

# 汽車活葉學習材料

## 公共汽車節約汽油的經驗

П. В. 扎羅多夫著

魏上林譯 張樹人校

45

人民交通出版社

初版：45

### 公共汽車節約汽油的經驗

II.B. 扎羅夫著  
魏士林譯 張州人校  
新華書店發行

人民交通出版社出版  
北京安定門外和平里  
中科院文聯聯合印刷廠印刷

一九五六年九月上海第一版第一次印刷

1—6100 冊

開本：87×1092-1/32

18000 字

印張：12/16

定價(9)：一角一分

上海市書刊出版業營業許可證出字第零陸號

## 前 言

擺在汽車運輸從業人員面前的重大任務是：大大的改善汽車的使用情況和降低汽車運輸的成本。降低汽車運輸成本的方法之一，是最大限度地節約使用材料，其中燃料的節約，是占最重要的地位的。

爭取節約燃料的工作，所以能夠對順利完成汽車運輸工作起着重大的意義，還因為這一項工作是與汽車的良好技術狀況分不開的，同時它也是提高汽車運輸能力、延長大修間隔里程，以及節約其他使用材料的基礎。

汽車運輸業的全體人員，都知道斯大林獎金獲得者、駕駛員Я. И. 基托夫同志所提出的不按冬季消耗定額領取燃料的愛國主義倡議。這種大量節約燃料的事例，也可以在許多參加社會主義競賽的汽車運輸從業人員中找到。他們當中有列寧格勒市和列寧格勒省公共汽車和載重汽車的駕駛員克魯格洛夫、普羅寧、克里尼津、卡爾岡諾夫、沙果夫和波基奇科等同志。

現在已經是大力開展節約燃料運動的時候了，使節約燃料成為整個汽車企業的事情，而不僅僅限於個別的駕駛員。

燃料費占汽車運輸總成本的18%，單是這一點，就可以使我們了解，吸引廣大的汽車運輸從業人員參加節約燃料的社會主義競賽，在國民經濟上有着多么巨大的意義。

在列寧格勒汽車運輸公司的各汽車企業里，已經有65%以上的駕駛員參加了大量節約燃料的社會主義競賽。在這方面，列寧格勒市和全省其他城市的黨組織和工會組織的功績是很大的，因為他們

支持并領導了这个运动。

節約汽油的重要关键，是合理的組織汽油的儲存、發放、加注、以及精确地和經常地統計并分析其消耗量。

爭取大量地節約燃料，是我們汽車运输業每一个从業人員（汽車企業的駕駛員、調整鉗工、汽化器調整工、电工和工程技術人員）的重要任务。

在这本小册子里，作者（列寧格勒汽車运输公司第29汽車隊的駕駛員）И. В. 扎罗多夫向我們介紹了他們采用的「分段檢查」燃料消耗的方法，怎样使他达到了節約汽油的目的。

在編寫这本小册子时，列寧格勒汽車运输公司生產技術处处长И. И. 別尔格曼工程师給了作者很大帮助。

## 一. 「分段檢查」法

我当了25年駕駛員，駕駛过載重汽車、小汽車和公共汽車，一共約行駛了200万公里。在这些年的工作中，我認為汽油的消耗量是可以比現行的定額大大地降低的。为了达到这个目的，駕駛員必須做到下列各点：

1. 很好地了解自己所駕駛的汽車的構造，以及其技術保养的特点；
2. 善于出色地駕駛汽車；
3. 經常使汽車保持清潔和良好的工作狀況；
4. 在行駛途中經常檢查汽油的消耗量。

很多駕駛員为了節約燃料便对汽車部件的構造進行了各式各样的改动。但在我看來，这不是完全必要的。多年的工作經驗使我完全相信，就是利用标准汽化器也可以达到節約汽油的目的。同时，

我还得出了这样的結論：經常的節約汽油，不僅可以在新出產的汽車上做到，就是在經過大修的汽車上也可以實現。

在戰爭年代的艱苦條件下駕駛汽車所積累的經驗，使我能夠參加戰後汽車運輸部門廣泛開展的十萬公里無大修運動。

1946年，我開始在列寧格勒汽車公司第29汽車隊工作。當在駕駛格斯-03-30和吉斯-8型公共汽車時，我們不斷地改進了駕駛這些汽車的方法，不久，我便能夠經常節約12~15%的汽油。

