据

机动车保险风险管理与实务 / 关昕, 孙福财, 张煦主编. —北京: 北京理工大学出版社, 2015. 7

ISBN 978 - 7 - 5682 - 0990 - 8

I. ①机… II. ①关…②孙…③张… III. ①汽车保险 - 风险管理 - 中国
IV. ①F842. 63

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 177174 号

出版发行 / 北京理工大学出版社有限责任公司

社 址 / 北京市海淀区中关村南大街 5 号

邮 编 / 100081

电 话 / (010) 68914775 (总编室)

(010) 82562903 (教材售后服务热线)

(010) 68948351 (其他图书服务热线)

网 址 / <http://www.bitpress.com.cn>

经 销 / 全国各地新华书店

印 刷 / 三河市天利华印刷装订有限公司

开 本 / 787 毫米 × 1092 毫米 1/16

印 张 / 22.25

字 数 / 520 千字

版 次 / 2015 年 7 月第 1 版 2015 年 7 月第 1 次印刷

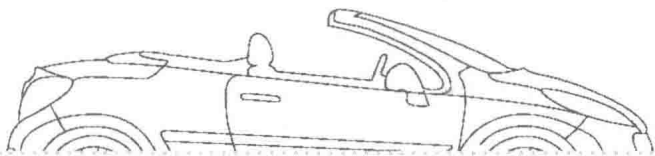
定 价 / 59.00 元

责任编辑 / 张慧峰

文案编辑 / 杜春英

责任校对 / 孟祥敬

责任印制 / 马振武



前言

P R E F A C E

随着我国经济的快速发展,汽车产业空前繁荣,机动车的数量不断增加,其所面临的风险日益凸显出来,机动车的风险管理和保险已经成为保护机动车消费者权益、保障保险公司正常经营、保证城市交通正常运行的重要基础。为此,需要大批量高素质、高技能的专业人员来满足社会的需求、支撑行业的发展,而强化机动车风险管理和推广保险教育也就成为一种客观的现实需要。

为了适应汽车产业发展对机动车风险管理和保险行业高技能人才的需要,许多高等院校相继设置了汽车金融保险专业,培养了大批具备相关知识和实践技能的专业人才,并不断进行该专业方向人才培养模式的探索。与此同时,一些优秀的一线教师被召集在一起编写了本部教材,以贯彻“国家教育事业发展‘十二五’规划纲要”精神,深化高等教育教学改革,积极推进课程改革和教材建设,满足高等教育发展的需要。

本教材具备以下几方面特点:

(1) 定位准确,有助于实现高等教育的人才培养目标。

本教材按照工学结合的思路,将学习任务与机动车风险管理和保险的岗位工作任务对接,课程内容与职业标准对接,教学过程与工作过程对接。这一定位有助于实现高等教育中“娴熟的专业技能+可持续发展的综合素质”的人才培养目标。

(2) 按照“教—学—做”一体化的思路编写,注重学生专业能力、社会能力、方法能力的综合培养。

在每个任务和单元的开篇,设定“学习目标”“任务描述”和“单元要点”,帮助学生明确学习目的;正文以知识讲解、知识拓展和案例解析作为主体,中间穿插大量的“想一想”“查一查”和“特别提示”等内容,便于提升学生的学习主动性;此外,还引入“知识链接”和“实训操作”等环节,丰富学习内容;在每个任务的最后,通过“单元能力测验”中的“任务模拟”等形式对学生的学习效果进行评价与反馈。通过以上诸多形式,培养学生的实践能力,打造专业能力、社会能力和方法能力综合性较强的机动车风险管理和保险行业的高技能人才。

(3) 将课堂理论教学与企业调研实践相结合,将行业标准和职业资格嵌入教学内容,实现工学结合。

编写人员中绝大多数是“双师型”教师,除了有着多年的理论教学经验,还具备丰富的企业实践经验。在编写本教材的过程中,为了教材内容能够紧跟行业发展、符合国家及行业最新的政策要求,编者数次奔赴多家保险公司、保险中介公司、汽车销售服务有限公司等地

