



低油耗，超凡動力  
高效益，信心之選

合德汽車有限公司  
Regal Motors Limited

香港新界上水彩暉街6號珍寶廣場B1-B23地下  
Shop B1-23, G/F, Jumbo Plaza, 6 Choi Fai Street, Sheung Shui N.T. Hong Kong  
電話 Tel: +852 2668 1486 傳真 Fax: +852 2392 8709

ASIAN TRUCKER

ISSUE 3, May 2012

www.asiantrucker.com

HKD 20.00

# ASIAN TRUCKER

www.asiantrucker.com



TAPA TSR 認證  
抑制物流業風險

"HerrMAN"  
- 使用馬牌HCS  
輪胎環遊世界

Scania-  
五軸泥車  
重載最出色

闖入洪水中的引擎：

貨車司機如何協助舒緩

曼谷水災所帶來的負擔

安全第一：

以至大量生產所有開發程  
序均以安全為首要考慮

# SCANIA

## 原廠噸車 38T

The Ready-Built Vehicle

## 五軸泥斗車

Five Axles Tipper Truck



斯堪尼亞(香港)有限公司

上水彩園道9號深港中心328室

電話: (852) 2671 7001

電郵: [info@scania.com.hk](mailto:info@scania.com.hk)

傳真: (852) 2368 3800

網頁: [www.scania.com.hk](http://www.scania.com.hk)

大象車行有限公司

新田落馬洲港捷車場

電話: (852) 2673 1826

傳真: (852) 2673 3392



**SCANIA**  
Scania (Hong Kong) Limited

# 目錄



封面故事

闖入洪水中的引擎：  
貨車司機如何協助舒緩  
曼谷水災所帶來的負擔

## 4. 編輯寄語

## 特別报道

- 8. Scania-五軸泥車 重載最出色
- 10. Scania 升降三軸貨車  
用途廣泛 慳油可靠
- 16. “HerrMAN” - 使用馬牌HCS  
輪胎環遊世界

## 產品審核

- 12. Exorin

## 市場信息

- 13. Autoguard 續保計劃讓人更感  
安心；軟件可減輕  
經銷商的負擔
- 14. 北京盛事：Daimler 與中國  
貨車生產商福田汽車，慶祝合資企業  
「北京福田戴姆勒汽車有限公司」成立
- 15. TAPA TSR 認證  
抑制物流業風險

## 行業簡介

- 20. 車壇「大象」傳奇  
——訪大象車行老闆徐日昌
- 28. 貨車也會關照你  
當然，最好選用6x4貨車
- 21. 消息及注意事項

## 封面故事

- 21. 闖入洪水中的引擎：  
貨車司機如何協助舒緩  
曼谷水災所帶來的負擔

## Rainer Thiel 的超速檔

- 27. 市區巴士 -  
令舊有客運  
交通系統得以  
復興的契機

## 卡車的特徵

- 32. Hino 700

## 物流

- 34. 生意之道  
抓緊時間  
省減支出

## 安全裝置

- 36. 安全第一：  
以至大量生產所有開發程  
序均以安全為首要考慮

## 當月的卡車司機

- 38. 壞車救星  
三號幹線(郊野公園段)的  
營運部車輛救援團隊

Q2 2013  
coming soon...



# Malaysia International Bus, Truck & Components Expo 2013

Open for  
Registration  
early bird get special discount!



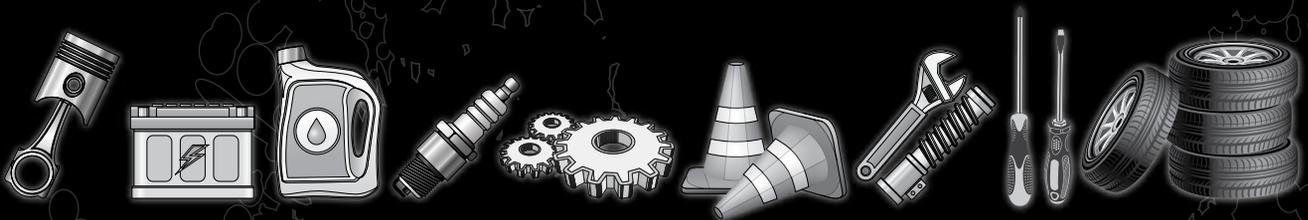
# MIBTC '13

Malaysia International Bus, Truck & Components Expo 2013

[www.mibtc.com.my](http://www.mibtc.com.my)

more information : [info@mibtc.com.my](mailto:info@mibtc.com.my)

## GET READY FOR





# 與數字 息息相關 的一期

你手持今期香港版 Asian Trucker之時，我們已有另一個值得慶祝的理由：我們已新增了新加坡版，標誌著 Asian Trucker 打入第三個國家/地區。如此一來，我們就會涵蓋更多有關新加坡地區的事件和最新消息，而且更為深入，同時也為貨車公司提供一個平台，讓消息傳得更廣更快。我們的總舵主 Floyd Cowan 是出版界的老行尊，從事雜誌營運業務30多年。

今期的重點在於數字。Autoguard為你提供延長保用及最新軟件，有助改善你的業務效率。此外，利用大欖隧道中的3號幹線，也能為你省卻大量金錢。我們也會介紹優質產品 Exorin，助你減低燃料成本；還會更深入分析日野 700 的規格。

有趣的是，有幾個與我們對話的人，都不約而同地指出貨運業這一行頭其實頗窄。真的嗎？我們並不認同！很多人似乎都沒有察覺，我們使用、擁有、購買和手持的所有東西，總會有某段時間是經貨車運送的。還有，這個行業有大量有趣的主题可以覆蓋，例如物流、輪胎安全、燃料、保險等等。現在，大概是時候讓別人更瞭解貨車運輸行業了吧？畢竟，貨運業是能夠揭示所有國家經濟狀況的指標。

同時，Asian Trucker 亦建立了全新網頁，讓你能夠以此推廣自己的業務、銷售貨車、提供工作職位和推出更多內容。你也可上載圖片和列出所舉行的活動。我們甚至能幫助你銷售展覽會的門票，或者將你的產品放在我們的網上商店，為你提供全新的銷售渠道。我們鼓勵你註冊 Asian Trucker 網站，並嘗試網站上各種可提供的選項。我們亦歡迎你提供寶貴意見。當然，最終我們會提供國家/地區專屬的部分和討論區。請暫且稍等一下，因為我們要在踏出下一步之前，確保用家獲得最佳體驗。

我也誠意歡迎 Amy 的來臨，她將會處理 Asian Trucker 舉辦的活動。我們將於馬來西亞舉辦一連串的活動，首項活動在4月26日舉行。如果你正好在吉隆坡，請即加入我們，與其他貨車司機一起交流。我們亦期望最終能夠在香港舉行類似活動。

這次我暫且不獻上自己的照片，而是與你們分享這一張。我們認為，這位「朋友」在大型貨車之中確實別具一格，十分之「型」。如果你也有自己的「靚仔」貨車相片，不妨寄給我們或上載到我們的網站。我們來同心合力，讓全世界都知道，貨車業是令人大呼過癮的行業，而且絕非「行頭狹窄」。

香港版 Asian Trucker 編輯及出版人

Stefan Pertz 謹啟



大 欖 隧 道  
TAI LAM TUNNEL

快捷 · 省時 · 慳油



# 目的地瞬間即達！ 經濟 環保 盡在掌握

大欖隧道貫通新界西北及市區，毗鄰落馬州口岸，與葵涌貨櫃碼頭和香港國際機場緊密連接。以來回汀九至元朗(青山公路交匯處)計，經大欖隧道比屯門公路，可節省近24公里及30分鐘，並能有效減少重型貨車燃油費近\$145\*及減少廢氣排放。使用大欖隧道，讓你行得更環保、更經濟、更輕鬆。

\* 數據就屯門公路多彎及上落斜路計算。  
以2012年3月19日香港油站柴油 (\$12.51/公升) 計算。  
此比較數據或因個別不同汽車型號而有所出入，並僅作參考之用。

[www.route3cps.com.hk](http://www.route3cps.com.hk)



# ASIAN TRUCKER

## **EDITORIAL / 編輯**

### **Editor**

Stefan Pertz

## **Contributors / 內容提供**

Launchpad Limited  
Continental

## **DESIGN / 設計**

### **Creative Director**

Alan Fong

### **Graphic Designer**

Daphne Tan

### **Creative Consultant**

Tore Claesson

### **Photography**

Jason Leong

### **Cover Image**

Shacman Truck at YonMing Malaysia

## **ADVERTISING and MARKETING /**

### **廣告及市場**

### **International Marketing Director**

Stefan Pertz

Stefan@asiantrucker.com

## **Advertising Manager**

Nicole Fong

Nicole@asiantrucker.com

## **CIRCULATION, CONTRIBUTIONS and SUBSCRIPTION / 發行、稿件及訂閱**

Info@asiantrucker.com

WEBSITE and E-NEWSLETTER

www.asiantrucker.com

## **PUBLISHED BY / 出版**

Launchpad Limited

Suites 1801-2, 18/F.,

Alliance Building,

130-136 Connaught Road Central,

Sheung Wan, Hong Kong

www.launchpad.com.hk

*All articles submitted for publication become the property of the publisher. The editor reserves the right to adjust and article to conform with the magazine format Asian Trucker is a quarterly publication. The publisher will not be responsible for any copyright violation of articles that have been approved by contributing writers. The publisher accepts no responsibility for unsolicited manuscripts, illustrations or photographs.*

## **PRINTED IN HONG KONG / 香港印刷**

Omac Production House Limited

Unit B, 13/F., On Loong Commercial Building 276-278 Lockhart Road, Wanchai, Hong Kong



Lift your business with Hyva Cranes



As specialist in transport Hydraulics, Hyva Malaysia carries the complete Hyva Crane range to meet every lifting requirement your business may have.

All Hyva Cranes are produced in Poviglio-Italy and UNI EN ISO 9001:2000 Certified.

Please contact Hyva Malaysia to see what they can do to lift your business.

**Hyva (Malaysia) SDN. BHD.**

21, Jalan 4/32A, Kepong Industrial Estate,  
Batu 6.5, Kepong 52100, Kuala Lumpur, Malaysia,  
Tel.: 03-62573319, Fax: 03-62597475,  
email: sales@hyva.com.my  
[www.hyva.com](http://www.hyva.com)



Hyva (Malaysia) SDN. BHD.

