

A5 汽车保养“上门”概念遇规模化考验

记者近日调查发现,目前提供上门保养服务的网站不下10家,尽管上门保养突出了价格优势以及便利性,但环境体验差、用户的不信任和极薄的利润都是困扰他们的问题。

A7 平行进口车进入规范销售渠道

日前记者获悉,作为上海市商务委公布首批17家平行进口汽车试点企业之一,北京诚信达汽车将于4月在京开始销售平行进口车型,前期将采用改造4S店的形式销售,并以北京为中心辐射周边。

A8 京城车市二季度难见起色

记者日前走访京城市了解到,虽然春节假期已过去月余,但京城车市仍处于近年来最差的时期。二季度将维持一季度的表现,“五一”可能会出现一波销售小高峰,但不能改变整体走向。

行驶中加油不升挡

广汽三菱劲炫再曝变速器安全隐患

北京商报记者 刘洋 钱瑜/文并摄

CVT变速器故障频现

近年来,国内SUV市场需求日益扩大,其中小型SUV销售尤为火爆,各家车企也在该细分市场中进行密集投放。但广汽三菱劲炫ASX上市后即问题不断,进口车型天窗玻璃存脱落隐患被召回、无钥匙操作系统质控模块电路故障召回、发动机机油乳化……眼下又因变速器存在问题而投诉不断。

调查中北京商报记者发现,投诉广汽三菱劲炫ASX变速器存在安全隐患的车主不在少数,约占针对该车型总体投诉的三成左右,其中主要问题集中在变速器无故不升挡上面。一位车主反映,新购买的广汽三菱劲炫ASX,行驶不到一个月便出现CVT变速器不升挡现象,具体表现为车辆在道路上以50km/h的速度行驶大约5分钟后,无论怎么踩油门,虽然发动机转速不断提高,但也只能到60km/h的速度,再也上不去了。

维修专家指出,发动机转速提高但不升挡问题很严重,因为此时车辆的制动力减弱,如果遇到雨雪天,或长距离下坡路段时,很容易发生危险。遇到这种问题时,车主只能选择将车停在路边熄火,重新启动再上路。但部分车主表示,二次启动后,CVT变速器不升挡的问题仍然会间歇性出现。

多位广汽三菱劲炫ASX车主透露,为解决该问题,曾多次联系广汽三菱售后服务部门,并配合厂家依次更换过发动机电脑ECU、变速器电脑TCU甚至换了变速器总成,但问题依然存在。

对于变速器问题,广汽三菱官方没有给出明确回复,但一位广汽三菱的售后人员却说出了不同的答案。该售后人员透露,接到过关于广汽三菱劲炫ASX变速器的投诉,也有车主到4S店进行过维修,维修技师的处理方法基本为首先排除发动机电脑或变速器电脑的故障,如果未能解决,会提议车主更换变速器。“目前为止,我们也只能做到更换变速器,但有车主反映更换后问题仍然没有解决。我们猜测问题可能出在变速器的‘低温保护’上,具体原因维修技师也并不清楚。”该售后人员坦言。

变矩器不锁止或成罪魁祸首

据了解,广汽三菱售后人员口中的“低温保护”,被众多使用CVT变速器的车企认为是该变速器的一种“特性”。CVT变

速器也叫无级变速器,一般来说,CVT变速器的动力传输快、流失较少,所以起步快,最高车速较搭载普通自动变速器的车型高,并且CVT变速器的连贯性非常好,换挡时没有什么突兀感。驾驶过程中,引擎的转速表与速度表指针几乎是同步变化的,不会出现普通自动变速器升挡的时候转速迅速下跌的现象。



速器也叫无级变速器,一般来说,CVT变速器的动力传输快、流失较少,所以起步快,最高车速较搭载普通自动变速器的车型高,并且CVT变速器的连贯性非常好,换挡时没有什么突兀感。驾驶过程中,引擎的转速表与速度表指针几乎是同步变化的,不会出现普通自动变速器升挡的时候转速迅速下跌的现象。

