

# 在中国，导致货车交通事故频发和尾气严重超标的原因，除了价格低廉和机械技术落后之外，超载也是其主要原因之一。

## 中国式载货

我在国内游走了多年，其间拥有过4、5辆私家车。在国内买卖私家车的手续比香港麻烦，但也在可接受范围内。最近由于公司的发展需要购买一辆轻卡，整个过程让我深深的感受到一些运输行业里的不良风气，有关部门的层层关卡和官僚作风。

国内轻卡的定义是全长不超过6米和总质量不超过5吨，容许持小车C1驾照的驾驶员驾驶的轻型货车。在选购轻卡的过程中我走访了多家品牌，业务员不约而同把推销重点放在车的大梁有多结实，后桥有多大的承载力等；再细心看一下技术规格，传动速比在6.0以上，配用斜交线（尼龙）轮胎和气压制动等为“严重超载”而设计。另一方面，一些在现今车辆上已经是很普通的安全装置，如ABS刹车、（前）盘式刹车和安全气囊等都不见踪影。这些轻型货车的售价在7、8万元上下，有点便宜得吓人。一般的轻卡按设计标准，约可以承载1.5吨的货物，但销售员都标榜自己的车可以轻松拉5、6吨的货，勉强一点的话可以拉8吨甚至10吨！由此可见国内货车的超载是多普遍和严重，甚至已成为了一种“文化”。

最后我选了一辆配备独立悬挂、油压前后盘刹+ABS和EBD、真空轮胎、欧洲碰撞标准车厢等在操控和安全上都较为先进的另类轻卡（但还是没有安全气囊）。由于我没打算超载，加上要跑山路的机会不多，因此特别订了一个4.33的超低速比来提升环保性能（油耗和噪音）。此外，我更定做了一个用特轻物料做的，重量不到

铁皮货厢1/3的货厢，这样配合原装车上的轻量化设计，可以不超载而达到更大承重量。但接下来一连串的问题让我烦恼不堪。

首先是加装液压装卸尾板的问题。装卸尾板在香港和很多国家都是非常常见的车载货物装卸工具，但原来装置这样提升工作效率的工具在国内是违法的！原因是厂家发出的合格证上并没有这样的装置，因此车辆在上牌的时候可容许有这东安装在车上，但同时也没有任何机制让有意安装这些工具的人士在上牌后去申请办理。加装尾板的人士除了要冒着被交警控告“违法改装车辆”外，每年的年审时都要把尾板拆下才能过关。

跟着来的是驾驶厢两侧的单位资料，承载重量、人员人数资料和车后侧的车牌放大号。首先，我不认为这些资料有什么实用价值，难道执行人员会按这些没有规范、涂鸦一样的喷涂资料来执法而不检查行驶证？放大号更不知所以，没有完整规范之余，车厢后的门锁和其它配件让那些8、B、3等字都看不清楚，而且晚上也不反光。最让我感到莫名其妙的是，国家规例注明只有“中、重型载货车辆”需要喷涂资料和放大号。但有关人员不加理会，硬要我这小车驾照也可以开的“轻型货车”在车牌自动识别年代还要喷涂上这些在第三世界国家也不多见的难看涂鸦。

我对喷涂资料那么在意的原因，在于这货车体现着我公司的形象，因此我想把车身喷上漂亮的图案和公司徽标。然后我又发现，喷涂图案和公



苏华龙

华龙赛车队创办人、资深赛车手，拥有丰富的国内、国际比赛经验。2011年创立安路驾驶安全教育体系。通过引进欧美国家应用有效的先进模拟训练体验设施和培训理念，致力于推广、提升驾驶者的安全意识和安全驾驶技术。

司徽标在车身上是被视为车身广告，要申报和审批；还有货车在路上行驶是需要“营运证”的，而法规对于我们这类私家自用的货车是否属于“营运”的语调不详，如果没证被抓的话罚款可达3万元！想不被罚的话便挂靠一些所谓“正规”的运输公司；还有开车的驾驶员要申领“道路运输从业资格”。最后是由于货厢用了轻质物料制造，因此整车的“整备质量”（车的自重）比原厂数据轻了很多，结果要我派去上牌的同事来回奔跑后，还是要找人做“工作”才过关。

数字显示，货车占全国汽车保有量不到8%，但货车肇事导致的死亡人数却占交通事故死亡总数的30%。在被雾霾天气经常困扰的北京，货车是机动车辆总量的5%，但却占了全市汽车污染物排放的50%！交通事故的频发和尾气的严重超标除了是货车价格低廉，机械技术落后外，更大的原因是超载。一辆核载1.5吨的小货车却拉上6、7吨的货，发动机的超负荷严重影响了车的行驶速度、上坡能力、油耗、排放，但同时相应的增强刹车系统（气刹只是减轻驾驶员踩刹车的力度，真正影响刹车功效的是系统的散热能力和轮胎的抓地力），更不说那些安全性极强的电子稳定系统（ESC）和缓速器都附之阙如了。

随着中国越来越关注营商环境、环保和道路安全问题，我估计短时间内问题应该会有所改善。期望在不久的将来，我再购买商用车的时候可以看见一个全新的景象。AM