1949年，我們汽車隊自己修復的吉斯-16型公共汽車撥給我們小組了。我們小組訂了十萬公里無大修的社會主義公約。在兩年的時間里，我們小組駕駛這輛公共汽車行駛了12萬2千多公里沒有進行大修，節約了7000公升左右的汽油（占定額的15.5%）。

莫斯科的駕駛員И. Я. 基托夫提出了不按冬季消耗定額領用汽油的倡議，並用一年內所節約下來的汽油行駛了三個多月。這個倡議，在列寧格勒的駕駛員中也獲得了廣泛的響應。我們汽車隊的駕駛員，也和其他駕駛員一樣向И. Я. 基托夫學習。從1946年起，雖然我們小組要在各種道路（常常是不良的道路）上行車，但我們沒有一次多用了汽油。

1951年初，我們領到一輛新用格斯-51型車底盤改裝的公共汽車。我們對這輛汽車做了全面的研究和檢查，考慮了這輛車節約汽油的全部可能性，最後就決定不按現行的消耗定額（每100公里行駛里程用油26.5公升）領用汽油，而採用格斯-03-30型公共汽車的消耗定額（每100公里行駛里程20.5公升），並訂出公約來保證它的實現。僅是這一點，就能夠節約22.6%的汽油。

當時，我們也碰到了一些困難，這些困難就是：26.5%的定額已經是很緊的了，況且這種定額又是对格斯-51型載重汽車規定的，而格斯-51型載重汽車的重量要比這種公共汽車輕800公斤。另外，我們的行駛路線上有很多停車站，並且還要通過路面狀況不夠良好

的道路。

但是，所有这些困难都沒有把我們吓倒。不但如此，而且只經過了几个月以后我們就發現所訂立和执行的公約并不是最先進的。1951年9月，我們小組在世界和平理事会的宣言上簽了名，站到保衛和平的崗位上，并且提出進一步降低汽油消耗量的保證，使每100公里行駛里程的汽油消耗量達到19公升，也就是說節約了28.3%的燃料。到1951年下半年，每100公里行駛里程的汽油消耗量已經達到了18.1公升。

由于及时地和全面地進行技術保養工作，我們除了節約很多的汽油外，還節約了12万盧布的修理費和技術保養費，占計劃費用的68.8%，而1951年的運輸計劃也完成了128%。

我們是怎样取得这些成績的呢？上面已經說過，除了要了解汽車的構造、掌握駕駛方法以及正确地進行保養工作以外，還要經常在途中檢查汽油的消耗量。經常在途中檢查汽油的消耗量，是對節約汽油有很大的好處的，這就是「分段檢查」法的基礎。这个方法使我們能够在各种型式的公共汽車（吉斯-8、吉斯-16、用格斯-51型汽車底盤改裝的公共汽車、吉斯-155）上達到大量的節約汽油。

下面談一談「分段檢查」法的實質。我們根據汽車原理，都知道燃料的消耗量是与汽車的運動情況有關的，并且每種不同的道路條件，都有一種能夠大量節約汽油的最適當的工作制度。

我們是根據這一點仔細地研究了行車路線，並把它分成了若干段。每個路段的路面狀況（瀝青路面、卵石路面、礫石路面）、路形（上坡、下坡、），以及彎路和其他影響行車速度的道路障礙物的多寡都是不同的。

在確定各段的距離時，除上述因素外，還考慮了運行表和必需的停車站。各路段的分界，必須與現有的停車站相配合。

在每個選好的路段上，都再三地測量了汽油的消耗量。我是在

綫路的終点上，測量汽油消耗量的，為此要把車輛停放在平地上，再用特制的量尺伸到汽油箱里去測量。同時，在兩個路段的分界處，還用計量筒來檢查汽油的消耗量。計量筒位於發動機之上，是用兩個焊接的夾子裝固在駕駛室後壁上的。