进行考察调研，使教材内容真正源自企业、服务于企业。这种工学结合的模式也能为学生尽快适应职场提供必要且有力的帮助。

(4) 反映行业发展的最新信息，教材内容与时俱进。

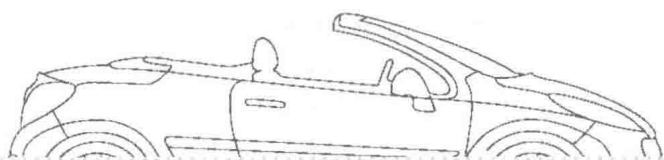
在编写教材的过程中，编写人员参阅了大量相关的资料，收集了最新的案例，尤其注重遵照最新颁布的政策、法律、法规、条例及条款，以实现知识的不断更新与全面扩充。

本书可作为高等院校汽车技术服务与营销、汽车金融保险、资产评估、汽车检测与维修技术以及城市交通与运输等专业学生的教材，也可作为机动车保险相关行业人员的指导用书，更可以作为广大机动车所有者、管理者和使用者的了解保险、购买保险和使用保险的参考用书。

本书由关昕、孙福财（高级讲师）、张煦主编，并负责全书的大纲设计，总纂定稿；张茜琳、邢舟任副主编。具体编写分工如下：尉丰雪、关昕（任务一）；田川、张煦（任务二：单元一、单元二）；张茜琳（任务二：单元三）；丁银、孙福财（任务三：单元一）；寇玲、孙福财（任务三：单元二）；王明月、张煦（任务三：单元三）；黄玲玲、关昕（任务四）；丁艳青（任务五；任务六：单元一）；邢舟（任务六：单元二；任务七）；由石志堃、阎晓如负责统稿、校对、编审等相关工作。

在教材编写的过程中，编写人员付出了大量的心血，在此表示感谢。由于编者水平和经验有限，本书难免存在疏漏和不足之处，敬请读者批评指正。

编 者



目 录

C O N T E N T S

任务一 机动车的基础知识	001
单元一 机动车的分类	001
一、按国家标准分类	002
二、其他分类方法	005
单元能力测验	009
单元二 机动车的基本构造	010
一、汽车动力装置	010
二、汽车底盘	012
三、汽车车身	015
四、电气设备	018
单元能力测验	019
任务二 机动车风险与风险识别	022
单元一 风险概述	022
一、风险的含义	023
二、风险的要素	025
三、风险的特征	026
四、风险的类型	027
五、风险与保险	029
单元能力测验	030
单元二 风险管理	030
一、风险管理的含义	031
二、风险管理的目标	031
三、风险管理的过程	032
四、风险管理的手段	034
五、风险管理与保险	035
单元能力测验	039
单元三 机动车风险的识别与控制	040
一、机动车自身风险的识别	040

二、机动车所有权人风险的识别·····	042
三、驾驶人员风险的识别·····	043
四、地理环境风险的识别·····	044
五、社会环境风险的识别·····	045
六、机动车风险的控制·····	046
单元能力测验·····	052
任务三 机动车保险的基础知识 ·····	073
单元一 机动车保险的基本原则·····	074
一、保险利益原则·····	074
二、最大诚信原则·····	078
三、近因原则·····	087
四、损失补偿原则·····	091
单元能力测验·····	098
单元二 机动车保险合同·····	102
一、机动车保险合同概述·····	102
二、机动车保险合同的订立与生效·····	112
三、机动车保险合同的变更、解除与终止·····	125
单元能力测验·····	128
单元三 机动车交强险与商业险·····	132
一、机动车交通事故责任强制保险·····	133
二、机动车商业保险·····	143
单元能力测验·····	162
任务四 机动车保险销售实务 ·····	170
单元一 机动车保险销售渠道·····	171
一、保险销售渠道的概念及作用·····	171
二、保险销售渠道的种类·····	172
单元能力测验·····	177
单元二 机动车保险销售技巧·····	178
一、前期保户开拓技巧·····	178
二、保险产品说明技巧·····	185
三、保险合同促成技巧·····	188
四、售后客户关系管理技巧·····	191
单元能力测验·····	193
任务五 机动车保险承保风险控制与实务 ·····	198
单元一 机动车保险承保流程·····	199
一、机动车保险承保概述·····	199
二、机动车保险承保流程·····	201
单元能力测验·····	201
单元二 机动车保险展业·····	201