# SCANIA

## 五軸泥車 重載最出色



去年11月，筆者曾經率先測試過當時全港首部SCANIA五軸超級重型貨車，但當時尚未裝上車斗，以致在測試過程與一般四軸車輛無大分別；五個月後，在廠方的安排下，筆者再次測試這輛重型車霸，今次情況可大不同了，因為已經裝上一個高質量的泥斗，不僅外型更加威武矚目，而且行車表現不論在顛簸的路面或平路，操控起來不單不會「拋到阿媽都唔認得」，簡直好過開小型汽車，對長時間駕駛的業界朋友而言，這款SCANIA絕對是不二之選。

這輛共有五條車軸的重型貨車，被裝上一個充滿歐洲味道的泥斗。從外觀看，這個漆上代表環保的綠色泥斗，造型有別於我們常見的方形泥斗，它的兩邊呈大肚弧形，使容量可以比傳統泥斗更多，而在左右兩側三組後輪的輪缸上，各有一組同色的SCANIA凸字，在車尾和兩側的旁板上，都有白色的SCANIA字樣，非常醒目，不過，這個泥斗的特色不僅僅在於外表搶眼，更大的驚喜還在於它的整個車斗設有一個以電動操控的上蓋，當盛滿泥頭之後，司機可以輕鬆地通過設於駕駛室中控台上的按鈕，將整個車斗遮蓋，以防止行車時泥塵除風亂飄，既符合法例要求，亦可免卻用人手遮蓋泥頭的麻煩。除此之外，這個泥斗的升降設計也獨樹一格，它的油壓臂設在駕駛室後面，有別於傳統設於車斗底部形式，優點是車斗重量輕並且容量極大。

這輛五軸泥車是目前全港法例容許及並且可以承載高達23噸的車輛。其最大載重量更可達38噸。它的五條車軸也各具功能，其中第一、二及第五軸同為轉向軸，但在設計上為了縮小轉半徑和減低車輪於轉向時與地面產生的磨擦程度，第五軸的轉向角度與首兩是相反的，而且在空載或者輕載時，第五軸可以隨時收起，從而減少與路面的不必要磨擦，有慳胎慳油的功能。

雖然載重能力過人，但這輛10X4\*6泥車的動力來源只是一台歐盟五型DC13 05直列式六汽缸24氣閥高壓燃油噴注可變式渦輪增壓引擎，採用EGR廢氣排放系統，毋須使用尿素，而引擎的汽缸容積為12740c.c.，可以產生的最大馬力和最大扭力分別為400hp/1900rpm和2100Nm/1000~1300rpm，大家請留意，它的扭力是全港五軸車輛最高，最大扭力可以低至只需每分鐘1000轉就告出現，所以無論在甚麼情況下，只要輕輕加油，扭力就會源源不絕，而扭力出色亦與廠方搭配的GRS905型號波箱相互匹配，並且憑藉扭力表現的配合，可以在短時間內就轉入最高檔位行駛，在3號幹線快速公路上，高6檔與四軸車不相伯仲可以迅速將車速提升至時速80公里以上，而且還有餘力再上，只是基於法例所限，只好至此為止。

車輛可放可收才算是真正好車，作為香港首輛五軸車，SCANIA五軸泥車不僅做得到，而且擁有目前全港泥車中的最高規格，它不僅採用全氣壓式制動系統，而且所有車輪皆採用碟式制動，還有ABS防鎖死煞車系統、EBS電子控制制動系統、TC循跡防打滑控制系統和廢氣煞車系統作輔助，使車輛減速或停車都有可靠表現。

在行車過程中，除了動力表現和平穩程度出色之外，它的低噪音表現亦值得一讚，即使是起動時使用低檔，駕駛室依然可以輕聲談話或欣賞巷悠揚樂韻，這種駕駛環境應該歸功於先進的歐盟五型引擎所賜及SCANIA獨有的安全駕駛室。



## SCANIA歐盟五型五軸貨車規格表

長X闊X高	10161X2500mmX2929mm
總重	38噸 (備註：香港法例標準為38噸，非正常路面載視乎車速而定)
引擎型號	DC13 05
引擎形式	直列六汽缸24氣閥高壓燃油噴注可變式渦輪增壓
汽缸容積	12740c.c.
最大馬力	400hp/1900rpm
最大扭力	2100Nm/1000~1300rpm
傳動系統	12前速手動變速同步嚙合波箱
懸掛系統	第一、二軸：龍船葉片彈簧附吸震筒 第三、四、五軸：全浮式氣墊避震
制動系統	全氣壓碟式制動系統 / EBS(ABS+ASR)/ 循跡防打滑制動系統 / 廢氣煞車輔助
油缸容積	300公升
輪胎	315/80R22.5
代理商	SCANIA (HK) LTD 電話：2671 7001





# SCANIA

## 升降三軸貨車 用途廣泛 慳油可靠



SCANIA 家族中，有一位總重 24 噸的成員在重型運輸業中遂漸成為業界寵兒廣受歡迎，它就是可以迎合不同用途的 P360LB 6X2 MSZ。

在測試五軸泥車的當天，剛好有一輛 P360LB 裝好了車斗，並且準備於近日交付客戶，筆者於是趁此機會也順道一試。

當日測試的 P360LB 裝上一個巨型的純白色的纖維密斗，加上白色的駕駛室，在陽光照耀下格外耀眼，據筆者了解，這個密斗具有保溫功能，車主將會用作運送新鮮食品穿梭中港兩地，為港人提供更新鮮可靠的食物來源。

車主之所以選用 SCANIA 作為車隊成員是 SCANIA 的引擎設計既環保又慳油，車輛性能可靠耐用並是回報率最高的工具，非常適合業界不同的工種使用。

廠方配了一台 12740c.c. 的 DC13 06 引擎，而引擎設計也同樣是直列式六汽缸 24 氣閥高壓式燃油噴注及可變式渦輪增壓，最大馬力下調至 360hp/1900rpm，而最大扭矩則下調至 1850Nm/1000~1300rpm；至於傳動系統方面，亦使用 GRS905 12 前速手動波箱，因此在操控過程中，它與五軸泥車的感覺可謂並無兩樣，即使背負著一個巨型車斗。甚至在出風空調風聲大過引擎聲響的情況下，可以媲美汽油引擎的私家車。

不得不提 SCANIA 的模俱化設備使所有在香港用的引擎及變速箱配件的共用率達 85% 以上。

這輛三軸貨車的第三軸採用升降式設計，在重載時，將之降下即與一般三軸貨車的行車模式無異，但當車輛處於空載或輕載時，則可以即時將第三軸升起，使車輛頓時變成兩軸行駛，此舉可以減少輪胎的不必要損耗，既慳油又容易操控。

在駕駛室佈局方面，基於長途行車有時候可能要中途休息，所以車主選擇了附有睡床的駕駛室；至於表板的設計，軛環則附可調校音響、接聽電話和定速控制，空調按鈕則設在中控台上，以傳統的旋轉式操作，既有美觀又簡單實用。

測試過程中，筆者發覺駕駛席的浮動懸掛系統反應非常靈敏，即使車身有少許抖動，座椅已經相應浮動，在舒適角度來說值得一讚。



## SCANIA 歐盟五型 24 噸三軸貨車規格表

長X闊X高	10995X2500mmX3961mm	傳動系統	12前速手動變速同步嚙合波箱
軸距	5300mm	懸掛系統	前軸：葉片彈簧 後軸：葉片彈簧
總重	24噸	制動系統	全氣壓碟式制動系統 / EBS(ABS+ASR) / 循跡防打滑制動系統 / 廢氣煞車輔助
引擎型號	DC13 06	油缸容積	500公升
引擎形式	直列六汽缸24氣閥高壓燃油噴注可變式渦輪增壓	輪胎	295/80R22.5
汽缸容積	12740c.c.	代理商	SCANIA ( HK ) LTD 電話：2671 7001
最大馬力	360hp/1900rpm		
最大扭矩	1850Nm/1000~1300rpm		

# 採用 Exorin 引擎抗老化系統，讓你的車隊效率更高，所花成本更低

你的貨車或車隊，需要做的是在路上行駛，而非留在車房。車主因貨車的維修費用高昂而使業務受到影響，因此不斷設法尋找各種方法增加機件沒有故障的時間。此外，燃料費用是營運貨車公司的單一最大開支，所以公司也會嘗試尋求減輕成本的方法。

引擎，使引擎出現不必要的磨擦、腐蝕和阻塞，最終導致引擎性能受損、燃油費用上升和損耗增加；最嚴重的情況，是因工作停頓和機件故障而導致成本大幅上升。

Exorin能夠比其他濾網更有效解決上述問題，而且平時的保養和清潔的所需時間更少。

與其他清潔方法不同的是，Exorin能夠照顧整個燃油系統。清潔分為3個步驟：第一步是清潔引擎本身，清除感應器和喉管積聚的殘渣。如果油量感應器被殘渣阻塞，就會向引擎管理電腦提供錯誤的資訊，導致供應給相應汽缸的油量錯誤。



如需獲得免費諮詢，請聯絡：

Clement Lee, 8th Floor, West Wing,  
Menara Rohas Perkasa, 9 Jalan P Ramlee,  
Kuala Lumpur, 50450, Malaysia

電話：+603 2719 5689

傳真：+603 2050 2765

電郵：contact@exorin.com

[www.exorin.com](http://www.exorin.com)

- \* 燃油成本節省達10%或以上
- \* 引擎效率提升最多5%
- \* 減少一氧化碳、二氧化硫和碳氫化合物排放
- \* 減少多達74%黑煙

每個引擎在各種環境下，都會接觸到燃油系統中的雜質，影響性能、壽命和維修費用。Exorin可清潔引擎系統，並有效舒緩這類問題。這套抗老化系統，是唯一能清潔整個燃油系統的產品，涵蓋油缸、感應器等部位。

時間越久，所有燃油，包括柴油、汽油等，都會吸收周圍環境中的硫質、樹脂、蠟質、水分及其他物質和粒子。在未經妥善過濾的燃油系統中，這些化學品最終會進入引

燃油系統經過處理之後，Exorin將會繼續中和、分解和吸收油缸、喉管和引擎內的殘渣。然後，在一般操作情況下，Exorin會燒掉燃燒室內的雜質，並經死氣喉向外噴出。

乾淨的引擎所產生的機械結果，就是內部磨擦減低、燃燒更加徹底，損耗也得以減少，並會因燃油費用下降、壽命延長和故障減少而節省大量金錢。

在第二步，油缸與燃油管道亦會得到清潔。Exorin也確保凝結水會從系統中抽走。在最後一步中，每個油缸都會注滿柴油，確保系統獲得持久保護。

Exorin產品專門用於專業用途，貨運公司/管理如擁有自己的技工，可要求接受訓練，讓他們能夠自行使用。訂購產品，即可享有上述各種好處。



# 續保計劃讓人更感安心；軟件可減輕經銷商的負擔

Autoguard Warranty Services Sdn Bhd是亞洲具領導地位的保養服務供應商，為PC、LCV和HGV提供續保產品。公司最近推出度身訂造軟件計劃，以管理你的擔保申索情況。