計量筒的構造很簡單，任何汽車企業都可以自己製造。我使用的計量筒如圖 1 所示。

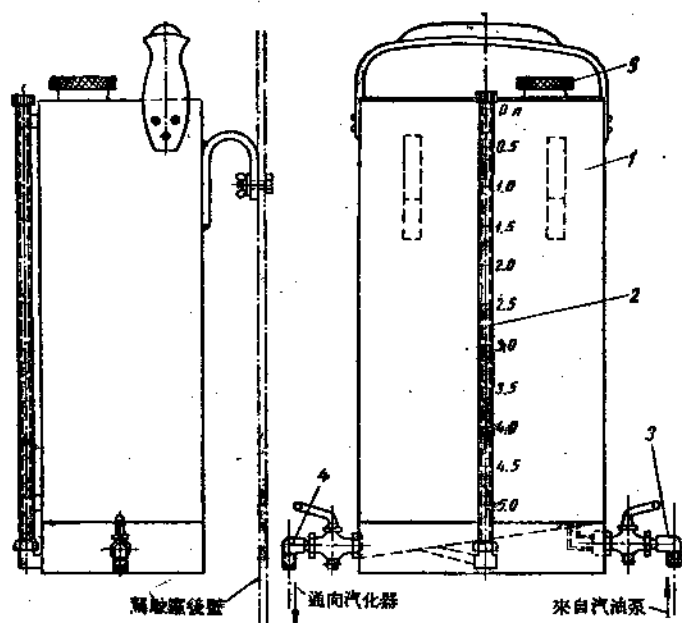


圖 1 檢查汽油消耗量的計量筒

- 1—計量筒體；2—帶刻度的玻璃管；3—進油閥；  
4—輸油入汽化器的閥門；5—注油孔塞子。

計量筒是一個金屬容器，容量 5 公升，筒上裝一根玻璃管 2，管上有刻度，每度等於 0.1 公升。

計量筒里的油，是用油泵从油箱中打進的，充滿汽油后，就閉進油閥 3 關閉，于是汽油便經閥 4 从計量筒自行流入汽化器中。計量筒的加油路綫見圖 2。

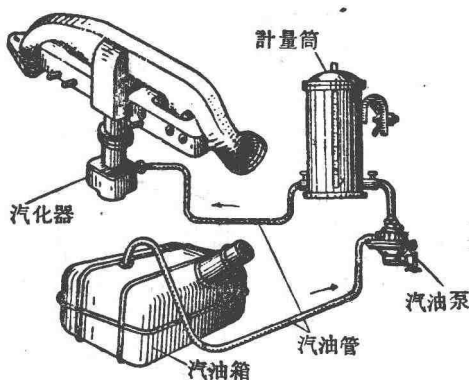


圖 2 計量筒的加油路綫

計量筒上还有一个孔，可以經此孔加油和在需要时清洗量筒。

各路段上的汽油消耗量，是按玻璃管上油面的差数計算的。

經過許多次的行車并計算出各路段的汽油消耗量以后，我就拿它來和現行的定額作比較，和不同路段上的消耗量作比較。同时也檢查了在各路段上所采用的駕駛方法（起動方法、排档和速度的選擇、滑行和制动器的利用等等）的效果。