一、保险展业的准备工作	202
二、保险方案的原则与内容	202
单元能力测验	204
单元三 机动车保险投保与核保	205
一、机动车保险投保	205
二、核保概述	213
三、机动车保险费的计算	220
四、缮制和签发保险单证	227
单元能力测验	229
单元四 机动车保险的续保、变更与终止	230
一、机动车保险的续保	230
二、机动车保险保单变更	231
三、机动车保险保单终止	232
单元能力测验	234
任务六 机动车保险理赔实务	240
单元一 机动车保险理赔概述	241
一、机动车保险理赔的意义	241
二、机动车保险理赔的原则	242
三、理赔人员应具备的条件	243
单元能力测验	243
单元二 机动车保险理赔流程	244
一、接受出险通知	244
二、现场查勘	245
三、确定保险责任	246
四、登记立案	246
五、定损核损	246
六、赔款理算	247
七、核赔审批	247
八、结案处理	247
九、支付赔款	248
十、代位求偿	248
单元能力测验	248
任务七 机动车保险查勘与定损实务	250
单元一 道路交通事故概述	251
一、概述	251
二、道路交通事故现场的印迹	252
三、交通事故的处理	255
单元二 车险查勘实务	268
一、现场查勘概述	268

二、查勘前的准备事项·····	269
三、现场查勘的流程·····	270
四、非现场事故查勘的注意事项·····	272
单元三 车险定损实务·····	274
一、车险定损原则·····	274
二、车险定损程序·····	275
三、维修费用的确定·····	276
四、车险定损遇到的矛盾·····	277
单元四 人伤事故的医疗跟踪、审核·····	280
一、医疗跟踪、审核概述·····	280
二、医疗审核项目·····	282
单元五 特殊案件的处理方式·····	284
一、水灾现场的查勘定损·····	284
二、汽车火灾的查勘定损·····	287
三、机动车盗抢保险的查勘及定损·····	289
单元六 询问笔录的制作·····	296
一、酒后驾驶询问笔录·····	297
二、未取得被保险人允许而驾车出险的现场·····	297
三、人为故意制造假事故的现场·····	297
四、水淹事故现场·····	298
五、盗抢案件的询问笔录·····	298
六、询问笔录样板·····	298
单元能力测验·····	299
附录·····	307
参考文献·····	345

任务一

机动车的基础知识



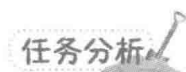
通过本任务的学习，要求学生具备以下能力：

- (1) 掌握机动车的基本类型。
- (2) 掌握机动车的基本组成及其工作原理。

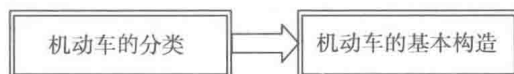


王先生是某职业院校的一名教师，最近要在本市名车广场购买一辆 15 万元左右的汽车，主要用于上下班代步，接送上初中的儿子上学、放学，周末带全家人自驾游，节假日还时常需要回 500 公里^①以外的农村老家。晚上车停放在自家楼下。