Autoguard擁有30多年為私家車、商用汽車和電單車提供續保(EW)的經驗，讓大量商用汽車車主和分銷商從他們的服務中受惠。業界調查指出，達半數客戶在第一年保養期內已經失去聯絡，只有約兩成客戶續期至第三年。由於續保須使用原廠零件，而且須在特許經營車房內維修，因此確保能夠留住客戶更長時間。顯然，此舉可確保汽車留在特許經營網絡中逗留更久，並使經銷商/分銷商提供最佳的客戶服務體驗，同時使零件、勞動力、潤滑油等的營業額上升。

度身提供的續保套餐有多種：只提供首兩年保養或提供最多三年保養、強制或自願續保，及包括或排除某些特定內容等等。此外，你可讓Autoguard為你處理申索方面的管理事宜，讓你能夠集中處理業務上的其他範疇；而且，只有有效的申索才會批核，讓你感到安心。

製造商和經銷商如希望延長製造商保養期，Autoguard可為此設計產品，並與保險公司一起推行，然後代表保險公司管理申索及其所有其他方面的事宜。與其他保險相似的是，擁有服務而無須使用，比有需

要卻沒有使用服務更好。

除了提供續保之外，Autoguard也推出了全新的軟件系統。經歷兩年的發展後，汽車分銷商現已能夠利用這款工具管理申索。Autoguard指出，分銷商若以人手（或以Excel等）管理申索，就會批核了20至25%無效的申索。這款全新系統適用於所有類型的汽車分銷，重型貨車亦包括在內。系統以網絡為基礎，車房將申索資料上載至系統，分銷商或Autoguard就可檢視申索，並且予以批核/拒絕。系統可保留所有後勤資料，讓相關人員檢視；Autoguard也可為大多數汽車記錄製造商標準維修時間，確保勞動時間不會過度申索。

軟件可使你由手動處理變成自動化，讓你管理申索，並生成與所有申索相關的報告，令你節省時間金錢。Autoguard為客戶提供各種授權，或代表分銷商管理申索，使客戶得以免除所有行政負擔。

分銷商如需就保養核數，此系統就可能十分適用，因為報告可正確評核處理的申索，確保分銷商獲得正確申索金額。

有關服務的詳細資料，請聯絡Autoguard董事總經理Matthew Stuart。他是英國籍人士，Cycle & Carriage前營運總監，擁有28年汽車零售經驗。他也是汽車工業學會的委任代表，及獲選為該學會的資深會員。



Autoguard Warranty Services Sdn Bhd  
(836230P)

Suite A12.5 Manara UOA Bangsar  
No 5 Jalan Bangsar Utama 1  
59000 Kuala Lumpur  
Malaysia

電話：+603 2287 3878

傳真：+603 2287 5800

電郵：info@autoguard-warranty.com



# 北京盛事：Daimler 與中國貨車生產商福田汽車，慶祝合資企業「北京福田戴姆勒汽車有限公司」成立

(北京) 2月18日，Daimler 及其中國合作夥伴北汽福田汽車股份有限公司，共同舉行了一次盛大慶典，慶祝獲得合資企業「北京福田戴姆勒汽車有限公司」(Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd.) 商業牌照。合作雙方在北京舉行牌匾揭幕儀式(牌上刻有合資企業的名稱)，新公司將於北京懷柔區的福田歐曼(Foton Auman) 廠房營運。

福田戴姆勒將能夠讓Daimler的商業汽車部門全面進軍中國市場，提供中型及重型貨車選擇。過去五年，在此一市場分類之中，中國的市場規模已增加一倍，且已售出超過100萬部貨車。去年，中國的中型及重型貨車銷量，已達到全球總銷量的四成左右。

Daimler AG 管理委員會成員兼 Daimler Trucks 和 Daimler Buses 主管 Andreas Renschler指出：「成立福田戴姆勒，我們就能在 Daimler Trucks 全球增長策略方面再

度向前邁進，也能令我們在中國本土的產品組合得以擴充。我們佔北京福田戴姆勒汽車公司的五成股份，這使我們能夠在中國貨車市場上扮演重要角色，並讓我們能夠進入這個令人垂涎的大規模市場。此一合資企業現已能夠完整運作，我們就能夠發出清晰的訊號——我們將履行承諾，發展 Daimler Trucks 的全球策略。」

福田汽車最大股東，北京汽車集團有限公司董事長徐和誼相信：「Daimler Trucks 與北汽福田共同成立合資企業，使Daimler和北汽福田在中國長久的聯繫提升至全新層次，並會大舉強化我們在策略及營運上的合作。」

合作雙方擁有清晰目標，就是同時利用「兩個世界的最佳特點」。除了作出金融投資外，亦會協助負責合資企業的財務、資訊科技、品質管理和開發部門。此外，Daimler將會在福田戴姆勒的總部設立 OM 457 引擎的生產設施。OM 457 現正

成功應用於歐洲及南美洲的平治商用汽車之上，且將會符合中國未來的國IV排放標準(相當於歐盟IV期標準)。

福田汽車將貢獻出現有的歐曼中型及重型貨車業務，包括生產地點及銷售和服務網絡。合資公司也將能夠利用福田在中國與亞洲其他國家的市場知識和經驗，使整個地區都能加快業務發展。福田戴姆勒首部共同開發的貨車，已預定於本年第三季完成生產。

自1998年進軍貨車業務以來，福田汽車已錄得急速增長。去年，福田汽車售出超過10萬部中型及重型貨車，使之成為中國貨車市場的重要企業。第二間貨車廠房現正於北京懷柔區擴充，使福田戴姆勒合資公司的貨車總生產能力達到16萬輛。

有關 Daimler 的更多資訊，請瀏覽

[www.media.daimler.com](http://www.media.daimler.com) 和

[www.daimler.com](http://www.daimler.com)

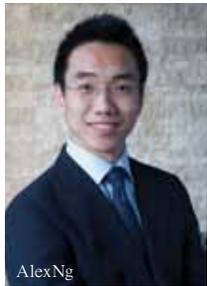
# TAPA TSR 認證 抑制物流業風險

歐盟數字顯示，歐洲供應鏈中的高增值、高風險產品被盜，每年令業界損失達82億歐元。在香港，瑞士通用公證行 (SGS) 提供科技資產保護協會 (TAPA) TSR認證，藉以遏制此等風險。

SGS在1959年進入香港，總部位於日內瓦。公司指出，香港已躍身成為全球最具競爭力的物流樞紐之一。近年來，本地員工數目出現強勁增長，由2005年的300人大增至現時的1,200人。



Benjamin Karl Scholz



Alex Ng



Ivan Ha



Andy Chau



## 特別貨物

在管理大量極為重要的貨物方面，香港至今依然是首選的樞紐。中國近年經濟出現高速增長，因此不斷吸引大量奢侈品牌的消費品和高增值貨品。香港的定位獨一無二，能夠疏導這些不斷增加的進口流量。

香港SGS產品經理夏耀華先生指出，高增值產品需要受最嚴密的安全保護，而香港SGS作為唯一頒授TAPA TSR認證的機構，自2009年起，已協助多間物流公司提高供應鏈安全度和競爭力。夏先生說，TAPA TSR標準已經確立，可確保整個供應鏈中的資產運輸得到安全保障；他亦補充，認證也能夠加強貨物運輸時的安全度，從而減低保險責任風險，並讓各大機構更能招攬生意。夏先生把TAPA TSR形容為「不可或缺或認證」，以打擊物流程序中的有組罪案。由2009年起計算，SGS已向香港和中國南部超過50間物流公司，頒發TAPA TSR認證。

## 市場領導者

基華物流 (CEVA Logistics) 在2007年8月成立，由TNT和EGL合併而成，也是首間獲得TAPA TSR認證的公司，獲頒認證的

日期為2010年3月。大中華地區營運副總裁 Benjamin Karl Scholz說，CEVA的業務集中於科技、工業、消費者、能源和汽車行業，因此發展專門的解決方案，去符合客戶複雜的需要，對CEVA而言至關重要。

Benjamin說：「隨著本地交通運輸量穩步上升，我們運送的貨物中，已有更多高科技產品、服裝、藥物和原料。我們相信，我們的客戶需要受高度保護的供應鏈：遵從全球標準，確保交通安全穩妥；貨車亦已配備防盜和防劫裝置。達致TAPA TSR認證標準，可有助確認CEVA的定位：以全球標準提供優質的交通服務。」

## 品質保證

1995年，卓伶物流集團 (Crystal Logistics Group Company) 在香港成立，是另一間物流先驅，在2010年獲得香港和中國的TAPA TSR認證；去年12月，更已在東南亞國家聯盟中的所有國家獲得認證。集團主席Andy Chau稱，TAPA設計優良的安全政策，可確保文件和商品以最保密的方式管理。認證的要求和標準相當嚴格，涵蓋貨車團隊和倉庫，全面的安全系統、閉路電視和火警鐘，以至職員的監管情況等等。

要達致TAPA的要求，就必須遵從高水平的安全、管理和商品處理程序，因此Andy Chau相信，認證可以提升公司信譽：「從客戶的觀點出發，可以看出他們著重安全度和高質素的管理水平。TAPA認證有助建立值得信任的關係，而且更能確保業務營運得更安全、更順暢。」

## 符合需求

嘉里物流 (Kerry Logistics) 為香港公司，在全球23個國家設立辦事處，僱員數目約為16,000人，車隊中的汽車數目達8,000輛。去年10月，以曼谷為基地、嘉里物流的成員公司KART，亦已獲頒TAPA TSR認證。

「作為建立東南亞國家聯盟跨國道路交通網絡的先驅，嘉里物流已經將新加坡、泰國、越南、柬埔寨和老撾，直接與中國西部的昆明與南部的深圳聯繫。」嘉里物流 (曼谷) 總經理Alex Ng道出：「TAPA TSR意味著我們向客戶提供的貨運服務已得到評核，符合高度安全標準。這項認證也能幫助我們提升安全水平，以符合客戶不斷提升的需求——為高增值產品提供持續不斷且安全的供應鏈。」



# HerrMAN – 使用馬牌HCS 輪胎環遊世界

某些旅程總會花上較多時間。840日後，這部度身訂造的 MAN KAT1 6x6 終於抵達馬來西亞。在想像得到最嚴峻的環境中辛苦經歷 40,000 公里路程後，馬牌 HCS 輪胎終要予以更換。