这种比較，使我們能够給这条路綫的各路段選擇出最適當的駕駛方法和行車制度，借以达到最低限度的汽油消耗量。

應該考慮到，由于路形（上坡、下坡）的关系，在同一路段上往返行車，所采用的駕駛方法和汽油的消耗量是可能不同的。因此在路綫上往返行車都應該注意發動机工作的經濟性。

找出了每个路段的最低汽油消耗量以后，我就把它們記在表上。利用这个表，我就能够随时把所得的結果和汽油消耗定額加以

比較，并計算出全綫的最低汽油消耗量。

表1中載有列寧格勒至奇爾科維茨（列寧格勒省）間各路段的汽油消耗量。利用這些數據，使我們能够在冬季駕駛吉斯-155型公共汽車時，經常節約27.4%的汽油。

一個駕駛員在一條路綫上行駛一定時間以後，就可以完全掌握各路段的駕駛技巧。因此，就沒有必要再分段檢查汽油的消耗量，僅在終點站測量一下汽油消耗量就夠了。

列寧格勒—奇爾科維茨綫的汽油消耗量檢查表

表 1

| 路編號        | 路 段            | 距離<br>(公里) | 汽油消耗<br>定額<br>(立方公分) | 汽油的實際消耗量<br>(立方公分)        |       |
|------------|----------------|------------|----------------------|---------------------------|-------|
|            |                |            |                      | 往                         | 返     |
| 1.         | 列寧格勒(和平廣場)至里果伏 | 15         | 6765                 | 5600                      | 4500  |
| 2.         | 里果伏至紅村         | 12         | 5410                 | 4400                      | 3500  |
| 3.         | 紅村至基賓          | 15         | 6765                 | 5500                      | 4250  |
| 4.         | 基賓至維杰諾         | 10         | 4510                 | 3500                      | 2850  |
| 5.         | 維杰諾至卡西科伏       | 10         | 4510                 | 3500                      | 2850  |
| 6.         | 卡西科伏至別古尼茨      | 12         | 5410                 | 4000                      | 3500  |
| 7.         | 別古尼茨至奇爾科維茨     | 10         | 4510                 | 3500                      | 3500  |
| 單程合計       |                | 84         | 37980                | 30000                     | 24950 |
| 節約量(立方公分)  |                |            |                      | 7880                      | 12930 |
| 節約量(為定額的%) |                |            |                      | 20.8                      | 34.1  |
| 往返共節約      |                |            |                      | 20810 立方公分或為<br>定額的 27.4% |       |

如果發現汽油的消耗量由于某種原因比以前所達到的數字高了，則應在下一行車時，立刻分段檢查汽油的消耗量，找出汽油超耗的原因，并設法消除這一現象。

要想節約汽油，還必須特別注意整個燃料系的技術狀況，因為

污穢的汽油箱、漏油的汽油管接头、工作不正常的汽油泵、未調整好的汽化器，都会增加汽油的消耗。当汽車加油时，应力求不浪費一滴汽油。

为了使以格斯-51 型汽車底盤改裝的公共汽車的發動机的工作达到最高的經濟性，所以我把汽化器浮子室的油面降低了 3 公厘，并把主量孔的針閥仔細地調整到最適當的位置上。

在保持和巩固既得的節約燃料的成績的同时，还要繼續改善線路上每个路段的駕駛方法，以便更多地節約燃料和改善檢查表中的指数。

分段檢查法不僅適用於公共汽車的客运，也適用於其他運輸，如在一定線路上行駛的出租汽車（載重汽車、小汽車）以及在較固定的線路上行駛的載重汽車。

## 二、保證公共汽車的良好技術狀況

善于駕駛汽車和使用「分段檢查」法，顯然只是保證節約燃料的部分措施。我們都知道，汽車的技術狀況，發車前及时和充分的准备工作，都在这方面起着極重要的作用。

我們小組特別注意以下各种因素：注意調整工作，以使降低汽車各总成的机械損失；保持輪胎的正常气压；注意燃料系、点火系和电器設備等的狀況。

在汽車企業內，按着規定的期限充分而正确地組織和進行汽車的例行保養和一級與二級保養是十分重要的。这样做可以使駕駛員保持汽車的良好技術狀況。如果底盤機構調整得不適當，摩擦另件結合的過緊，都会給發動机的功率附加一些損失，并使燃料的消耗量增加。所以，我和我的換班駕駛員 Ф. М. 德羅貝舍夫都特別注意

制动器、离合器以及其他传动机构总成和车轮轴承的调整是否恰当；转向机构有无毛病；轮胎的气压是否正常；使用的润滑油的质量和等级如何，以及是否符合当时的季节。

我们就用这种方法保持了汽车行路机构的良好技术状况。并保证汽车行走的轻便。大家知道，行走的轻便是以汽车滑行的路程来判断的，也就是说汽车利用惯性行驶至完全停止能够走多少路程。我们小组所驾驶的，以格斯-51型汽车底盘上所改装的公共汽车，在夏季晴天的平坦沥青路面上以每小时40公里的速度无载荷行驶时，其滑行距离为500公尺，而吉斯-155型公共汽车的滑行距离为470公尺。

