

家有爱车系列丛书

● 钴蓝版

开车

刘毅 编著

技巧要提高



人民邮电出版社
POSTS & TELECOM PRESS

家有爱车系列丛书

驾车
技巧要提高

刘毅 编著

图书在版编目 (C I P) 数据

驾车技巧要提高 / 刘毅编著. — 北京 : 人民邮电出版社, 2011. 1

(家有爱车系列丛书)

ISBN 978-7-115-23906-8

I. ①驾… II. ①刘… III. ①汽车—驾驶术 IV. ①U471.1

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第175149号

家有爱车系列丛书

驾车技巧要提高

◆ 编 著 刘 毅

责任编辑 姚予疆

执行编辑 王朝辉

◆ 人民邮电出版社出版发行 北京市崇文区夕照寺街14号

邮编 100061

网址 <http://www.ptpress.com.cn>

三河市潮河印业有限公司印刷

◆ 开本: 880×1230 1/32

印张: 6.375

字数: 167千字

2011年1月第1版

印数: 1-4 000册

2011年1月河北第1次印刷

ISBN 978-7-115-23906-8

定价: 25.00元

读者服务热线: (010)67129264 印装质量热线: (010)67129223

反盗版热线: (010)67171154

广告经营许可证: 京崇工商广字第0021号

内容提要



刚刚走出驾校的新驾驶员一般难以适应复杂的道路交通情况和对高性能新车的驾驭。为了帮助这些新驾驶员迅速提高驾驶技能，本书以通俗易懂的语言和大量的图例，对普通道路以及复杂路况的驾驶技术进行了全面的介绍。

本书侧重于车辆驾驶实际操作内容的介绍，既可作为新驾驶员必备的工具书，也可作为从事车辆管理、汽车驾驶培训人员的参考用书。

前 言

随着经济的发展和人们生活水平的提高，汽车已越来越多地走进人们的生活和工作中。汽车驾驶已从一项职业技术逐步变成大多数现代人士所必备的一项基本生活技能。随之而来的是人们对有关汽车驾驶、保养等方面知识需求的急剧增长。为满足广大读者的需求，我们特编写了家有爱车系列丛书。

本系列丛书包括《驾车技巧要提高》、《行车安全需记牢》、《用车省钱有高招》、《爱车养护当做好》4本，全面介绍了驾车、养车、用车等所涉及的相关技能知识，对刚刚学会汽车驾驶的人员具有非常实用的参考和学习价值。

《驾车技巧要提高》是家有爱车系列丛书之一。

随着汽车的普及，大量的新驾驶员走出驾校，虽然他们拥有了合法的驾照，但因从驾校到独立驾驶上路技术差距较大，加之学习条件所限，这些新驾驶员并未具备足够的驾车技能、技巧，难以应对复杂的道路交通情况。本书以小型汽车驾驶为例，在驾驶员应知应会技术的基础上，介绍了各种路况的驾驶技巧和前人行车的经验教训，以活泼的语言、简洁的描述和大量的图例，深入浅出地介绍了如何快速提高驾驶技能，应对复杂的交通情况，保证行车安全等方面的内容，使读者能够轻松地学到非常实用的行车知识和技能，从而很快地提高驾驶技术。

参与本书编写的有刘毅、孙福财、王清霞、于佳、黄春来、吴世阳、薛昆、马玉涛、王波、金曦、刘霞、别桂华等。本书在编著过程中还得到了王宪章、朱伟杰等人的帮助，在此一并表示衷心的感谢。

本系列丛书是我们在汽车图书编写上的一种尝试，受自身条件和水平所限，书中肯定还会有许多不尽人意的地方，欢迎广大读者提出宝贵的意见和建议。

作者

成为高手并不难

高速的动感、支配欲望的充分满足，会令你获得极大的乐趣，这可能就是驾车的兴致所在。对很多朋友来说，现在驾车已不再是一项非常专业的技能，为适应现代生活和工作，驾驶车辆已成为很多人已经掌握或正在学习的一项基本生活技能。看到很多人驾驶着汽车，驰骋在道路和旷野中，你可能很羡慕，难以抵御那震撼的诱惑，禁不住也要体验一下那风驰电掣般的滋味。

若想成为驾车的高手，仅靠熟练驾驶动作是不够的。开好车最难的不是“开得快”，而是“开得巧”。开车要靠头脑，靠悟性。如果在驾驶动作熟练的基础上，勤于学习、动脑思考，勇于在探索中发展思维，不断总结经验，就会取得事半功倍的效果。

学会驾车很容易，成为驾车的高手也是可以速成的，本书就是专为初学驾车的朋友而作。书中没有深奥的专业理论知识和复杂难学的技术，仅就我们在驾车中常用的技术知识要点进行深入浅出地讲解。