馬牌森馬 (Sime) 輪胎亞太區市場推廣經理 Hartwig Kuehn，一直緊隨這次貨車遊歷之旅。大約在3年前，他仍在德國工作，當時 Stefan Sigl 找到他，希望知道這輛貨車最適合使用哪些類型的輪胎。經過一些電郵交流之後，Sigl 選擇了德國漢諾威最佳的越野用途輪胎：馬牌HCS。這款輪胎獲德國軍隊使用，這點已證明了輪胎在嚴苛的環境中使用的價值；馬牌HCS還能在柏油路上安靜行走。Sigl與Kuehn從來未曾正式會面，因此他們最後在吉隆坡的馬牌輪胎地區總部相遇，實屬非常難得。兩人都從德國前往馬來西亞，只是乘搭貨車所用的時間長了「一點」。

Petra Sigl 過去是社會教育工作者，他的妻子Stefan至今已到處遊歷逾2年。他們自資出發，每月所需費用約為1000歐元；目前在德國，這個價錢最終只能僅僅繳付房租。之前經營一間製作公司的 Stefan，成功撥出足夠金錢購買貨車、兌換貨幣和不斷在路上持續駕駛。她的「宏大旅程」在2004年聖誕期間構思出來。在這之前，她已使用較小型的汽車遊歷非洲和歐洲，因此這次必須尋找更大型、更舒適的車種達成她的目標。

經過深入調查和大量測試後，Stefan Sigl 決定購買一輛前德國軍用貨車——配備駕駛艙和貨台的6x6款式KAT。她指出，作出這個抉擇的主要原因，是「採用的技術帶來簡單實用的性能」。她將這部MAN貨車命名為「HerrMAN」，可翻譯為英文「Mr. MAN」但同時也是德國人常用的名字。由於在過去的旅程中累積到大量經驗，她決意要為這輛貨車作出

變革。將現有貨車轉變成流動貨車屋，單是策劃已花費了大約1年時間。5年之後，Stefan Sigl終於徹底完成改造工作，其中有九成工作更是由她親手完成。「如果在路途上出現問題，我根本無法負擔得起昂貴的技工從歐洲飛來的價錢。因此，我讓自己熟悉所有技術詳情。」Sigl如是說。除了車架之外，幾乎所有地方都徹底改頭換面：額外的燃油箱和水箱都已安裝妥當。原本安裝貨台的位置，改以住宅貨櫃屋代替。兩個獨立的空調系統，為駕駛艙和居住區域提供舒適的空氣溫度。太陽能板為所有電器提供能源。





所有安裝設備組合為一，使HerrMAN能夠讓駕駛者長時間自給自足，即使駕駛極長距離亦絕無問題。理論上，汽車可行駛約4500至5000公里，水和食物能應付4個星期的需要。整個系統現已使用馬牌輪胎6 x 14.00R20 HCS，總運載重量為18噸。

這趟「宏大旅程」自2009年11月開始，夫婦兩人已橫越多個國家，包括瑞士、意大利、希臘、土耳其、敘利亞、約旦、沙特阿拉伯、阿聯酋（2次）、阿曼、伊朗、巴基斯坦、印度（2次，共6個月）、尼泊爾（2次，共5個月）、中國西藏、中國雲南、老撾、泰國、柬埔寨，最後進入馬來西亞。車上的第三位乘客為Husky Justin，途中他在印度著名的泰姬陵地區逝世。由尼泊爾的路途開始，一隻流浪犬負責在晚上看守貨車。據Petra所說，這隻狗在某日遇見他們之後就不肯離去。由於他們當時位處加德滿都，他的名字就直接取自該處地點，自此流浪犬就名叫「滿都」。

過去2年，兩夫婦已看過大量不同事物，但卻從未遇過危險或遭恐嚇。他們指出，所有人都十分樂意看到有人欣賞當地景點。這對夫婦沿路上亦有協助其他貨車司機克服困難地形，及橫越一些令人恐懼的橋樑，因此結交了不少朋友、看到不同的國寶，並在可怕的交通情況下學會忍耐。Stefan說：「柴油價格變更幅度極大，這使我們感到相當驚訝。在某些國家，柴油甚至便宜得幾乎不用花錢。」Petra一度返回德國，出席其中一個兒子的婚禮；另一次短聚則會在短時間後出現，因為另一位孩子也要舉行婚禮。除了這兩次之外，他們並無特定計劃，不用匆忙地「在某個時間須到達某個地點」，因此更能盡情享受旅程。

輪胎對旅程至關重要。HCS是一款全軸安裝輪胎，專為嚴苛環境

應用而製造。輪胎採用鋼質胎體，強化胎唇、胎邊和帶束層組合，使其在越野環境中非常耐用，無論越過佈滿岩石和泥沼的地帶、在不平坦的表面上行走，還是經常出現動態負載突然轉變，這款輪胎都能應付自如。特製的越野胎面膠，可保證輪胎受到最小的碎石鑽傷或塊狀撕裂。HCS胎紋結合優質的咬地力和自我清潔能力，在充滿沙塵和泥濘的地面更能發揮性能。輪胎須承受最高攝氏60度的高溫，因為必須能夠在約旦、阿聯酋和阿曼的沙漠地帶中抵受酷熱天氣。他們要面對的最嚴竣、最寒冷路程，是穿越印度北部的拉達克，該處高達海拔5,360米。「既狹窄又陡斜的單程道路，大石在一側的上方懸垂著，另一側是300米深的峽谷，地面上還佈滿石頭，因此輪胎、器材和駕駛者，都必須發揮最佳實力。

遊歷40,000公里後，Petra和Stefan Sigl終於抵達馬來西亞。Stefan

Sigl對輪胎表現大加讚賞：

「我從來沒有想過，這些輪胎竟然能捱得過所有難關，而且使用哩數如此的長。我們的後備輪胎從來未使用過。輪胎的咬地力極佳，即使在凸凹不平的道路或柏油路上行走，也能保持駕駛方向穩定，而且極為寧靜。我得再說一次：這款輪胎無出其右。」

最後，HerrMAN停留在巴生（位於吉隆坡附近）的馬牌輪胎Continental Best Drive油站。專業的輪胎技師團隊和安裝員，細心檢查輪胎的鋼圈、外胎、內胎和襯帶。趁著HerrMAN停留在此，貨車也轉用了另一款燃油。H2O的Tan Saw Cheng斷言：「我們會

使HerrMAN適用於下一次環遊世界的精彩長途之旅。」

現在Petra與Stefan已經繼續他們的漫長旅程。他們計劃行經印尼前往澳洲和紐西蘭。馬牌輪胎將會伴隨他們左右，並祝願他們使用全新14.00R20 HCS輪胎的旅途愉快。





# 車壇「大象」傳奇

## ——訪大象車行老闆徐日昌



十多年間，大象車行從一間寂寂無名的二手車行，發展成為每年新車銷量數以百計的瑞典SCANIA重型貨車特許經銷商，過程可謂充滿傳奇。

今天，「大象」在落馬洲的新田擁有面積超過二千平方呎的寫字樓和過萬呎的展銷場，但回想到1995年，「大象」才剛剛起步，提起創業經過，老闆徐日昌(Antony)只能用一句「誤打誤撞」去形容，因為在此之前，他根本對汽車，特別是重型貨車一無所知，但一個這樣的人為何能夠晉身成為現今本港貨車壇舉足輕重，而且受到國際重型車輛巨擘視為合作伙伴？且聽徐日昌仔細道來。

故事要從1994年說起，話說當年的徐日昌是一名地產從業員，經兄長的一名朋友向他表示，知道當時SCANIA的香港代理商正在



招聘營業員，問他有否興趣前往一試後，結果改寫了他的未來。還記得當時的營業經理向他拋出了一條問題：你會怎樣對待客戶呀？徐日昌漫不經意地回答了一句，但想不到就憑一句“將佢哋當成朋友囉”，徐日昌便加入了SCANIA大家庭。

雖說加入了貨車壇，但如何展開工作對徐日昌這位車壇新丁

而言，真是前路難行，但他的不懈努力終於獲得回報。為了提供更完善的服務，徐日昌於是夥同一位同事，於1995年初成立了大象車行，專門處理買賣過程中收回的舊車輛，避免舊車成為一個無止境的負擔。由於當時很多人將龐然大物的貨櫃車稱為大象，於是就地取材，取名為大象車行。

屈指一算，「大象」已經進入18年了，在這段日子中，「大象」的經營絕非一帆風順，就以1997年亞洲金融風暴和2002年沙士襲港為例，香港的經濟大幅下挫，貨運業一蹶不振，徐日昌的貨車銷售業務當然亦受到猛烈衝擊，甚至資金周轉也出現困難，其後連合作夥伴也意興闌珊萌退意，但他依然咬緊牙關捱過困境，在經濟復甦之後，他的銷售業務亦乘勢而上，每年售出的新車由最低潮時的大約30輛升升至過百輛。

2008年，SCANIA廠方自行經營香港零售業務，徐日昌的身份角色出現轉變，初期加入SCANIA，憑著對行業的了解和廣闊的人脈網絡，SCANIA在2011年正式委任「大象」為廠方授權代理商，在此角色下，徐日昌可根據市場的路向而向廠方訂購不同型號的車款，加強他的經營靈活性。

在訪問當天的兩小時內，就不斷有客戶登門或致電向「大象」查詢購買新車或二手車事宜。看來，徐日昌和他的「大象」未來將會更穩步發展，繼續為業界提供更專業和優質的服務。



# 2012年達喀爾拉力賽上， 日野獲得10公升以下組冠軍

## 伊斯坦堡 訂單聯絡



(圖片由日野公司供應)

繼多年來獲得21項榮譽之後，在2012年1月1日至15日舉行的阿根廷-智利-秘魯達喀爾拉力賽“10公升以下”組，日野連續第三次榮獲冠軍，開創了連續獲獎次數的記錄。日野1991年首次參與此項賽事，成為第一個參加這項比賽的日本卡車生產商。1994年和1995年，進入卡車組總分第二名。1997年，日野有三輛卡車參賽，並成為首個取得該組1-2-3全勝的參賽隊。隨後，日野取得了卡車組三次第二名，並取得了10公升以下組自1996年設立以來12次比賽的11次冠軍。去年，日野與Yoshimasa Sugawara 執掌的Team Sugawara 聯手，Yoshimasa Sugawara連續30次參加達喀爾拉力賽，保持了參加該項賽事次數最多的記錄。他的兒子Teruhito Sugawara以 HINO TEAM SUGAWARA 的名義才加此項比賽。日野派出了四名從分銷商處選出的機械師面對此項比賽的挑戰，反映出整個日野集團的凝聚力。最終，在卡車組的76個項目中，大部分專為賽車設計的車或號稱發動機排量為HINO 500系列兩倍的所謂的巨型卡車-Teruhito Sugawara 取得了10公升以下項目的冠軍，卡車組總分第九名。在這些單個組賽事中，Yoshimasa Sugawara取得了第3名和第24名的成績。