针对王先生所提出的要求，请你为王先生推荐一款车。



本任务沿着以下脉络进行：



单元一 机动车的分类

单元要点

- (1) 我国机动车按国家标准、用途和动力装置分类的方法。
- (2) 国外机动车的一些分类方法。

^① 1 公里 = 1 000 米。

单元内容

一、按国家标准分类

随着汽车工业的发展,我国汽车企业与国外汽车企业的合资合作及交流日益增多,为了与国际通行标准接轨,我国制定了有关汽车分类的最新标准。其中最显著的就是将“轿车”的说法改为“乘用车”,这个变化被认为是对传统观念的变革,它将改变把轿车看作奢侈品的思想,并恢复到轿车为代步工具的概念。由于各国在车型的细分上没有统一的标准,因此在本书中对于乘用车和商业车的细分是按照我国的特点进行的。

(一) 乘用车

乘用车是在其设计和技术特性上主要用于载运乘客及其随身行李或临时物品的汽车,包括驾驶员座位在内最多不超过9个座位,它也可以牵引一辆挂车。

与旧分类方式相比,乘用车涵盖了轿车、微型车以及不超过9座的轻型客车,而载货汽车和9座以上的客车则不属于乘用车。有一类特殊情况,如金杯海狮及其同一长度的车,既有9座以上又有9座以下的,在实际统计中,我们将其统一划分为商用车。

根据我国现阶段汽车工业发展的特点,乘用车又可以细分为普通乘用车、活顶乘用车、高级乘用车、小型乘用车、敞篷车、舱背乘用车、旅行车、多用途乘用车、短头乘用车、越野乘用车和专用乘用车等。

1. 普通乘用车

普通乘用车具有封闭式车身,侧窗中柱或有或无,固定式车顶,硬顶,有的顶盖可部分开启;具有4个或4个以上座位,至少两排,后排座椅可折叠或移动,以形成装载空间;具有2个或4个侧门,可有1个后开启门。

2. 活顶乘用车

活顶乘用车具有固定侧围框架的可开启式车身,车顶为硬顶或软顶,至少有两个位置:一是封闭,二是开启或拆除。可开启式车身可以通过使用一个或数个硬顶部件和/或合拢软顶将开启的车身关闭。活顶乘用车具有4个或4个以上座位,至少两排;具有2个或4个侧门和4个或4个以上侧窗。

3. 高级乘用车

高级乘用车具有封闭式车身,前、后座之间可以设置隔板,固定式车顶,硬顶,有的顶盖可部分开启;具有4个或4个以上座位,至少两排,后排座椅前可安装折叠式座椅;具有4个或6个侧门和6个或6个以上侧窗,也可有1个后开启门。

4. 小型乘用车

小型乘用车为封闭式,通常后部空间较小,固定式车顶,硬顶,有的顶盖可部分开启;具有2个或2个以上座位,至少一排;具有2个侧门和2个或2个以上侧窗,也可有1个后开启门。

5. 敞篷车

敞篷车具有可开启式车身。车顶可为软顶或硬顶,至少有两个位置:一是遮覆车身,二是车顶卷收或可拆除。敞篷车具有2个或2个以上座位,至少一排;具有2个或4个侧门,2个或2个以上侧窗。

6. 舱背乘用车

舱背乘用车为封闭式车身，侧窗中柱可有可无，固定式车顶，硬顶，有的顶盖一部分可以开启；具有4个或4个以上座位，至少两排，后排座椅可折叠或移动，以形成一个装载空间；具有2个或4个侧门，车身后部有1个仓门。

7. 旅行车

旅行车具有封闭式车身，车尾外形可提供较大的内部空间，固定式车顶，硬顶，有的顶盖可部分开启；具有4个或4个以上座位，至少两排，座椅的一排或多排可拆除，或装有向前翻倒的座椅靠背，以提供装载平台；具有2个或4个侧门，并有1个后开启门；具有4个或4个以上侧窗。