驾车是一项实践性很强的技术，既需要掌握一定的驾驶理论知识，又需要通过大量的操作练习来熟练掌握基本的技术要领。对初学者来说，虽然已经考取了驾照，但要独立上路还会有很多困难，需要一个过渡适应过程。初学者自我摸索的成长过程，可能要付出较大的代价。因此，若要开好汽车，还需要进一步地学习和认真的训练，更为稳妥些。

通过阅读本书，加上认真的练习和理解，可以帮助读者迅速提高驾车技能，熟练自如地驾驭汽车，应付各种复杂道路情况，轻松、安全地走四方。

目 录

第一讲 驾车基本动作要点

一、手动挡车起步的要领····· 2	2. 平稳制动的方法 ·····16
1. 离合器踏板的正确操作 ····· 2	3. 紧急制动的操作要领 ·····19
2. 正确使用离合器的窍门 ····· 6	4. 避免错踩踏板的脚法 ·····19
二、快速准确的换挡技术····· 8	5. ABS(防抱死制动系统)的特点与使用 ·····20
1. 增挡的时机控制 ····· 9	五、自动挡的有效操控····· 22
2. 换挡的时机控制 ·····10	1. 自动挡车的使用特点 ·····22
3. 油门的使用 ·····11	2. 各挡位的功能与使用 ·····24
三、精准控制方向的要领····· 12	3. 液力自动挡变速器使用的禁忌 ·····28
1. 操作方向盘的动作 ·····12	六、上路行驶的基本要求····· 29
2. 控制方向的要领 ·····14	1. 车辆性能的检查 ·····29
3. 保持方向的技巧 ·····15	2. 掌握基本的行车要求 ·····30
四、制动的合理使用····· 16	3. 纠正容易出现的错误 ·····33
1. 熟悉并掌握不同车速的制动距离 ·····16	4. 驾车动作的优先级 ·····36

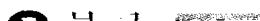
第二讲 道路行车的关键技术

一、行车中视野的掌控····· 40	4. 对紧随车后大型车的防备···56
1. 消除车辆盲区的影响·····40	五、超车与并线····· 57
2. 合理运用观察方法·····43	1. 超车时机的把握·····57
二、行车位置的控制····· 45	2. 超车的要领与技巧·····57
1. 行车中车道的选择·····45	3. 并线的要领·····61
2. 单行道行车·····47	六、通过弯道····· 61
3. 提防突发的干扰·····48	1. 转弯的要领·····61
三、让车的原则与技巧····· 48	2. 通过弯道的禁忌·····64
1. 让车的原则·····48	3. 公路掉头的方法·····65
2. 保持有理位置·····49	七、合理停车····· 66
3. 遭遇恶意并线的对策·····49	1. 道路停车的技术要领·····67
四、跟车的规则····· 50	2. 停车场泊车位置的选择·····67
1. 对前车的观察判断·····50	八、倒车技术····· 68
2. 安全距离·····51	1. 倒车的基本要领·····68
3. 不宜跟随的车辆·····54	2. 倒车的技巧·····69

- 2. 从自己车的灯光变化判断路况 106
- 三、夜间行车技术要领 106
- 1. 夜间行车准备 106
- 2. 夜间行车技术 107
- 3. 炫目的防控 109
- 4. 异常天气的夜间行车 110

第六讲 复杂天气行车

- 一、高温天气行车 114
- 1. 高温天气对行车的影响 ... 114
- 2. 高温天气的安全行车 115
- 3. 如何降温才合理 117
- 4. 高温天气的人体防护 119
- 二、低温冰雪天气行车 121
- 1. 低温下车辆使用的特点 ... 121
- 2. 抵御低温的对策（一） ... 123
- 3. 抵御低温的对策（二） ... 125
- 4. 冰雪路面的行车要领 125
- 5. 雨雪天气行车 131
- 三、雨天行车 132
- 1. 雨天行车前的车辆检查 ... 132
- 2. 雨天行车技术 133
- 四、雾天行车 136
- 1. 雾天不利于行车的因素 ... 136
- 2. 雾天行车的技术要领 137
- 五、强对流天气行车 140
- 1. 强对流天气的安全防护 ... 140
- 2. 大风天气行车 141