## 臺灣組裝的第1000輛 DAF

2011年12月16日，第1000輛本地組裝的DAF CF85卡車在臺灣台宇汽車股份有限公司 (FASC) 走下生產線。DAF 自2006年即活躍於臺灣，去年更是成為歐洲品牌重型牽引車市場的領導者。FASC 負責DAF卡車在臺灣的本地生產以及營銷與售賣。採用從恩荷芬 DAF Trucks運抵台北的“CKD (全拆裝)”包，平均每週可組裝10輛CF卡車。DAF對FASC組裝員工進行培訓，以保證臺灣組裝的卡車達到恩荷芬與利蘭生產汽車的相同高品質。DAF 向臺灣市場供應雙軸和三軸CF85 牽引車與剛體。“由於低的未裝載重量與高裝載量、卓越的司機舒適度以及獨特壓縮倉與高發動機輸出功率，這些車輛是大批量配送的理想選擇。” FASC董事長陳勝光說



道。“通過與DAF合作，我們旨在鞏固FASC的市場地位，公司2012年目標是註冊650 CF車輛，而今年是450輛。我們同時投資當地組裝DAF LF 貨車的可能性。” DAF Trucks N.V銷售行政董事邁克爾庫吉斯說道：“我們以與FASC合作而驕傲。FASC是領先的專業合作夥伴，致力於進一步鞏固DAF在臺灣的市場地位。該公司的資歷以及在市場上的持續成功非常有助於實現這一目標。”

# 闯入洪水中的引擎： 貨車司機如何協助 舒緩曼谷水災 所帶來的負擔





過去數月，泰國受歷年來最嚴重的水災侵襲。曼谷多個地區被洪水淹沒，受影響地區的火車和巴士均停止服務。取而代之的，是數以千計運載乘客和急救工具的貨車。

曼谷中心瀰漫著「世界末日」的陰霾——平日繁華喧鬧的景象，如今已被恐怖的寂靜籠罩著。在遠處，經喇叭發出的指示，將筋疲力盡的市民引導到一條長長的軍用貨車隊列上。數以千計的汽車滯留在高速公路上，但水位不斷上升，車主不得不紛紛棄車離去。曼谷北部郊區全部被水淹沒，政府故意放棄該等地區，以圖防止洪水湧入首都的商業和金融中心。國家北部的部分平原水深達2米以上。水災於去年7月開始侵襲，奪去了超過500人的性命。在行人路上，軍隊設置了一個野外廚房，將煮製好的食品免費分發給缺乏基本必需品的難民。

因缺乏睡眠而雙眼發紅的Chumpol，在隊列中靜靜等候派發米飯和雞肉。他的注意力集中在收音機的新聞廣播訊息，每小時均留意著水災的事態發展。他的貨車停泊在遠處的道路上。他正是使用這輛貨車，不斷來回接載因公共交通服務停止而受影響的乘客。在受災最嚴重的地區，公共火車和巴士都因為洪水高漲而被淹沒，貨車就是唯一剩下的選擇。有見及此，軍隊和政府均徵用全國所有可用的貨車展開協助。商人無時無刻都在尋找能夠讓自己家傳戶曉的好方法，他們很快就意識到，在這種處境之下可帶來甚麼益處。他們為貨車提供贊助，在貨車車尾板上加上自己公司的廣告，並以這些貨車把瓶裝水運載到受水災影響的地區。對他們而言，這正是既便宜又見效的廣告宣傳方式。

### 「泰國皇家軍隊」Unimog貨車駛往救援

Chumpol是一名軍人，他駕駛的Unimog 404確實是遇到這種水災時採用的理想工具。他有點自豪地解釋道：「這部貨車幾乎哪裡都能去。我們可駛往幾乎所有交通工具都無法進入的地方，還能協助淹沒的車輛。」Unimog 404的大小為拖頭與貨車之間，是世上道路交通之中獨一無二的汽車。超強的硬度、越野能力和完全防水的點火系統，使其能夠抵受1.2米水深，因而深受全球陸軍和消防部隊歡迎。在曼谷，這些汽車在大多數災區都能看到蹤影，車上運載著失去一切的乘客。在市內縱橫交錯的高速公路上，居民紛紛沿著矮牆停泊汽車，以圖安全保管自己的物品。該處可以看到兩行，甚至三行汽車遭遇最嚴重的擠塞，車輛數量數以千計，堵塞著一些未受洪水影響的道路。警察已向車主發出警告，罰款500泰銖，因為這些車輛導致塞車和意外，並阻礙救援任務。但是鑒於災難受影響的範圍甚廣，當局已放棄扣押車輛，停泊在最危險的地方除外。曼谷有460萬名電單車駕駛者，混亂情況無處不在。

### 泰國遭洪水侵襲，貨車無法運作，汽車行業一片愁雲慘霧

作為旅遊熱點，泰國擁有眾多優美海灘和椰樹，閃耀在美艷的藍天之下。除此之外，泰國也是不少全球大型企業的宏大工廠，從成衣以至電子產品和電腦硬件均有生產。全球達一半的硬碟機也在這裡製造；然而，汽車業卻似乎是最受影響的行業。豐田、本田、日產和福特都錄得災難性的生產數字。泰國第一位的汽車生產商豐田，每年的工廠生產量接近700,000輛；但是今年的數目卻會大幅下降。工廠的運作目前已經停頓，因為本來向這間日本巨頭供應零件的多間公司，其

生產線已被迫停止運作。道路已經被水淹沒，貨車無法運作，使整個國家的經濟活動陷入徹底癱瘓狀態。正是處於這種極端環境，就能看到道路交通系統是一個國家不可或缺的重要設施。

### 極具挑戰的任務，毫無恐懼的餘地

Arun駕駛五十鈴貨車，將其佈置得像棵聖誕樹。他平時會把米飯運送到曼谷北部地區，但上漲的水位迫使他停止工作。後來，他發現自己能夠以貨車在首都內的受影響地區運載乘客。他原本來自泰國南部接近馬來西亞邊境之處。小時由於家境貧窮，無法上學，於是他決定接受技工學徒訓練。他對自己工作非常認真，充滿熱誠，這使他能夠攀升為令人羨慕的貨車司機一職。他已不會再尋求更高職位，因為他現在已全力獻身這項工作，而且穿梭於曼谷洪水街道之間，令他感到幾分自豪。這是富挑戰性的工作，而且絕不可以出錯。他以時速20公里的速度，小心翼翼駕駛貨車，途中水位有時會上升至貨車的擋風玻璃。Arun明言：「根本沒有時間讓你恐懼。假若引擎拋錨，就無法重新啟動。」能見度幾乎為零，浸沒的道路上隱藏著無數不可能察覺的陷阱：看不見的沙井、各種可能導致爆胎的垃圾，還有在路上發現沉沒了一半，但仍在掙扎的船艇等。「車程必須盡量平穩，」他解釋：「太快的話，貨車就會產生波浪，可能會淹沒這些船艇，或者蹣跚踱步，水深浸至胸口的人。」在這種艱難日子中，貨車成為格外流行的交通工具。昔日，貨車司機被指斥開車太快，導致多宗意外並污染城市，如今卻被視為拯救城市的英雄。「人人都不會察覺得到，工作中使用的所有東西，某程度上都以貨車運來。現在，他們終於恍然大悟，明白我們是貨運業者，而不再是麻煩的人。」然而，司機最難忍受的事，

是全日都需要在充滿濕氣和腐爛氣味的環境中工作。Arun在駕車時不穿鞋子，他發覺每次在必須走出貨車踏入水坑時，不穿鞋子比較容易走動。現在他的手腳都長滿了難看的暗瘡。政府當局建築穿著水靴，但是當地物價飛漲，Arun不想把額外金錢花在這些認為「多餘」的用品上。他說會在一切事情都結束後前往醫生處診治。

### 鱷魚在傳出惡臭的水中施襲

有傳這指，電視畫面上看到一隻狗的多張圖片，該狗隻仍然生還，但是其中一隻後腳遭切斷，傷口有如因樹枝剪而造成。可以預料得到，事件會更快令市民恐慌。數十隻鱷魚從被淹沒的農場中逃出，並在首都內的臭水中流浪，甚至進入市民住所。當局已聘用獵人捕獵這些鱷魚，獎金為每隻鱷魚25歐元，不管鱷魚是生是死均有酬勞。此外，全日新聞報道好像還嫌市民的精神仍未降至谷底，持續發放鱷蛇及其他毒蛇的圖片。Chumpol解釋：「蛇通常會在污水渠內生活，但目前水位上漲，牠們無法呼吸，因此浮上水面。」但國家當局並沒有估計錯誤。對人口最大的危機，實際上在於其他方面：觸電、遇溺，還極有可能出現傳染病爆發，因為在濕地滋生的蚊子，可帶來瘧疾和登革熱疫症。可幸的是，泰國人十分講究清潔，儘管處於如斯艱難的境地，亦保持高度衛生。一列載滿乘客的垃圾車車隊努力駛往大街，其時水深達5呎左右。市政府瞭解當地情況，因此收集垃圾就成為防止疫症的首要事項。他們額外聘請2,000名垃圾收集人員，此外如有需要，會把貨車替換成小艇。遇溺動物的屍體必須盡快運走，但是任務困難重重。在炎熱的天氣下，街道遭大量垃圾淹沒。



### 盜賊闖入棄屋爆竊

Chumpol居住的地區已無食物及食水供應。儘管房屋周圍已放置一個個沙袋，但洪水湧至後仍無法長時間抵受得住。如今，沙袋已淹浸在噁心的啡色液體之下。可是，與曼谷內數以千計的人一樣，Chumpol不理會政府發出的指示，決定留在家中。在短短數小時的休息時間裡，他與幾個鄰居帶著武器巡邏，以防竊賊搶劫被遺棄的房屋。目前，水位已稍為下降，但是對已居於此種環境數個月的人而言，洪水退卻的速度還是過慢，這些地方既骯髒且飽受污染。水位越趨下降，泰國人民的怒氣卻不斷上升。他們遣責政府並無盡快瞭解事情的嚴重性。曼谷的水災已演變成政治問題，政黨因此事互相鬥爭。首都的中心最後終於沒有受到影響，但災難造成的後果仍相當嚴重：超過500人死亡、數以百萬計的市民遭受極大傷痛、成千上萬間公司倒閉，大量農地被水淹沒。即使政府承諾撥款210億歐元盡力協助工業區和使投資者重拾信心，國家仍需多個月的時間才能回復到天災之的狀態。不知道犧牲自我拯救曼谷的人，是否會贊同這些補救措施。