8. 多用途乘用车

除上述7种车辆以外，还有一种是只有单一车室载运乘客及其行李或物品的乘用车，为多用途乘用车。但是，如果这种车辆同时具有下列两个条件，则不属于乘用车。

(1) 除驾驶员以外的座位数不超过6个（只要车辆具有可使用的座椅安装点，就应算一个“座位”）。

(2) $p - (M + N \times 68) > N \times 68$ 。

式中 p ——最大设计总质量；

M ——整车整备质量与1位驾驶员质量之和；

N ——除驾驶员以外的座位数。

9. 短头乘用车

一种乘用车，其发动机长度一半以上位于车辆前风挡玻璃最前点以后，并且方向盘的中心位于车辆总长的前1/4部分内，这样的乘用车称为短头乘用车。

10. 越野乘用车

在其设计上所有车轮同时驱动（包括一个驱动轴可以脱开的车辆），或其几何特性（接近角、离去角、纵向通过角、最小离地间隙）、技术特性（驱动轴数、差速锁止机构或其他形式的机构）和性能（爬坡度）允许在非道路上行驶的一种乘用车。

11. 专用乘用车

专用乘用车为载运乘员或物品并完成特定功能的乘用车，它具备完成特定功能所需的特殊车身和/或装备。例如旅居车、防弹车、救护车、殡仪车等均属于专用乘用车。

（二）商用车

商用车是在设计和技术特性上用于运送人员和货物的汽车，并且可以牵引挂车。商用车按照用途可以分为客车、货车和半挂牵引车三大类。

1. 客车

客车是在设计和技术特性上用于载运乘客及其随身行李的商用车辆，包括驾驶员座位在内座位数超过9个。客车有单层的和双层的，其也可牵引一挂车。

1) 中型客车

中型客车是用于载运乘客，除驾驶员座位外，座位数不超过16个的一类客车。

2) 城市客车

城市客车是一种为城市内运输而设计和装备的客车。这种车辆设有座椅及站立乘客的位置，并有足够的空间供频繁停站时乘客上下车走动用。

3) 长途客车

长途客车是一种为城间运输而设计和装备的客车。这种车辆没有专供乘客站立的位置，但在其通道内可载运短途站立的乘客。

4) 旅游客车

旅游客车是一种为旅游而设计和装备的客车。这种车辆的布置要确保乘客的舒适性，不载运站立的乘客。

5) 铰接客车

铰接客车是一种由两节刚性车厢铰接组成的客车。在这种车辆上，两节车厢是相通的，乘客可通过铰接部分在两节车厢之间自由走动。其两节刚性车厢永久连接，只有在工厂车间内使用专用的设备才能将其拆开。

6) 无轨电车

无轨电车是一种经架线由电力驱动的客车。

7) 越野客车

越野客车是在其设计上所有车轮同时驱动（包括一个驱动轴可以脱开的车辆）或其几何特性（接近角、离去角、纵向通过角、最小离地间隙）、技术特性（驱动轴数、差速锁止机构或其他形式的机构）和性能（爬坡度）允许在非道路上行驶的一种客车。

8) 专用客车

专用客车是在其设计和技术特性上只适用于需经特殊布置安排后才能载运人员的车辆。

2. 货车

货车是一种主要为载运货物而设计和装备的商用车。

1) 普通货车

普通货车是一种在敞开（平板式）或封闭（厢式）载货空间内载运货物的货车。

2) 多用途货车

多用途货车是在其设计和结构上主要用于载运货物，但在驾驶员座椅后带有固定或折叠式座椅，可载运3个以上乘员的货车。

3) 全挂牵引货车

全挂牵引货车是一种牵引杆式挂车的货车，它本身可在附属的载运平台上运载货物。

4) 越野货车

越野货车是在其设计上所有车轮同时驱动（包括一个驱动轴可以脱开的车辆）或其几何特性（接近角、离去角、纵向通过角、最小离地间隙）、技术特性（驱动轴数、差速锁止机构或其他形式的机构）和性能（爬坡度）允许在不良路面上行驶的一种货车。