为使公共汽车出车时具有模范的技术状况，以保证燃料的不断节约，我们每天都要检查发车前的准备情况。我们经常检查的有下列各点：检查上一班驾驶员回库后申请修理部分的质量；用量尺检查汽油箱剩下来的汽油量；检查发动机曲轴箱的润滑油面和散热器中的水位；检查轮胎的气压以及汽车内外是否清洁。然后开动发动机，听一听它的工作声响是否正常，检查一下信号、照明设备及停止信号灯是否灵敏。最后则开动车辆，检查制动器、离合器和转向机构，后一段的检查工作，都是利用由停车场至车库出口间的路程来进行的。

正确地维护蓄电池组，对公共汽车的节约汽油来讲，也是很重要的。我们吉斯-155型公共汽车上的蓄电池组是由4个6伏特的蓄电池组成的，当公共汽车行驶了16万7千公里以后，它们仍然具有良好的工作性能。所以能够达到这样，也是因为采取了許多办法。

冬季，我们用毛毡把蓄电池包好来保温。并用一个特制的盖子罩上，以防泥垢、水、雪等物落入；每当二级保养时，我们都预先把蓄电池送到充电车间去充好电，然后互调一下前后两对蓄电池的

位置。

这种对調位置的好处很大，因为吉斯-155型公共汽車各蓄電池的工作條件是不同的。車上安裝蓄電池的托板不能全部移出（因聯有電綫），因此後面的一對蓄電池的接綫觸頭不易清理，這樣兩條并聯電路中的一條電路的接綫觸頭就易于氧化，結果使兩條電路中的電流很不均勻。

這些極簡單辦法，使我們能够大大地延長了蓄電池組的壽命，并保證了它的正常工作。

由于我們在準備和保養公共汽車方面貫徹了嚴格的制度，所以許多年來，沒有一次因為車輛的技術狀況不良而返回車庫或拋錨。

所有這一切都說明了：正確地準備汽車和保持它的良好技術狀況，不但是達到大量節約燃料的基礎，也是提高其他各項工作指標的基礎。

### 三、在綫路上

在綫路上行駛時，我和我的換班駕駛員 Ф. М. 德羅貝舍夫做了這樣的規定：在途中要仔細觀察公共汽車的工作狀況，并盡可能在綫路上（在終點站等）消除所發現的毛病；如果自己不能修復所發現的毛病時，就立刻聲請修理。這種辦法能够保證汽車具有良好的技術狀況，也就是為節約燃料創造了先決條件。下面談一談我所採用的幾種汽車駕駛方法，這些方法都是多年經驗証實了的，它們對節約燃料的作用都很大。

車輛起動時應十分平穩，這樣就可避免發動機曲軸的轉數過大。用吉斯-5和格斯-51型汽車底盤改裝的公共汽車，曲軸的轉速可利用真空刮水器來判斷，也就是根據刮水器的工作來判斷發動機的工作。

作情况。

我一向用二档起步，僅当荷載較大和道路条件不良时，才用一档起步。然后以短促而迅速的方法加速，尤其是用一档和二档行驶时，更要这样做。我駕駛的汽車，一般說來，在我用一档加速的时间一般不超过 2 秒鐘，用二档則不超过 3 秒鐘。这样加速到时速 25 公里，一共只用 15~20 秒。

除適當加速之外，能够在不同的路段上正确地选择汽車的行驶速度，对節約燃料來講也是很重要的。

大家都知道，汽車基本上应用直接档行車，如有超速档（第五档），則应用超速档行車。用这些档行驶，汽車的燃料消耗量和发动机的磨損，都比低速档小。所以，我在不同形状的路段上，甚至在有上坡的路段上主要都是用高速档行車。

列寧格勒汽車公司技術委员会的代表在紅村至罗普沙（列寧格勒省）的綫路上对用格斯-51 型汽車底盤改裝的公共汽車的駕駛方法進行分析，結果表明，在一条有 800 公尺陡坡的 4 公里長的路段上，我們的公共汽車大部分时间（93.5%）都是用三档和四档行駛的。利用各档爬行 800 公尺陡坡的时间列如表 2。

利用各档爬行 800 公尺陡坡的时间

表 2

| 行 駛 时 間  | 檔 次 |     |      |      | 共 計 |
|----------|-----|-----|------|------|-----|
|          | 一 档 | 二 档 | 三 档  | 四 档  |     |
| 行駛時間(秒)  | 3   | 7   | 95   | 50   | 155 |
| 占全部時間的 % | 2.0 | 4.5 | 61.3 | 32.2 | 100 |