### 平民英雄

Arun和Chumpol並不知道還需在曼谷街道上駕駛貨車多久，幸好他們都享受正在從事的救援工作。軍隊和道路運輸行業不斷協助受影響的人口，形象因而得到大大改善。但是超長工時和睡眠不足的情況，已經開始影響這些司機，在這種極端環境下尤為嚴重。Arun努力保持精神，嘗試不去想那些每日失去聯絡的人，而每次走出貨車協助有需要的人時，也不會考慮是否被蛇咬到。到了第二天，在駕駛艙睡了數個小時後，他就會返回自己的崗位，在曼谷這個細菌溫床不停工作，無視所有自己可能會感染到的疾病。世上總有平凡的英雄——跳入海水拯救小孩的人，或者奮不顧身闖進烈火熊熊的房屋的消防員。顯然，Arun和Chumpol都在這些英雄之列。那些對這個世界失去希望的人，真的要好好反思一下。

# 市區巴士 - 令舊有客運 交通系統得以 復興的契機

巴士的價值一直都與Benz (1895) 和Daimler (1896) 在19世紀末期發明汽車息息相關。這是汽車歷史上的里程碑，也是成功故事的開端，為所有人提供低廉的交通方式——取自拉丁文的「omnibus」（意指「為所有人」）一詞，已精準表達了這一點。

但是在過去數十年間，享受自由決定前往的地點、享受高速飛馳和加速的快感，並以成為車主，甚至以成為名牌汽車車主而感到自豪。這使得私家車的需求越來越高。

然而，隨著時間過去，越來越多城市受到汽車過多的困擾：停車的時間變得更長，使得交通緩慢，在繁忙時間更擠得水洩不通；泊車空間越來越少，汽車數目卻日漸增加，使人怨氣大增。汽油和柴油消耗量持續上升，導致溫室氣體排放量大增，氣候亦受到影響；而且地球上可供應的化石原油有限。效率將會是未來數十年的重點，而監管良好的本地公共交通系統，正是最有效的效率的運輸方式。

市區雙層巴士在香港扮演重要角色，正如港鐵一樣。兩者互相結合，就成為了世上最有效率的公共交通系統之一。巴士線的密度和時間表的組織均值得讚賞。車費為大眾可接受的水平，對低收入人士尤其有幫助，在有需要時可立即乘搭。綜合以上各項，可見香港實屬公共交通的典範。

計算耗油量和二氧化碳排放量後，巴士、飛機和火車都是當今最具效率的交通工具（以每個人為單位計算）。

當然，網絡管理科技的持續改善已經在預期之內。除了效率更佳的柴油引擎，及持續優化的耗油量和二氧化碳排放量外，領導全



球的巴士生產商，例如平治、MAN、富豪和Scania等，均在測試各種全新概念，例如氫氣和混合燃料車種，藉以準備推出下一代的環保巴士。

巴士生產商和公共巴士公司合作無間，一起協助發展全新技術和系統，特別是將能符合社會對未來環境要求的產品。

不過，需要改善之處並不只與產品有關。要滿足巴士乘客的需要，除了舒適和安全之外，出色的網絡、時間和能力管理亦必不可少。

流動性一直都是自由和彈性的縮影。汽車數目上升、城市交通擠塞日趨嚴重，以及長時間找尋泊車位的不便，都是公共交通復興的重要跡象。

Rainer Thiel博士，德國夫朗和斐協會獲獎應用研究工程師，現於Daimler商業部門任職企業策略主管和東南亞市場行政總裁兼主席，從事企業的各項重要職務。

貨車也會关照你  
當然，最好選用**6x4**貨車！





「全部都是6x4，十分化算！」在香港營運五部貨車的小型車隊老闆如是說。他的業務讓他常常往返深圳，位置僅僅在新界與大陸口岸後面。蘇先生今年47歲，憑藉其20年貨車經驗，開始自行經營業務和管理車隊，利用沒有貨車的司機工作。此舉使他的業務極具彈性，但同時仍須保持自己的競爭力。

期標準，但也指出每個元件都有潛在故障風險。蘇先生的車隊認為，MAN貨車表現優良，至今未出現過任何問題。

除了科技變革之外，在過去20年來，大家對「貨車司機」的看法亦有所轉變。貨車司機已不再是數小時就學懂的簡單工作。現在，貨車



蘇先生在業內經驗豐富，這點很快已得到確認。他首部駕駛的是日野 (Hino) 貨車。「當年我最喜歡那部貨車，只是因為那是最好的貨車。它比當時其他牌子的日本貨車都要出色。」根據他的說法，與其他牌子相比，他的日野貨車出現的技術問題較少，耗油量也較低。隨著時代變遷，新款貨車不斷進入市場，這些重要優勢至今依然能夠保持。無論你營運大型貨車公司，還是像蘇先生一樣擁有小型團隊，都能察覺到這些優勢。

多年來，貨車的確有很大轉變。更多技術能夠應用於貨車的駕駛艙；但是最重要的，還是車上的所有嶄新技術，是否能夠讓駕駛過程更加輕鬆。蘇先生認為，人人都喜歡電子玩意：MAN貨車對此駕輕就熟，加入貨車內的技術都非常可靠。許多同業人士都遇到可靠性方面的問題，這些問題主要由於電子零件故障引致，導致無法工作的時間增加，成本亦因而上升。他明白電子產品須符合歐盟5

已經是複雜的機器，司機須瞭解貨車的機械和電子知識，以及波箱和引擎設定，使貨車能夠在路面發揮更佳性能，司機也能夠診斷出故障所在。因此，貨車司機必須學到更多知識，而且追得上最新科技。蘇先生獲得最新資訊的方法，是定期到訪上水的MAN車房，與車房內的技工交談，並獲得最新發展方面的有用知識。

除了上述駕駛貨車的實際技巧之外，現今的司機也需要懂得小心謹慎之道，因為他們已在公眾監視之下。司機已不能再在快線慢速行駛 (road hog) 和魯莽駕駛。蘇先生說明：「你必須是精明的駕駛者！你要節省燃油、保護機器、節省投資金額，因此必須作出精明判斷。現今的司機須接受「防衛駕駛」訓練，因為交通密度正不斷增加，運載的貨物負載也比20年前高得多。」他的所有夥伴和司機均定期接受駕駛者訓練，確保時刻保持這種意識，使駕駛過程更為安全。

蘇先生也談及定期保養的需要，而且保養程序須進行得當。許多司機可能只會用壓縮空氣來清潔風隔，但長遠而言其實用處不大。如有已損耗的零件，就必須予以更換。雖然這些零件可能相當昂貴，但是貨車的故障情況將可減少，耗油量也更低，使貨車維持更高性能，長遠能夠使司機/車主節省更多。「這就是賺錢的方法，簡單之極。好好保養貨車，貨車也會關照你！」他指出這些問題並無快速解決的辦法。



時移世易，混合動力貨車可能將會成為香港業界的新焦點。但是，蘇先生對此仍未能完全信任這種產品。他仍未在實際路面上看見過混合動力貨車，而且時刻留意全新的替代能源可帶來甚麼效益。至於未來數年出現的另一項改變，就是中國貨車的崛起；不過蘇先生目前依然會採用歐洲牌子的貨車，因為中國貨車可能仍未達到他的預期。你可以辯稱中國貨車比較廉宜，但是正如他所指的，車價並不代表一切。目前，市場對中國貨車的渴求非常大，因可能會欠缺日本或歐洲貨車的安全功能，這點讓蘇先生感到不太自在。

被問及購買MAN貨車的原因，答案似乎十分明顯：司機會互相交流。所有司機都同意，重點不在於汽車本身的價格，而是貨車的整體擁有成本。蘇先生負責運送生果，因此機件故障會令他失去賺到的金錢。此外，貨車的設計和「Trucknology」也是重點之一。他擁有約20年駕駛貨車經驗，很多同業人士都推崇德國品牌，這使他有信心放膽一試。與蘇先生一樣，很多司機都認同MAN貨車擁有最好的引擎技術。在低轉數情況下，440HP馬力能夠提供強勁扭力，而且耗油量亦偏低。他的全部貨車都是6x4款式。

貨車設計也是吸引蘇先生的一點。駕駛艙就是他的工作基地，因此必須令他感到舒適，而且他必須每日能夠好好利用駕駛艙多個小時。蘇先生喜歡且強調的特點之一，就是MAN貨車的「人性化」設計。這種設計能夠令駕駛途中不會感到疲累。始終，即使小型車隊也得與同行競爭；假若競爭力不足，其他人就會取代這些工作。對蘇先生而言，他使用的貨車，正是使他獲得更多生意的工具。

貨車、巴士和引擎雖然是不同產品，但卻毫不吝嗇地全部注入日野 (HINO) 的哲學、優質技術，還有日野對生產可靠車輛的熱誠。

日野700系列符合重型貨車各種高需求的應用，例如環境因素、經濟效益，以及極佳的耐用度和多功能性，使運輸效率得以提升。有人認為，日野700系列的真正價值，在於一躍而成21世紀貨車的最新標準。

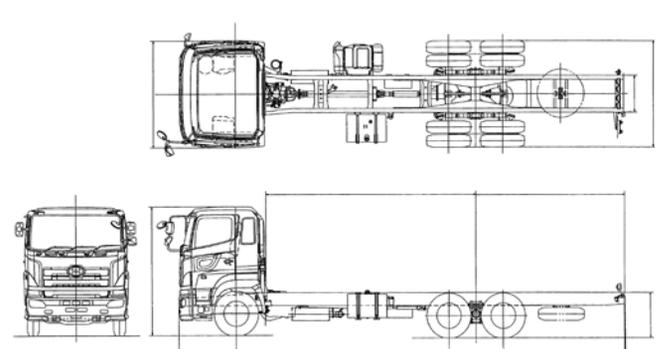
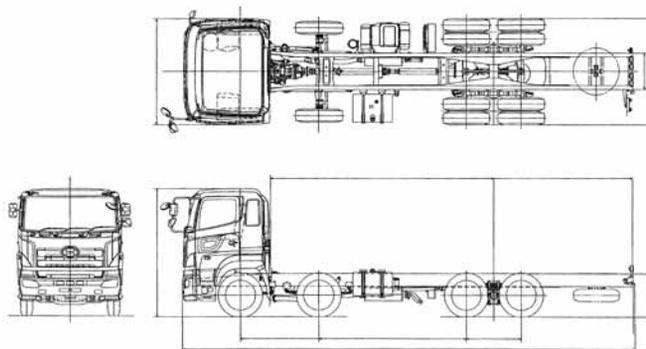


**HINO EURO-4 700 SERIES VEHICLE SPECIFICATIONS (CARGO)**

CROWN MOTORS LTD.