七、通过泥泞路面 169 2. 通过泥泞路的技术要领 ... 169

1. 泥泞路的特点 169

第八讲 高原行车

一、高原与低海拔地区的差别 172 4. 减轻高原反应的措施 182

1. 高原气候的特点 172

2. 高原道路的地理特点 174

3. 高原的人文环境 176

4. 高原对人体的影响 176

5. 高原对发动机性能的影响 ... 178

二、高原环境的人体防护 179

1. 如何适应高原 179

2. 不适合上高原的人 180

3. 对高原反应的防护 180

三、高原行车的准备 183

1. 车辆检修与补给 183

2. 通信和应急物品的准备 ... 184

3. 进藏路线的选择 185

4. 进藏的时机 187

四、高原行车的技术要领 187

1. 谨慎行驶 187

2. 高原行车的心理准备 189

3. 驾驶员的自我调节 190

第一讲

驾车基本动作要点

掌握扎实的驾驶技术，对每个开车人来说都是一个循序渐进的过程。刚刚考取驾照的新驾驶员对驾驶技术的理解不深，对汽车熟悉的时间也较短，虽然考取了驾照，但多数人还是缺乏扎实的驾车基本功，开车上路会困难重重。俗话说“磨刀不误砍柴工”，基本技能练好了就会事半功倍。只有正确地掌握了驾车技术，打好基础，才能少走弯路，享受驾车的乐趣。

- 2 / 手动挡车起步的要领
- 8 / 快速准确的换挡技术
- 12 / 精准控制方向的要领
- 16 / 制动的合理使用
- 22 / 自动挡的有效操控
- 29 / 上路行驶的基本要求

一、手动挡车起步的要领

起步动作每个人在驾校中都练过,为什么新驾驶员初上路行驶时经常会发生熄火现象?原因在于新驾驶员的起步动作两脚配合不够协调。驾驶手动挡的汽车,平稳、快速地起步,关键在于油门和离合器的配合操作。

1. 离合器踏板的操作

手动挡车的起步操作是很多新驾驶员较难做好的动作,其问题的关键在于对离合器踏板与油门踏板的配合过程控制得不熟练。

对于尚不熟悉的车,起步前,驾驶员可试踩一脚离合器踏板,体会一下该车离合器踏板的自由行程、产生结合点的踏板高度、工作行程的范围和踏板的脚感(踩踏的力度)。这样再做起步动作时就可以准确地知道离合器踏板抬起到什么位置有效果了。

(1) 起步时离合器踏板的操作

起步时,抬起离合器踏板,要按照“一快、二慢、三联动”的要领进行操作,如图1-1所示。

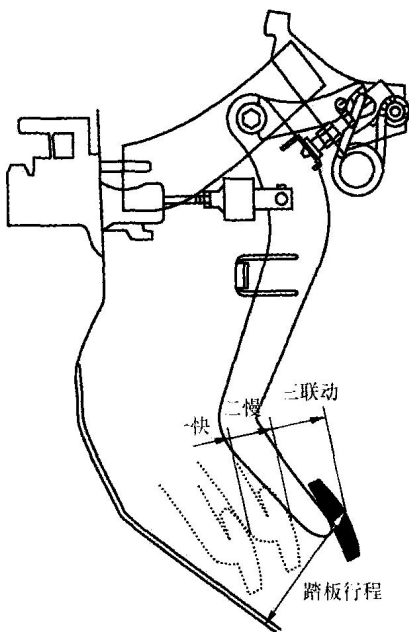


图1-1 离合器踏板工作行程的3个阶段

“一快”。离合器在到达结合的接触点之前的空行程($10^{\circ} \sim 15^{\circ}$)为自由行程阶段,快速抬起踏板,不会对起步产生影响,因此,此阶

段要快速抬起踏板。

“二慢”。当离合器内一旦到达结合的接触点后（此时发动机声音会有变化），踏板必须缓慢抬起。此时如果离合器踏板抬得太快，发动机动力猛地传到底盘上，动力足的话会使车辆发生闯动，使车向前“冲”出去；如果此时发动机的动力输出不足，驾驶员又不能及时加大油门，那么发动机马上就会被憋熄火。

“三联动”。是指从发动机动力开始结合时，由半联动到完全结合的过程。这个阶段驾驶员可将踏板按需要慢慢抬起。踏板抬起的最后阶段，需要掌握的是逐步加大油门的幅度，以推动车辆运动。此时，离合器踏板要根据路况的需要柔缓地抬起，使发动机的动力与底盘传动系统结合。离合器踏板与油门踏板间的一升一降，实现平稳起步。

在离合器踏板抬起的同时，油门踏板应根据发动机动力的变化，逐渐踩下去，使汽车能平稳地起步。油门的操作要平稳适度，只有在离合器完全结合时才能深踩油门加速行驶。

由于起步时，车辆要克服静止惯性以及道路、机械摩擦等各个方面的阻力，如果在发动机的油门过小时起步，就不能驱动车辆起步，此时松开离合器使它们相联结，就会造成发动机熄火现象；如果在发动机油门过大时，突然抬起离合器踏板，发动机的动力驱动处于静止状态的汽车，将会造成严重的冲击，容易导致传动部件的损坏。因此，对发动机油门与离合器配合使用的熟练程度、操作时机的把握，关系到起步时的平稳程度。