5) 专用作业车

专用作业车是在其设计和技术特性上用于特殊工作的货车，如消防车、救险车、垃圾车、应急车、街道清洗车、扫雪车、清洁车等。

6) 专用货车

专用货车是在其设计和技术特性上用于运输特殊物品的货车，例如罐式车、乘用运输车、集装箱运输车等。

3. 半挂牵引车

1) 牵引杆客车挂车

牵引杆客车挂车是在其设计和技术特性上用于载运人员及其随身行李的牵引杆挂车。

2) 牵引杆货车挂车

牵引杆货车挂车是在其设计和技术特性上用于载运货物的牵引杆挂车。

3) 通用牵引杆挂车

通用牵引杆挂车是一种在敞开（平板式）或封闭（厢式）载货空间内载运货物的牵引杆挂车。

4) 专用牵引杆挂车

专用牵引杆挂车，按其设计和技术特性用作需经特殊布置后才能载运人员和（或）货物，只执行某种规定的运输任务，例如乘用车运输挂车、消防挂车、低地板挂车、空气压缩机挂车等。

5) 通用货车半挂车

通用货车半挂车是一种在敞开（平板式）或封闭（厢式）载货空间内载运货物的半挂车。

6) 专用半挂车

专用半挂车，按其设计和技术特性用作需经特殊布置后才能载运人员和（或）货物，只执行某种规定的运输任务，如原木半挂车、消防半挂车、低地板半挂车、空气压缩机半挂车等。

7) 旅居半挂车

旅居半挂车是一种能够提供活动睡具的半挂车。

二、其他分类方法

（一）按用途分类

1. 载货汽车

载货汽车按公路运行时厂定最大总质量划分为以下几类。

微型货车：公路运行时厂定最大总质量小于或等于 1.8 t 的货车。

轻型货车：公路运行时厂定最大总质量大于 1.8 t，但小于或等于 6 t 的货车。

中型货车：公路运行时厂定最大总质量大于 6 t，但小于或等于 14 t 的货车。

重型货车：公路运行时厂定最大总质量大于 14 t 的货车。

2. 越野汽车

越野汽车是主要用于恶劣路况或者无路地区的全轮驱动的具有高通过性的汽车，也可以牵引挂车。越野汽车按越野运行时厂定最大总质量划分为以下几类。

轻型越野汽车：越野运行时厂定最大总质量小于或等于 5 t 的越野汽车。

中型越野汽车：越野运行时厂定最大总质量大于 5 t，但小于或等于 13 t 的越野汽车。

重型越野汽车：越野运行时厂定最大总质量大于 13 t，但小于或等于 24 t 的越野汽车。

超重型越野汽车：越野运行时厂定最大总质量大于 24 t 的越野汽车。

3. 自卸汽车

自卸汽车按公路运行时厂定最大总质量划分为以下几类。

轻型自卸汽车：公路运行时厂定最大总质量小于或等于 6 t 的自卸汽车。

中型自卸汽车：公路运行时厂定最大总质量大于 6 t，但小于或等于 14 t 的自卸汽车。

重型自卸汽车：公路运行时厂定最大总质量大于 14 t，且厂定最大轴载质量小于公路允许的轴载质量的自卸汽车。

另外还有一种自卸汽车为矿山自卸汽车，其主要用于矿山和工地中。

4. 牵引车

牵引车包括半挂牵引车和全挂牵引车。

5. 专用汽车

专用汽车包括厢式汽车、罐式汽车（油罐车、洒水车、化工车等）、起重举升汽车、仓棚式汽车、特种结构式汽车、专用自卸汽车。

6. 客车

按照客车的车身总长度，将客车划分为以下几类。

微型客车：总长度不超过 3.5 m。

轻型客车：总长度大于 3.5 m，但不超过 7 m。

中型客车：总长度大于 7 m，但不超过 10 m。

大型客车：总长度大于 10 m，但不超过 12 m。

另外还有一种客车为特大型客车，包括铰接式和双层客车。

客车按其用途又可分为城市客车（公共汽车）、长途客车、旅游客车及团体客车。

7. 轿车