Emission Standard 廢氣排放標準		EURO IV 環保四型			
Model Name 型號名稱		HINO 72841		HINO 73241	
Model 型號		FS1ERKA 貨車(長陣)		FS1ETKA 貨車(特長陣)	
G.V.W. 總重量		24,000		30,000	
Axle Capacity 車軸載重量	1st Axle Capacity 第一軸負重量	7,100		7,100	
	2nd Axle Capacity 第二軸負重量	9,000		7,100	
	3rd Axle Capacity 第三軸負重量	9,000		9,000	
	4th Axle Capacity 第四軸負重量	-		9,000	
Dimensions 車身尺寸	Overall Length 總長度	9,910	10,685	10,740	
	Cab Width 駕駛室寬度	2,490	2,490	2,490	
	Overall Height 總高度	3,015	3,015	3,045	
	Wheelbase 軸距	4,640 + 1,310	5,075 + 1,310	1,850 + 3,500 + 1,310	
	Cab to Rear Axle 駕駛室後至後軸	4,585	5,020	5,295	
	Rear Overhang 尾懸出量	3,210	3,570	3,325	
	Chassis Frame Height 離地高度	1,105	1,010	1,085	
	Rear Axle Width 後軸間距	2,485	2,485	2,485	
Engine 引擎	Model 型號	E13C-UN			
	Type 類別	Diesel Engine, In-line 6 Cylinders, Variable Geometry Turbocharger (VGT) and Intercooler, Exhaust Gas Recirculation (EGR) System 柴油引擎，直列式六汽缸，可變活瓣渦輪增壓器連中置冷卻器，廢氣再循環系統			
	Capacity 汽缸容積	12.913			
	Max. Output 最大馬力 (JIS)	420 / 1,800			
	Max. Torque 最大扭力 (JIS)	194 / 1,100			
Transmission 傳動系統	Type 類別	7 Forward & 1 Reverse Speeds, Synchromeshed 2nd-7th Gears 七前速及一後速，二至七速同步齒合式		12 Forward & 2 Reverse Speeds, Fully Synchromeshed 1st to 12th Gears 十二前速及兩後速，一至十二速全同步齒合式	
	Gear Ratio 齒輪比例	6.230 - 0.595		10.127 - 0.795	
	Rear Axle Gear Ratio 尾牙比例	6.142		4.100	
Brake System 制動系統	Service Brake 行車制動	Full Air, Dual Circuit, Wedge Type, Leading & Trailing Shoes for Front & Rear with Auto Brake Shoe Adjuster, ABS 雙迴路全風壓式制動，配合領從式制動蹄片及煞車皮連位自動調整器，ABS防鎖煞車系統			
	Parking Brake 泊車制動	Spring Brake on 2nd & 3rd Axle Wheels 彈簧制動第二軸及第三軸			
	Auxiliary Brake 輔助制動	Easy Smooth Start (ESS) System, Engine Retarder ESS制動系統，引擎制動			
Suspension 懸掛系統	Front 前軸	Long Tapered Leaf Springs with Shock Absorbers and Stabilizer 扁鋼葉片式彈簧附吸震筒及穩定桿			
	Rear 後軸	Semi-Elliptic Leaf Springs with Torque Rods 半橢圓鋼葉片連扭力桿			
Performance 性能	Max. Speed 最高時速	112		126	
	Gradeability at G.V.W. 爬坡度	60.0%		55.3%	
Tire 輪胎	295/80R22.5				
Fuel Tank Capacity 油缸容量	300				
Standard Equipment 標準裝置	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ High Intensity Discharge (HID) Headlamp with Washer 高亮度放射式超白頭燈連清洗裝置</li> <li>◆ ISRI Auto Adjustable Air Suspension Driver Seat ISRI自動調節氣墊懸掛司機座椅</li> <li>◆ Electrical Titable Air Suspension Driver Cab 電動可調式氣墊懸掛全浮動駕駛室</li> <li>◆ Factory Installed Air-Conditioner (R134A) 原廠安裝 R134A 電瓶冷卻冷氣系統</li> <li>◆ Wrap-around Curtain 全包裹式窗簾</li> <li>◆ CD Player &amp; AM/FM Radio 碟片唱碟機及AM/FM收音機</li> <li>◆ Transmission P.T.O. 波箱動力輸出器</li> <li>◆ Power Windows &amp; Central Door Lock 電動車窗及中央門鎖</li> <li>◆ Power Steering 動力輔助轉向系統</li> <li>◆ Power Mirror Stay 電動掛鏡</li> <li>◆ Remote Control &amp; Heater Mirrors 電動調鏡及加熱除霜後鏡</li> <li>◆ 24V-60A Alternator 24伏特-60安培發電機</li> <li>◆ 150Ah Batteries 150安培小時電瓶</li> <li>◆ Spoiler Type Front Bumper 擾流式前防撞</li> <li>◆ Aluminium Air Tanks 鋁合金風缸</li> <li>◆ Energy Absorbing Steering Wheel 吸能式方向盤</li> <li>◆ Collapsible Steering Column 屈伸式柱狀盤柱</li> <li>◆ Door Side Impact Beam 車門強化的撞桿</li> </ul>				

# 慷慨配備日野進階技術的 重型貨車



# 生意之道 抓緊時間 省減支出

對貨車司機和物流公司而言，時間就等同金錢，要捉緊每分每秒，準時交收，客戶必定安心又放心。因此，選用一條暢順直接的路線至為重要，能做到既慳油，又省時，貨物又能安全送運，則可謂一舉數得，而公司亦能慢慢建立優良服務信譽，客戶自然有信心，真正做到生意源源不絕。



其實做生意，最重要是識計數，識揀路。大欖隧道貫通新界西北至荃灣、青衣等地區，大大縮短市區及新界的距離，為新界西北的重要交通樞紐。其地理位置鄰近落馬洲關口，與葵涌貨櫃碼頭和香港機場緊密連接，中港貨運車輛經大欖隧道從關口到葵涌貨櫃碼頭，全程快速公路，零燈位，行車只需十多分鐘，便可到達貨運碼頭，交收貨物，時間完全掌握，車輛調動和管理更見靈活。再者，連接大欖隧道的相關路段，路面寬闊，順直平坦，比較上斜落

量高，減省路程，就等於減少油費，行大欖隧道較經屯門公路，可慳近一半距離，油費自然大減。而車輛少行斜路，長遠計算，機件磨損的速度放慢，輪胎的壽命又可拉長，車輛維修保養的費用也可相對減省，有助減低營運成本，加強競爭力。

從生意角度，行車安全對運輸業界當然亦不容忽視。大欖隧道及其連接路段，沿途

標誌清晰，路面設計平直。根據運輸署資料顯示，大欖隧道行車安全紀錄一向優良，而管理公司對於維持公路行車安全尤為重視，24小時全天候監控交通狀況，能迅速處理壞車或突發事故。對於運輸公司而言，風險自然減低。

總之營商之道，就是減低風險、減省開支和提高效率，大欖隧道絕對是貨運業界的精明選擇。



斜，彎多車多的屯門公路，更為慳油。尤其是現在油價高企，運輸業競爭激烈，經驗豐富的專業司機一定知道，載貨車輛耗油



## 大欖隧道簡介

- 全長達10.1公里的三號幹線郊野公園段，包括3.8公里的大欖隧道及6.3公里之青朗公路。
- 整個收費區由南面的汀九至北面近元朗的凹頭，有多個出入口，包括錦田、新田、八鄉、荃灣及青衣，貫連多個交通要點，四通八達。
- 隧道於1995年5月底開始興建，並於1998年5月25日正式通車。其設計之交通流量為每日 140,000輛，目前的平均汽車流量則為每日 54,000架次。



由元朗經大欖隧道至	需時 (分鐘)	較經屯門公路節省路程(公里)
荃灣	12	12
葵涌	14	12
中環	25*	12

\* 經西區海底隧道

### 貨櫃車

	經屯門公路	經大欖隧道
由汀九至元朗公路及青山公路迴旋處 (單程)	24公里	12公里
每公里所需之燃油費**	\$5.51	\$5.00
該路段燃油費**	\$132.24	\$60.00
大欖隧道費		\$45
總計	\$132.24	\$105

**單程慳 \$27.24**

\*\*2012年3月23日香港本地零售柴油價(每公升\$12.51)

\*\*\*數據就屯門公路上落多彎及三號幹線郊野公園段(大欖隧道) 的路面情況而計算。

# 安全第一：由設計概念 以至大量生產，所有開發程序 均以安全為首要考慮

在輪胎安全方面，德國馬牌輪胎 (Continental) 的整個生產過程——由最初的開發階段，以至丟棄損壞的輪胎，每一步均予仔細討論和檢驗。

德國漢諾威貨車輪胎開發和工業化部門副總裁 Bernd Korte 指出：「安全問題絕對不能妥協，而且這是以經濟的方式從事輪胎行業的重點。」Asian Trucker 將會根據這個原則，在接下來的五期內，每期講解五種與安全有關的要點之一。這些討論要點包括：(1) 開發與全新輪胎生產；(2) 開發與翻新輪胎生產；(3) 正確選擇輪胎；(4) 輪胎安裝及存放；及(5) 輪胎保養。

## 第一部分：開發與全新輪胎生產

策劃開發一款新的輪胎時，輪胎的安全將會放在首位。策劃將包括最初的構思和見解，具體為輪胎效能的標準，以及輪胎的應用情況及環境。特定的顧客要求也會影響思考過程。負載、路面、天氣情況、車輛配置等等所有組合情況均予考慮。此外，輪胎應容許承受某程度的「濫用」，避免使其胎氣不足或超出技術速度限制。

Korte 指出：「在技術和經濟上許可的情況下，我們會提供備用性能。假若情況不許可，我們是不會把這種產品推出市場的。」因此，策劃最初期的可行性研究至關重要，以確保輪胎安全能夠帶入市場。如果技術上不可行，就不會推行任何開發工作。

如果研究的結果為正面（可行），馬牌輪胎就可以確定，輪胎安全能夠在開發程序中的所有階段得到保障，而開發程序中稱為電腦

模擬的下一個步驟亦將會開始。在這個步驟中，所有可提供的數據都會載入電腦模型之內，並以此模擬輪胎的現有及全新設計，在最新要求之下的效果。全新質料可能會使輪胎某些零件積聚更高熱力，或者胎唇部位因汽車負載超出限制而導致變形。電腦模擬可顯示出重點部位，讓員工瞭解導致問題的原因所在。在這個階段中，公司已採取相應措施，以避免輪胎安全方面出現危險。