用表 2 的数据与其他駕駛員的数据相比較結果是，大部分駕駛員爬过上述的陡坡却用了 223 秒，而我只用了 155 秒，这就可以節約 30% 的燃料。

在平路上用直接档或超速档（指有超速档的車輛）按规定的速度行車时，我总是使公共汽車保持最經濟的速度。表3中所列的速度，可以算作吉斯-155公共汽車及用格斯-51型汽車底盤改裝的公共汽車的最經濟的速度。

吉斯-155 和 格斯-51 型汽車底盤改裝的  
公共汽車的最經濟的速度

表 3

| 路面种类    | 公共汽車型式         | 全載荷下的行駛速度(公里/小時) | 無載荷的行駛速度(公里/小時) |
|---------|----------------|------------------|-----------------|
| 瀝青混凝土路面 | 吉斯-155         | 40               | 45              |
|         | 格斯-51 型汽車底盤改裝者 | 45               | 50              |
| 失修的碎石路  | 吉斯-155         | 25               | 30              |
|         | 格斯-51 型汽車底盤改裝者 | 30               | 35              |

虽然这些行駛速度驟然看來都相差不远，但对燃料消耗量的影响却很大，我們利用了这种速度，所以每 100 公里平均能够節約 12 公升汽油。

上面已經講过，我是尽可能利用高速档爬坡的，采用的办法就是預先加速，把車速加到路形和道路狀況所允許的最大速度。如果爬坡时發动机中發生爆燃現象，則应緩緩地关闭節气閥，一直到爆燃停止为止。

当發动机曲軸轉速降低时，应換用低速档行駛，不动阻風閥，（有些駕駛員則稍关阻風閥）否則就会降低其經濟性。用低速档行駛时，不可使發动机曲軸的轉速过高，因为这样就会增加燃料的消耗量。

正确利用制动器的意义也是很大的。Ю. А. 哈利凡在「正确地利用制动器」一書中曾作过这样的計算：一輛以 30 公里/小時行駛的吉斯-5型汽車，每制动一次，就要多消耗 66 克汽油。作者也計算了一下，汽車每年化費在制动上的費用是 2219 盧布（包括汽油价

值以及外胎和制動帶的磨損)。

我一向盡量避免使用制動器。例如，由紅村至羅普沙的24公里的線路上我僅在下坡時制動了4次(當然，像在各停車站上的輕微制動是沒有計算在內)，而且並不劇烈。

上面已經談到汽車滑行距離對節約汽油的意義。我為了使自己駕駛的公共汽車能夠利用更多的滑行距離，所以我經常利用[滑行]行車，亦即利用惰性行駛。

這裡所談的滑行法，是指吉斯-8、吉斯-16以及用格斯-51型汽車底盤改裝的公共汽車而言的。我駕駛上述各牌號的汽車時，滑行的里程平均約占全程的30%，並且主要是在下坡時和駛近停車站或障礙物時使用，因為在這些情況下利用滑行，是能夠節約汽油的。

在平路上利用「加速-滑行」的方法駕駛公共汽車，並不一定都能得到經濟的效果。再加上道路條件越壞，載荷越大，這種方法的效果也越壞。此外，還必須正確地選擇加速前的最大速度和可以滑行的速度。

[加速-滑行]法一旦利用的不得當，就要超量地消耗汽油；我們要記住，公共汽車在平路加速所消耗的汽油，與利用惰性滑行所節約的汽油相比，往往是得不償失的。另外，還不要忘記：先把公共汽車加到高速，然後再用制動器降低車速是絕對不可以的。

實踐證明，公共汽車在良好的瀝青混凝土平路上行車時，不應超過50公里/小時，因為這是最經濟的速度；如果利用滑行法行駛且時速低於30公里時，也是不合理的，因為在低速下用惰性行駛是不經濟的(滑行後不能馬上換入直接檔)。