轿车按照发动机排量可以划分为以下几类。

微型轿车：发动机排量不超过 1 L。

普通轿车：发动机排量大于 1 L，但不超过 1.6 L。

中级轿车：发动机排量大于 1.6 L，但不超过 2.5 L。

中高级轿车：发动机排量大于 2.5 L，但不超过 4 L。

高级轿车：发动机排量大于 4 L。

8. 半挂车

半挂车按照公路运行时厂定最大总质量可以划分为以下几类。

轻型半挂车：公路运行时厂定最大总质量小于 7.1 t。

中型半挂车：公路运行时厂定最大总质量大于 7.1 t，但不超过 19.5 t。

重型半挂车：公路运行时厂定最大总质量大于 19.5 t，但不超过 34 t。

超重型半挂车：公路运行时厂定最大总质量大于 34 t。

（二）按设计理念分类

近年来，汽车设计理念发生了较大变化并取得了较大进步。除上述分类方法外，按汽车设计理念的不同，还可以分为 PICK-UP、SUV、CRV、SRV 等，下面逐一介绍。

1. PICK-UP

PICK-UP 即皮卡，又名轿卡（俗称半截美）。顾名思义，亦轿亦卡，是一种采用轿车车头做驾驶室，同时带有敞开式货车车厢的车型。其特点是既有轿车般的舒适性，又不失动力强劲的性能，而且比轿车的载货和适应不良路面的能力更强。

最常见的皮卡车型是双排座皮卡，这种车型的皮卡目前保有量最大，也是人们在市场上见得最多的皮卡。

2. SUV

SUV 的全称是 Sport Utility Vehicle, 即运动型多用途车, 20 世纪 80 年代起源于美国, 是为迎合年轻白领的爱好而在皮卡底盘上发展起来的一种厢式车。SUV 离地间隙较大, 在一定程度上既有轿车的舒适性又有越野车的越野性能。

3. CRV

CRV 是本田的一款车, 国产的版本叫作东风本田 CR-V, 取英文 City Recreation Vehicle 之意, 即城市休闲车。

4. SRV

SRV 的英文全称是 Small Recreation Vehicle, 意为小型休闲车, 一般指两厢轿车, 如吉利豪情 SRV 和上海通用赛欧 SRV。

5. RAV

RAV 源于丰田的一款小型运动型车 RAV4。丰田公司的解释是, 将 Recreational (休闲)、Activity (运动)、Vehicle (车) 三个词的首位字母连写, 就成了 RAV, 又因为该车是四轮驱动, 所以又加了个 4。

6. HRV

HRV 源于上海通用别克凯越 HRV 轿车, 取 Healthy (健康)、Recreational (休闲)、Vigorous (活力) 之意, 是一个全新的汽车设计概念。

7. MPV

MPV 的全称是 Multi-Purpose Vehicle, 即多用途汽车。MPV 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, 并有多种组合方式。例如, 将中排座椅靠背翻下即可变为桌台, 前排座椅可做 180° 回转调整等。

长城 2.0 L MPV 嘉誉、金杯阁瑞斯、上海通用 GL8、普力马、奥德赛等都属于 MPV。近年来, MPV 趋于小型化, 并出现了所谓的 S-MPV, 其中 S 是小 (Small) 的意思, 其车身紧凑, 一般为 5~7 座, 江西昌河北斗星是 S-MPV 的典型代表。

8. CUV

CUV 是英文 Car-based Utility Vehicle 的缩写, 是以轿车底盘为设计平台, 融轿车、MPV 和 SUV 特性于一身的多用途车, 也称为 Crossover。

