



在济南二环北路上的一家汽修厂内,废弃的刹车鼓堆在一起,有些已有明显裂痕。本报记者 吴金彪 摄 一家汽配店内的刹车鼓,店主承认是副厂件。本报记者 吴金彪 摄

● 市场探源

廉价劣质货充斥市场 正品货反而卖不动

“三百多的、四百多的、五百多的我们都有,原厂生产的贵点,要600元多点,你想要哪一种?”27日下午,记者在济南二环北路探访时,一家汽车维修店老板向记者介绍,更换货车刹车鼓,最便宜的只需要320元。

外貌相似的刹车鼓,价格为何差一倍?老板称,生产厂家存在“原厂”和“副厂”的区别。“原厂提供的是原装正品货,副厂就是一些小厂子,生产成本低,价格自然低。”这位老板称,在他这里更换刹车鼓的,大都选用300多元价位的,“价格便宜,吸引力就大,原厂货基本卖不动。”

记者走访附近的其他几家维修店、配件城发现,正品刹车鼓十分罕见,而销售着的“副厂”刹车鼓,根本看不出产地、厂家、材质等信息。一家配件城负责人坦言,他店里出售的刹车鼓都是“三无产品”。“想要什么外观、颜色的都有,但就是没有外包装,事实上我也不知道产自哪里。”该负责人说。

采访中,一家大型汽配代理公司的负责人王先生告诉记者,他们已经不再销售原厂刹车鼓配件了。问起原因,对方说,除了来自“副厂”产品的低价竞争因素外,也有原厂刹车鼓销售渠道本身的原因。

“原厂货经营都是分级代理制,或者是厂家直营。我们要从他们那儿订货,卖价自然比他们高,顾客也可以直接从他们那儿买,根本不需要花更多钱买我们的货。”王先生说,因此,不少配件公司都不再经营原厂刹车鼓了。

此外,王先生称,刹车鼓根本没有统一的生产标准,“如果有,那也只是厂商自己的标准。”就算同一个厂家,生产的刹车鼓规格也存在不同。“一个厂家生产的刹车鼓有55公斤重的,也有51公斤重的,这和材质有关。材质好、做工好的刹车鼓,周边磨损光了也不会爆裂,但做工差、用料差的,行驶一段里程后开裂很正常。”

● 日常维修

跑18万公里不检修 轻微破损不愿掏钱换

按照规定,大货车行驶两万公里时,必须对刹车鼓进行更换或维护。记者发现,大部分大货车并没有按照规定执行。

“我跑了18万公里,刹车鼓也没有更换。”货车司机高师傅说。他驾驶一辆载重40吨的大货车,常年跑济南-广州一线。“购车时厂家承诺30万公里内对车辆免费保养维修。刹车鼓不属于易损部件,30万公里应该是刹车鼓无损伤行驶里程。”高师傅这样认为。

另一位司机则给出了不同的看法。“好的刹车鼓跑8万公里就不错了,差的连两万公里都不一定能撑下来。”该司机介绍,刹车鼓使用寿命,除了和本身质量有关外,也受驾驶员技术、路况、天气等影响。

刹车鼓出现破损,驾驶员能不能及时发现?“没有足够的驾驶经验,司机很难区分,高速路上车轮胎跑丢一个司

机都不知道的事都有。”货车司机王师傅说,刹车鼓破损会导致刹车时有轻微侧翻感,但一般司机都会当成是路况问题而忽略掉。“除非刹车时有明显不对劲儿的感觉。”

王师傅说,由于自己不是车主,更换刹车鼓并不完全由自己决定。“少一两个刹车鼓对行驶没多少影响,如果只是刹车鼓轻微破损,老板根本不会更换。”王师傅说,有的同事还是挂靠到运输公司的,更不愿自己掏钱更换刹车鼓。

“这两年活不多,挣钱也少,车险、货险、油费、上路费样样都花钱,能省就省。”王师傅说。

“一个轮胎的保轮(加黄油、检查螺丝轴承等)要50元,一般半年保一次。如果更换刹车鼓,一个就要再加300多元钱。”在省城一家汽修厂门口,一位长期从事货车运输的司机跟记者算起了账。

劣质货滥用,却未列入年检

致命刹车鼓 到底谁在管

本报记者 吴金彪 王兴飞 实习生 闫赞 张培培

继去年杭州“最美司机”吴斌遭遇致命刹车鼓之后,潍坊交运集团驾驶员宋丰升再次被无端飞来的刹车鼓击成重伤。尽管此类意外仍是小概率事件,但如此严重后果,却不得不让人追问:致命刹车鼓,到底谁在管?

26日、27日,记者调查发现,不仅劣质刹车鼓充斥市场,日常的车辆维护、年检中,刹车鼓也落入了空当。刹车鼓高速公路上“行凶”,意外中也潜藏着必然。

● 车辆年检

检测项目过百 刹车鼓却不在其列

司机吴斌和宋丰升都被刹车鼓击中,造成一死一伤。尽管几率不大,但却足够凶险。如此致命的刹车鼓是否纳入了车辆常规检验?

据记者了解,相关部门对大货车的检查,检验在数量上并不少。大货车除了每年要接受交管部门年检取得年检标识以外,还要接受交通部门的两次二级维护,并且要在营运证上加盖合格证书。此外,在一定里程之内,货车生产厂家都会提供免费保养,更换机油或配件。

大货车年检中,安全技术检验总项目有100多项,其中包括制动系统部件、结构改动,轮胎螺

栓、半轴螺栓等检验内容。

“这都是在在不拆解的情况下进行的。”一家机动车检测中心的工作人员说,在检验过程中,刹车功能看似正常的车辆,并不代表刹车鼓没有裂纹等问题。

不过,工作人员也提到实际操作的困难:大货车动辄十几个轮胎,如果将轮胎一个个卸下来,检查完刹车鼓再装回去,工作量太大,不现实。

这就不可避免地出现一种情况:贴着年检合格标志的大货车可能已经出现隐患——刹车鼓出现了裂纹或者严重破损、变薄。

如何避免意外事件发生,就只能靠司机的自觉了。



工业北路上一辆货车正在为车轮滴水降温。本报记者 吴金彪 摄

● 延伸阅读

缓速器太贵 “冷激”流行

山东交通学院汽车工程学院院长于明进教授介绍,现有的汽车制动能力足以满足日常需要,出现问题主要是因为货车超载和维修保养不及时。由于长期磨损,刹车鼓质量变轻、直径变大,聚集的热量也就变大,降温达不到要求,制动性能相应下降,给汽车降温就成为必要。

一位汽修厂老板介绍,目前冷水降温是最常用的方式,包括滴水装置、过冷水池等。但是,“冷激”对于滚烫的铁质刹车鼓来说,损害性很大。

于明进介绍,除了冷水降温,现在大型客车和常年在山区行驶的货车一般都会安装缓速器。汽车在减速或下坡时,启用缓速器,可以平稳减速,免去使用刹车造成的磨损和发热。

不过,专家表示,相比物理降温的滴水装置,加装缓速器成本较高,少则几千元,多则几万元,加上非强制推行,并不是所有货车都加装。

在目前冷水降温还被普遍使用的情况下,货车司机的驾驶经验和习惯就显得尤为重要。“应该尽量使用发动机制动。不要在高温时才滴水,应该在下坡前刹车鼓热度不大时就开始启用滴水装置。”于明进说。

本报记者 吴金彪 王兴飞