（2）离合器“半联动”状态的使用

离合器除了结合或者断开两种工作方式外，还有一种操作离合器最有用的工作状况即逐渐结合的过程，通常称为“半联动”。

离合器的“半联动”是一个发动机与底盘逐渐结合的过程。当脚抬起离合器踏板，使离合器摩擦片与压板之间出现逐渐结合状态之初时，来自发动机的动力经过离合器并不能全部传输出去，仅有部分输出。输出的程度在于驾驶员的脚对离合器踏板所抬起的幅度大小。离

离合器对车辆平稳运行有调节作用，使用离合器的关键，就在于这“半联动”的过程中。

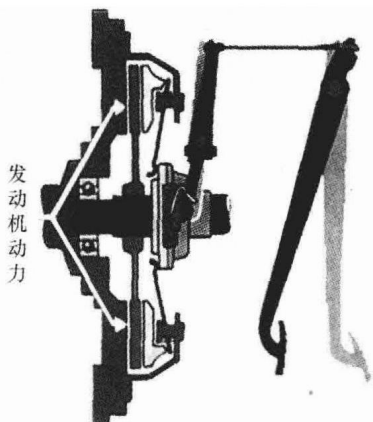
从图1-2所示的离合器工作过程可以看出，在离合器的使用过程中，从分离到结合的过程并不是一蹴而就的，而是一个逐渐变化的过程。

在这个“半联动”的联动过程中，摩擦片到达与压板接触的一刹那正是操纵离合器踏板最重要的时机。

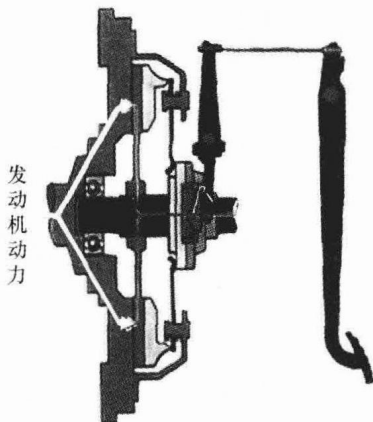
以起步为例，并非在“半联动”过程的前期离合器的摩擦片之间没有接触，而是接触的不够密切，此时尽管发动机的动力十分充沛，但是传输到车身的实际动力小于车身的阻力，于是车辆不动，当实际传输动力略微大于行驶阻力时，车身将会微微启动运动。如果再把离合器的“半联动”状态向完全结合状态靠拢，车身将克服阻力，开始运动。

对离合器使用熟练的人，常会让别人根本感觉不出他在起步、换挡，犹如驾驶无级变速的车辆。其实关键在于驾驶员平稳地控制了离合器“半联动”的过程，巧妙

地运用了“半联动”的技术。如果想快速起步，离合器踏板抬得快，油门也要踩得更深更快一些。这个操作需要新驾驶员们多练习才能掌握要领。



(a) 离合器分离状态



(b) 离合器结合状态

图1-2 离合器的工作过程

(3) 解决新驾驶员起步不稳的简单方法

新驾驶员在大多数情况下起步,会出现两种极端现象。一是油门给得太小,而离合器抬得太快,造成发动机熄火,起步失败;二是油门给得很大,而离合器踏板迟迟不能逐渐放松,发动机转速过高,而车却迟迟不能起步。或者出现驾驶员把离合器踏板松开得过快,油门配合得不好,使车辆的起步过程变成了“脉动”冲击,极易损伤传动机构。这些都是新驾驶员容易出现的通病。

在新驾驶员不能很好地掌握起步协调问题前,可以用下面的简易方法解决起步问题。起步时,首先把油门缓慢地加到一定的幅

度上(约为油门开度的1/4幅度),然后轻放离合器踏板感觉到开始动力结合了,此时车身已开始微微颤动,立即停住离合器踏板不动。然后再把油门逐渐加大,让车辆平稳启动后,再缓慢地放出离合器踏板的剩余行程部分。这种方法可以迅速解决新驾驶员起步熄火或不稳的毛病。

(4) 坡道起步

汽车在坡道上起步时(见图1-3),应挂入1挡,使用手制动器和离合器配合进行起步,起步时油门要随坡度的增加而给得大一些。对装有自动变速器的车辆,可以不用手制动器进行配合,就能在坡道上正常起步,而且汽车不会后溜。



图1-3 坡道起步