CUV 在 20 世纪末起源于日本, 之后在北美、西欧等地区流行, 开始成为崇尚既有轿车驾驶感受和操控性, 又有多用途运动车的功能, 喜欢 SUV 的粗犷外观, 同时也注重燃油经济性及兼顾良好通过性的用户的最佳选择。三菱欧蓝德和长城哈弗是典型的 CUV。

9. NCV

NCV 的全称是 New Concept Vehicle, 即新概念汽车。NCV 以轿车底盘为平台, 兼顾轿车的舒适性和 SUV 的越野性。

奇瑞瑞虎和黄海法萨特都属于 NCV。作为新概念轿车, NCV 比家用轿车的使用范围更广。

10. RV

RV 的全称是 Recreation Vehicle, 即休闲车, 是一种适用于娱乐、休闲、旅行的汽车。首先提出 RV 汽车概念的国家是日本。

RV 的覆盖范围比较广泛, 没有严格的范畴。从广义上讲, 除了轿车和跑车外的轻型乘

用车（如 MPV、SUV 和 CUV）都归属于 RV。宝马 BMW X5 就是一款相当出色的 RV。

（三）按动力装置的种类及所用燃料分类

按动力装置的种类及所用燃料分类，汽车还可以分为活塞式内燃机汽车、电动汽车、燃气轮机汽车和混合动力汽车，下面具体介绍前三种。

1. 活塞式内燃机汽车

活塞式内燃机汽车根据其使用的燃料不同，通常分为汽油车和柴油车。汽油和柴油在近期仍将作为活塞式内燃机的主要燃料，而各种代用燃料的研究工作也在大力开展，例如以丙烷和丁烷为主的液化石油气，以及甲醇和乙醇及其衍生产品，等等。活塞式内燃机还可按其活塞的运动方式分为往复活塞式内燃机和旋转活塞式内燃机等类型。

2. 电动汽车

电动汽车的动力装置是直流电动机。电动汽车的优点是无废气排出、无污染、噪声小、能量转换效率高、易实现操纵自动化等。电动机的供能装置通常是化学蓄电池。传统的铅蓄电池在质量、充电间隔时间、寿命、放电能力等方面不能完全令人满意，从而限制了电动汽车的大量普及。但是，在汽车公害、能源等问题进一步突出的今天，又会促使电动汽车的研究和推广工作加快步伐。目前，碱性蓄电池（镍—镉电池、镍—铁电池）的研究取得了较大的进展，这种电池性能好、质量轻，但是其制造工艺较复杂，致使价格过高。此外，电动机的供能装置也可以是太阳能电池，或者是其他形式的电源。

3. 燃气轮机汽车

与活塞式内燃机相比，燃气轮机功率大、质量小、转矩特性好、所使用的燃油无严格限制，但其耗油量大、噪声大，制造成本也较高。

（四）按行驶道路条件分类

1. 公路用车

公路用车指主要行驶于公路和城市道路的汽车。公路用车的长度、宽度、高度、单轴负荷等均受交通法规的限制。

2. 非公路用车

非公路用车主要有两类：一类是本身的外廓尺寸、单轴负荷等参数超出了法规限制而不适于公路行驶，只能在矿山、机场和工地内的无路地区或专用道路上行驶的汽车；另一类是越野汽车。

越野汽车是一种能在复杂的无路地面上行驶的高通过性汽车。越野汽车可以是轿车、客车，也可以是货车或其他用途的汽车。常见的轮式越野汽车都配备越野轮胎并采用全轮驱动的结构形式。

（五）按行驶机构特征分类

轮式汽车：驱动形式符号为 $n \times m$ （车轮总数 $\times$ 驱动轮数）。

其他形式的车辆：履带式、雪橇式、气垫式和步行机构式车辆等。

（六）国外的一些分类方法

1. 德系车分类标准

将汽车划分成 A00 级、A0 级、A 级、B 级、C 级、D 级、E 级、F 级是德国汽车界的一种车型划分方式，但并不是世界通用的划分标准。这种分级方法主要是依据汽车的轴距、排量、质量等参数进行划分。