

一、緒論

1.緣起

星期日凌晨一點，一部頂著 GT 賽車尾翼、全車彩繪的速霸陸 Impreza 停在台中市文心路口等待紅燈，透過密閉的車窗仍難掩其重節奏音樂。不牽涉到速度、高轉速下才有的高分貝排氣音浪、甚至是砍人或其他暴力行為，但是這樣的一種「靜態展示」卻同樣引來旁人的側目、害怕與嫌惡的錯綜複雜心情。飆車所指的不再僅是速度上的概念，而是成爲一種個性、一種生活方式、一種麻煩和幼稚的一種道德判斷上的指涉，駕駛者的意向沒有不被車輛的改裝狀態與駕駛方式所感染。這樣的行為以及這種對於行為的認定是如何出現的？在開始進行觀察與思考這個問題之後，幾次特別的經驗，讓我在事後回想時，更加深了探究這個問題的好奇。

其一

即使已經過了飆車砍人的那個風聲鶴唳時期，零星出現的飆車砍人報導仍舊佔據我們對於飆車族想像的第一優位。即使在進入這個田野之前已經閱讀大量的文獻與討論，但仍舊無法擺脫這個形象，又或者這樣的閱讀反而更強化了這個想像的影響力。兩次的經驗讓我體認到透過報導或是論述方式所形成的一種先於經驗的印象，對於我們實際在接觸這些原型時的影響。一次是置身在幾十台改裝車陣中，轟隆作響的引擎聲以及一則則關於飆車族砍死路人的報導，加深了我的不安。置身在這群社會的「他者」之中，我害怕我這個對他們而言的「他者」，會因爲駕駛著原廠式樣外觀的車輛而暴露出我的身分，因而遭到圍毆或者更嚴重的後果。帶著這樣的不安與他們一起行駛了幾十分鐘，發現大家只是以一種順暢的節奏一起跑著，然後到定點依序找好停車位觀看甩尾。即使有過這次的經驗，一

次在與玩車朋友口中所謂的「飆車族」的接觸更加強烈的體驗到對於「陌生的」「他者」的「認識」過程。朋友原先對他們的描述，加上他們腿上露出及膝短褲褲管的刺青，以及嚼著檳榔對著電話那一頭說著：「你確定那不是我們的人？」「那打就對了！」。但這兩種極度膨脹的不安全感，隨著進一步互動之後消失了，即使在後面那個情境中，我仍然可能是被他們毆打的潛在對象，但最大的轉變在於，這是一種由想像轉換到實際接觸的印象，在這個過程中，我們才重新與真正的去認識這樣一個對象。

其二

飆車現象在台灣，除了每年週期性的在夏季達到高峰，每隔一段時期就會因不同議題而成爲被討論的問題。公路上蛇行、飆車砍人、飆車搶劫乃至於前一陣子的 300 俱樂部¹以及最近的甩尾(drift)²。幾年前，當汽車甩尾活動還沒有透過引介國外甩尾賽車手與汽車雜誌對整個甩尾活動的介紹，這麼全面性的經營其正面形象之前，甩尾還只是夜間飆車的餘興節目或吸引人潮的有效方式。不論是在南寮漁港或是中二高的南投休息站，空地甩尾的活動還具有強烈的負面意含。但隨著這幾年，國外甩尾車手的來台表演，國內開始如雨後春筍般的舉辦正式的甩尾活動，其中還有不少是縣市政府打著反飆車之名主辦的。讓我對於相同行爲在跨越了一條界線之後，就具有完全不同的判分的這種機制感到好奇。就一種法律的角度，這項活動透過進入賽車而不再完全處於非法的層面，儘管法律上的合法並不見得能夠保障在道德認知上不被排斥，但透過賽車這種合法化的機制確實將一項活動納入社會之中。

這些經驗引發我對於飆車問題的進一步思考。首先，引起我們對於飆車族感到不安的印象是如何形塑的？我們並不是經由與飆車族的互動而認識他們的，而

¹ 指成員車輛在國道高速公路跑出時速近 300 公里的團體。

² 一種讓後輪滑移的駕駛方式，文中將有更清楚的解釋，詳參閱第三章第 2 節。

是被一個客體化的觀點決定著我們的反應。我們所在的社會位階、生活習慣，以及普遍存在於社會的論述方式，都在影響著並形成我們對陌生事物的主觀印象。對多數人而言，飆車報導「建立了」而非加深了一般人對於飆車族的印象，因為大多數的人並沒有真正見過飆車族拿刀砍人或是衝撞的景象，甚至也沒有見過這些被用來建立飆車族形象的原型。飆車報導建立的飆車形象先佔據了我們對於飆車族的認識與形成我們對於飆車族的恐懼。透過辨識群聚的飆車族，透過他們的穿著與語言方式，使我們自動的進入對於情境的界定。其次，雖然我們看待飆車的印象受到了媒體報導的影響，但不可否認的，媒體某種程度的反映了我們對這件事的觀感。因此，一個更關鍵的問題在於我們的觀感是如何形成的？再者，透過賽車這項活動讓思考再進一步。賽車具有和飆車相同的競速本質，只是表現的形式、場所或程序不同，因此這個社會的競速本質是我們將飆車活動出現的原因往前推進的一個重要因素。