汽车维修专家介绍,当自动变速器在低温严寒环境中工作,不能达到最佳理想工况时,会加速零部件的磨损和油液的性能衰减。这使得车主在产品使用周期内需要不断地投入成本对其进行维护,也加速了产品在生命周期内的性能衰减。但是,目前一些CVT变速器采用低温保护控制技术,可以有效地改善低温环境给机体带来的损伤。其能够智能地在冷机启动初期根据不同程度的低温执行不同的工况程序,在未达到理想工况温度之前通过限制变速器的传动比和发动机的功率输出来避免机体受到较多的损伤。此后,随着机体温度的上升,保护限制自动解除。

一些装配了CVT变速器的车企曾表

示,低温保护的触发温度临界点是-18℃,低于该温度时,车辆会出现踩油门提速慢的现象。但是,北京商报记者发现,在针对广汽三菱劲炫ASX变速器的投诉中,很多车主来自湖南、重庆等地,当地的最低温度并不会达到CVT变速器的低温保护临界点。

汽修专家认为,广汽三菱劲炫ASX变速器的问题,可能出在低温状态下,液力变矩器不锁止上。据了解,CVT变速器与发动机输出相连的是液力变矩器,车辆起步时为避免熄火现象的发生,液力变矩器并不锁止,通过带动油液传动来实现软性连接,保护变速箱免受冲击。而在车辆起步后,变矩器叶轮锁止形成刚性连接,实现传动损失的最小化。但是,在温度较低的时候,液力变矩器很难锁止,因此很多车主会发现早上启动车辆时发动机转速会出现升高的现象。

“广汽三菱劲炫ASX在行驶过程中出现的发动机转速达到2000rpm以上,车速才到60km/h,松开油门车辆却不减速的现象,很可能是液力变矩器没有锁止,如

果该现象出现在南方地区,只能说明该变速器存在设计缺陷。”上述专家说。

屡曝质量问题品牌受损

北京商报记者调查发现,目前很多劲炫ASX车主都在讨论CVT变速箱的问题,担心自己的车辆随时可能出现安全隐患。有业内人士提醒广汽三菱,接到相关投诉后应尽快调查问题的原因,一直拖着并不是解决问题的办法。“此前东风日产的车型也出现过CVT变速箱问题,但东风日产快速地召回,并及时解决了问题,反而赢得了消费者的信任。”一位业内人士说。据了解,2010年5月1日起,东风日产召回了部分轩逸和逍客,涉及原因为在长时间高负荷行驶的情况下,会引起CVT变速器油温升高,导致CVT变速器进入保护模式。如果继续高负荷行驶可能导致油温过高、机油漏出,存在安全隐患。

其实,东风日产当时收到的CVT变速器问题报告仅为11件,远低于广汽三菱劲炫ASX的投诉数量。但是东风日产非常重视这个问题,及时安排相关部门调查了解,在最短的时间内解决。据悉,东风日产解决问题的方法很简单,维修措施为:CVT电脑控制程序升级,调整CVT变速器的油量。可以看出,这次召回处理只是因为CVT变速器的电脑程序出现问题,并无硬件故障。

针对车主对CVT变速器的投诉,北京商报记者联系了广汽三菱公关部相关负责人,但截至发稿时,其并未给出答复。对于广汽三菱总是“慢半拍”的反应,多位接受采访的业内人士也称,“广汽三菱的重心好像只在产能扩建上,对于车辆出现的质量问题,广汽三菱一直采取回避的态度”。

据北京商报记者了解,虽然车型偏少、品牌力尚未建立,但广汽三菱产能却逆势攀升。此前,广汽三菱新涂装车间和新总装车间完成改造相继投产,年产能突破13万辆。广汽三菱方面认为,这为达成中长远发展目标储备了后续扩充能力。此外,按照广汽三菱的计划,到2015年,广汽三菱经销商的数量将达到300家。

在业内人士看来,对于广汽三菱而言,其首先要更多的精力投入到自身的品牌建设上,过高的产能对广汽三菱目前的发展并没有太大的推动作用。“车辆出现了问题并不可怕,但企业必须尽快解决,如果一直拖下去,将会严重影响企业在消费者心目中的形象。”