## 測試、測試、再測試

消除了所有由電腦模擬找到的重要問題後，就會製造實驗用輪胎。輪胎組合將會由開發及生產團隊各方加以觀察。輪胎經硫化 (curing) 後，就會接受一系列測試。輪胎將會被切開，所有零件的位置均予檢查，而且會與對照模擬結果對照檢查。顯然，輪胎內部主要零件的位置不正確，就容易出現損壞。測試的最終目標，在於盡量減低所有因輪胎損壞而導致的潛在危險。只有以符合規格的方式生產，輪胎才會進入下一個步驟：內部耐力測試。內部耐力測試也是實驗階段的一部分，期間輪胎將會在測試滾筒上轉動，藉以模擬實際情況。充氣壓力、負載和側向力等各種參數，都會增至最高水平。根據嚴格的內部標準，輪胎必須能夠在某個指定時間內抵受這些環境。如果輪胎未能符合標準，就不會再繼續下一步的開發。若輪胎符合這些內部標準（明顯高於法定標準），新輪胎就會用作實地測試，以公司擁有的貨車或客戶車輛在實際情況下測試。



Mr Bernd Korte

### 實際應用，微調輪胎性能

如上所述，輪胎將會在特定條件下接受測試，例如在裝滿貨物的貨車上，以及在各種天氣、路面和速度條件下使用。此項測試的特質，就是有意超出法定速度和負載限制。此舉可讓馬牌輪胎充滿信心，使輪胎即使在日常操作的情況下誤用，也能得以保持安全。

以馬牌輪胎本身的汽車進行的測試成功之後，特定數目的輪胎就會向貨運公司客戶提供，藉以獲得客戶就輪胎的操控安全提出意見。Korte說明道：「對司機來說，輪胎安全也能令他們消除壓力。」司機或車主若果對貨車輪胎信心不足，就得分心處理輪胎事情，無法集中處理自己的實際工作。他們必須確保在不同環境之下，所使用的輪胎均能安全地傳動、制動和轉向。

除了馬牌輪胎的內部測試之外，輪胎也必須符合法例規定，因此須接受一些測試，確保輪胎遵守法例的最低要求。證明馬牌輪胎提供符合法定標準，實際上是其所有工廠的例行程序。位於靈市 (Petaling Jaya) 的馬牌輪胎工廠，已獲得ISO認證。上述所有測試及程序合格，並符合全部馬牌輪胎和法定的安全標準後，輪胎就會開始大量生產。首批生產的輪胎將會接受「Shearography」鐳射測試、檢查和深入測試。

所有安全和性能標準均在合格範圍之內，輪胎就會進入正式生產程序。Korte強調：「生產過程中的準確度和紀律都必須得到監控。」顧客只會在輪胎符合他們所有安全及性能預期，才會一再購買。為確保生產過程中的穩定和準確度，公司將不斷接受測試及評估輪胎樣本。而且，每個輪胎都會經X光掃描，確保其符合馬牌輪胎的品質和安全標準。

現時，輪胎已使用大量生產的方式製造，市面上也可看到不少貨車使用大量生產的輪胎產品。馬牌輪胎會定期收集顧客意見，內容包括品質、性能和安全度的事宜。這些意見將予評核，並轉交開發和生產部門的負責人。如有品質、性能和安全度下降的跡象，就會立即採取措施予以更正。馬牌輪胎也建議，根據顧客服務部提供的一般指引保養和使用輪胎，使輪胎達致最佳安全水平。

有關怎樣正確保養和使用輪胎，將會在一下期作出講解。

# 壞車救星



## 三號幹線(郊野公園段)的營運部車輛救援團隊

**1Q: 能否解構一下有關營運部及其救援團隊的角色及分工?**

1A: 我們營運部是負責整條三號幹線郊野公園段(包括大欖隧道)的交通控制及監察、事故處理、收費以至汽車事故支援方面的工作,而當收到控制室指示路面上有壞車事故,壞車救援隊伍便會趕赴現場。

**2Q: 你們營運部及救援團隊是如何知道有壞車事故的?**

2A: 位於行政大樓的控制室乃營運部之心臟地帶,同事24小時透過閉路電視系統全天候監控,另外,我們亦有同事在路面崗位駐守,及定期巡邏整個路段,確保當有壞車事故時,能第一時間知道當時情況,這是依靠各個成員緊守不同的崗位及互相緊密合作而達成的。

**3Q: 加入你們的救援隊伍,有什麼是必需的?**

3A: 要成為我們的救援隊隊員,必須持有重型車駕駛執照,而且要對各類車種有基本的修理知識,及對道路安全熟悉。

**4Q: 你們營運部救援車隊一共有多少部車? 包括什麼車(及其牌子)?**

4A: 我們的救援車輛一共有11部,包括2部巡邏車、6部輕型搶救車、1部中型搶救車及2部重型搶救車。牌子方面計有ISUZU、MITSUBISHI、MAN、BOSS等。

**5Q: 平日工作多駕駛哪種車種(或重型車輛)? 又有什麼功能?**

5A: 當執行任務時,我們會因應實際情況而選擇駕駛哪類車種,較細型之搶救車出動次數較多。

**6Q: 可否介紹一下救援時的運作?**

6A: 當發生壞車事故時,控制室的同事會第一時間通知救援隊伍,有關壞車事故的車種、地點及情況,救援隊組長會即時決定用哪一類救援車出動,並第一時間趕到現場處理,協助事故車輛,將壞車拖往安全地方停泊,免卻在高速公路逗留而引發危險。

**7Q: 當需要救援壞車時,大概最快需要多久才到達現場?**

7A: 我們以安全為首要目標,為減低事故車輛在路上停留的潛在危險或因壞車事故而影響其他車輛而引致交通擠塞,我們致力在3至4分鐘內抵達現場。

**8Q: 工作時,通常危險的地方在哪個部份?**

8A: 馬路如虎口,道路上經常有各種形式的意外隨時發生,所以不能說哪個地方是比較危險而忽略任何危機發生的可能性,因此我們整個營運部團隊都經常維持高度警覺。



**9Q: 在危險的工作情況下, 你和你的團隊如何處理?**

9A: 控制室內的同事會根據現場交通情況在公路及隧道亮起訊號燈, 並關閉受影響的一段行車路面以方便進行拖車工作, 而負責交通巡邏的同事亦會於事故地點附近指揮及疏導交通, 而當拯救工作進行的同時, 另有一位救援隊的同事專門在旁監察附近交通及現場情況, 所以我們整個營運部團隊需要很有默契, 互相配合, 各司其職。

**10Q: 最常見的貨車壞車問題出現在哪個部份?**

10A: 爆軚、機件過熱、無動力行駛、爆風喉、鎖迫力等形式的問題也有。

**11Q: 救援隊伍工作有趣或特別的地方在哪裡?**

11A: 當事故司機感到徬徨, 需要協助時, 救援隊伍很快到場, 協助解決當時的困境或引領事故車輛離開危險環境時, 他們會十分感激, 一個握手、一個微笑、一句道謝, 甚至寫讚賞信給我們, 而營運部同事發揮之團隊精神, 都令我們很有滿足感。

**12Q: 你們有什麼難忘的事是有關貨車的?**

12A: 曾經試過有貨車機頭出煙, 轉瞬間整架車着火, 就是因為原來車輛保養做得不足, 整架車很容易毀於一旦。幸整個團隊配合處理, 未有造成傷亡。

**13Q: 談多一點有關你們車隊的保養?**

13A: 工程部同事會為車輛安排妥善檢測保養, 進行各項零件更換及換油等, 每年亦會進行多次驗車及機件驗測, 而每天出勤前亦會作最後檢查, 以確保車輛一切運作暢順, 並能第一時間全力協助事故車輛。

**14Q: 有什麼忠告給我們讀者以了解如何保養自己的貨車?**

14A: 做好保養, 必須定期把貨車入廠檢查, 及在每次開車前自行作基本檢查, 如車軚有否足夠充氣及其耗用情況、引擎焗油、保持足夠的冷卻水等, 亦要留意載貨重量, 不要超重; 另外, 必須保持正確的駕駛態度, 不但對保養貨車有裨益, 亦可盡力保障自己和其他道路使用者的安全。



# Scania approved

"Scania Approved" 的標籤代表已被我們原廠的專業技術員徹底評估該車輛的狀況，車輛的動力系統健全，行車里數準確並已記錄任何須作維修的地方。而且所有 "Scania Approved" 的車輛都有 6 個月的動力系統組件保養，包括零件及人工。  
The Scania Approved label means our technicians have thoroughly assessed the vehicle's driving condition. The powertrain is sound, mileage is accurate and any needed repairs are noted. We provide 6 months driveline warranty included spare parts & labour work to all Scania Approved vehicles.



型號: P380LA4X2MNA  
 年份: 2008  
 引擎: 380匹 - 12公升  
 波箱: 智能換檔系統  
 里數: 全新引擎  
 駕駛室: 高頂 (HIGHLINE)  
 排放: 環保5型 / SCR

拖重: 38噸  
 油缸: 400公升  
 制動: 電子式全碟刹  
 懸掛: 前葉片 / 後氣囊  
 備註: 電動車窗 / 原廠冷氣  
 售價: \$660,000HKD

型號: R480LA6X2/4MNA  
 年份: 2006  
 引擎: 480匹 - 12公升  
 波箱: 手動 - 12檔  
 里數: 全新引擎  
 駕駛室: 特高頂 (TOPLINE)  
 排放: 環保4型 / 廢氣循環

拖重: 44噸  
 油缸: 300+300公升  
 制動: 電子式全碟刹  
 懸掛: 前葉片 / 後氣囊  
 備註: 全新引擎 / 電動車窗 /  
 電動門邊鏡 / 原廠冷氣  
 售價: \$755,000HKD

- \* 原廠二手車 / 保養計劃 / 專人跟進 / 信心保證 / 多款精選車輛可供選擇
- \* 電話查詢: 5184 6845 (翟先生)
- \* 電郵查詢: eric.chak@scania.com.hk



**SCANIA**  
 Scania (Hong Kong) Limited

**MANN  
FILTER**

**... but we never toy  
with our OE quality**



At MANN+HUMMEL, we understand that a truck owner expects and deserves the best. Being a leading supplier to many of the world's truck and bus manufacturers, you can rest assured that our OE quality filters are the perfect fit for your vehicle. As our customer, you can trust that we will meet your high expectations. With our market leading innovation and precision engineering, you can trust MANN-FILTER never to toy with our OE quality.

**MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.**

[www.mann-filter.com.sg](http://www.mann-filter.com.sg)