駛近下坡和停車站或障礙物以及在平路上行駛時，轉入滑行後，應該及時地把節氣閥關閉，並把傳力機構鬆離。但必須確保滑路上沒有側溜危險時才能這樣做。

滑行時，必須把變速杆換入空檔發動機和傳力機構鬆離，否則

只松离了离合器而繼續滑行就会使离合器和飛輪的軸承遭到磨損。

至于为了更多地减少燃料消耗而以熄火滑行的方法行車，只有夏季在很長的下坡路上行駛和駛近停車較久的停車站时方才合理，而在其它情況下，則只能用發動机与傳力機構松离的方法，因为点火的次数加多，就会增加發動机的磨損和降低蓄電池的寿命。大家都知道，即使發動的条件很好。每發動一次發動机所受的磨損，也要等于汽車行駛數公里的磨損。此外，如果利用直接檔起動，傳力機構和輪胎都要受到嚴重的磨損，所以就必須利用始动机起動。這就十分明顯，为什么蓄電池的負荷会这样大。

我們認為裝有 MK3-K-81 型下流式标准汽化器的吉斯-155 型公共汽車，由于汽化器在構造上的特殊性，必須有限度地利用滑行和加速滑行法。

經驗証明，發動机以低速運轉，以及部分受負荷或怠速運轉时，MK3-K-81 型汽化器即生成过濃的混合气，出現冒烟情况，火花塞有时停止工作，積碳也增加了；因而也浪費了汽油。所以，我駕駛裝有标准汽化器的吉斯-155 型公共汽車时，僅在駛近停車站和信号灯，以及在下坡时才利用滑行，因为我已完全了解，利用慣性行車并不是到处对節約汽油都有好处的。

駕駛吉斯-155 型公共汽車时，如果節气閥保持一定的开度，發動机以穩定的工作規准和以經濟速度（每小时 40~50 公里）運轉，則汽油的消耗將是最經濟的，所以，我駕駛这种公共汽車时，总是从这些地方着眼。

談到駕駛吉斯-155 型公共汽車的問題，就不能不提一下列寧格勒的一些駕駛員以 K-22-A 和 K-49-A 型汽化器代替 MK3-K-81 型的試用結果。試驗工作是在 1953 年進行的，試驗的方法是用吉斯-120 型發動机分別裝上了 MK3-K-81 型、K-22-A 型和 K-49-A 型汽化器，并將它的工作特征記錄下來加以比較。

試驗的結果証實了，用格斯系統的汽化器來代替MK3-K-81型標準汽化器，只是在良好的道路上行車才適宜，例如在市內不需要利用發動機全部功率的道路上行車。試驗的結果也証明了，吉斯-120型發動機裝上K-22-A型汽化器以後，总的汽油節約量為11~12%。汽油的節約來源，主要是靠發動機的怠速運轉達到的（在市內公共汽車的這種工作時間，占整個工作時間的34%）。此外，降低怠速的最低穩定轉速（可比MK3-K-81型汽化器低25~30%），也可能多節省4%左右的汽油。

上述的資料，並不否定MK3-K-81型汽化器的優點，因為這種汽化器能使發動機具有高的功率，使在郊區線路上行駛能達到經濟等等。我駕駛裝有MK3-K-81型標準汽化器的吉斯-155型公共汽車行駛了24萬8千公里，並節約了很多的汽油，關於這一點，前面已經談過了。

但是，也應該提出，在今後進一步改善吉斯-155型公共汽車發動機的汽化器的構造時，最好能把上述的缺點消除，以便為更多地節約汽油創造先提的條件。

除了正確地駕駛汽車以外，在線路上保持汽車發動機的適當溫度（尤其是在冬季）對降低燃料耗量也是有重大意義的。

全蘇汽車運輸科學研究院（ВНИИАТ）的試驗結果証明，當發動機冷卻系的水溫由75~90°降至40~45°時，便要隨着汽車的使用條件多消耗4~10%的燃料。

根據我們觀察，冷卻水的最適宜的水溫是：

用格斯-155型公共汽車的發動機為70~80°。

為了保持發動機的必要溫度，必須經常檢查節溫器的工作和遙控溫度計的讀數是否正確。此外，冷天還要仔細地用保溫套把發動機罩住，如果汽車要在終點站停留的時間較久時，則應注意散熱器位置是否順風等等。