我們經由兩種方式進入對於陌生事物的認識。一是透過量的擴張使其由各種管道進入我們的生活，包括視覺、聽覺與道德或法律認知層面。當同樣的行為以一種較有距離的方式或是經過合法程序的包裝存在，我們便較能夠以另外一種態度看待它，例如電影或動漫畫雖然談論同一件事，但因為我們不是直接面對而能夠以不同的角度看待，或者如合法化的機制直接插入，透過法律的權威語言賦予它不同意義。二是透過質的方式，藉由對於一項活動或一個群體的深入介紹，使我們感同身受的知道其不同，了解其行為。這兩種方式採取不同路徑使我們對陌生事物的嫌惡感，因習慣或了解而降低。在飆車，前者是賽車、改裝車報導、車展，或者是小型賽車的各種層級或是電玩；而後者則是對於事件的深度剖析或探討。這篇論文希望透過質的改變，去改變對於飆車的看待方式。如果說，飆車報導逐漸經營的是飆車的負面形象，而透過賽車的正面意涵，卻有助於我們逐漸具備了解具有「負面意涵」的飆車。那麼，我想做的是透過飆車的歷史、飆車的感受、以及背後的論述和時代轉變，嘗試對於飆車在社會出現的原因與整體社會的

關係做一較全面性的分析，看看是否能提供重新思考飆車這個「問題」的可能性。

在進入討論前，先對飆車歷史做一約略的整理。飆車現象並非台灣所獨有，有國內研究注意到這個面向，但關注的焦點主要在於學習如何防制飆車。³本文希望藉由對於國外飆車現象的發展，提供我們進行一個更廣泛層面的探討。下面我將分別介紹美國、日本以及台灣的飆車情形，這三者不僅在時間的先後上，同時也存在其影響關係上的先後順序。

2. 飆車歷史

2.1 美國的 Hot Rod

美國南加州的地形包含了許多一望無際、乾涸、充滿灰塵的鹽湖，人們從二十世紀初就開始在這些地形上面開車。冬雨覆蓋在地表上積起一層淺水，在風的吹拂下使表面如撞球台般平坦，到了夏天，被烤乾的平坦表層是速度競賽的理想場地。最初的聚會是自願性的，有時會聚集上千人前往觀看比賽。透過計時裝置將參與者粗略分在不同的速度等級，然後二十台車併排在鹼性表面上賽個幾英里。⁴這種活動在美國稱為 hot rod，同時具有飆與改裝車輛的意思。

一開始，由於並沒有規則、官方、委員會或是安全規定，也無法控制車輛或是觀眾。在發生了許多意外事故和死亡事件之後，州政府開始擔心這種「無政府活動」所造成的經濟損失。1913年，有115位少年在洛杉磯因「駕車兜風」(joy riding)的罪名被捕。車輛的擁有，尤其是因為便宜的二手車使得購車更為容易時，便出現非法運動與駕駛車輛關聯上的情形增加。1940年代初期，瘋狂的青少年駕駛在加州被界定為主要的社會問題，然後很快的遍及美國其他地方。戰後對於馬路飆車的恐慌，加州以州法減少所有改裝車(hot rodding)活動，以及限制提昇汽車馬

³ 林進元，〈從問題導向談當前飆車活動防治策略〉，《警光雜誌》，1997年6月，第491期，頁30-32。

⁴ H. F. Moorhouse, *Driving ambitions: an analysis of the American*, (Manchester and New York: Manchester University Press, 1991), 頁26-27。

力的權利。⁵汽車在一般公路的非法競賽，是美國流行文化與美國運動的地下特質的一種。大眾媒體對於這些活動各種特質的反對和稱頌已有多年，但卻難以有紀錄以供研究或學術觀察。因此許多人都知道它發生，但對於它的衍伸、形式和傳統並不了解。這些非法運動，對於愈趨組織化和正式的改裝車活動有持續的影響。「擁有改裝車是意圖競速的間接證據。」⁶一些由熱衷者(enthusiast)所組成的俱樂部，由於擔心持續發生的意外以及缺乏有效的控管，聯合組織計時協會。而這其中又以 1937 年成立的南加州計時協會(SCTA)最具影響力。

飆改裝車的風氣一直存在，但真正的轉變是在二次大戰。隨著車手與會員被部隊徵募，再加上對汽油的配給，以及軍隊接管鹽湖，鹽湖上的活動因二次大戰的來臨而停止。大戰結束，熱衷者重回鹽湖。戰後的退伍士兵，為這股風氣帶來資金與機械修理的專業能力。原因是在大戰期間，多數士兵或軍官都有接觸飛機、戰車的維修經驗，有些之前玩車的前輩在退伍後開始從事關於改裝部品的工作。

關於名詞，二次戰前有不同名稱指涉這種行為，例如：hop-ups、hot irons。hot rod 一詞及其各種變化的出現，如：hot rodding、hot rodder、hot rodded，要到二次大戰以後。⁷ 二次戰後，hot rod 一詞被用來指涉容易辨識的、相對富裕的青少年生活風格，嚼著口香糖在公路上危險駕駛，也通常會聯想到免下車餐館(drive in)、噪音、破舊汽車。但也同時具有指涉一種專業化的追求的意涵，指那些較年長的男人(尤其是退伍軍人)在加州沙漠的閃爍地表所投注的技術、成就取向的運動。⁸介紹汽車的雜誌開始得很早，但真正報導賽事、改裝車，主要還是出現在二次戰後。戰後的改裝車雜誌扮演相當重要的角色，除了向大家介紹曾經經歷過

⁵ 同上，頁 29-32.

⁶ 同上，頁 35。

⁷ Dean Batchelor, *Dry lakes and drag strips: the American hot rod*, (MN: Motorbooks International, 2002), 頁 8。

⁸ H. F. Moorhouse, *Driving ambitions: an analysis of the American*, (Manchester and New York: Manchester University Press, 1991), 頁 33。

的那一段時期的風格，並且透過車輛介紹與報導，將散落在各地從事這個活動的人凝聚起來。改裝車與街道賽車引發社會的恐慌與譴責，改裝車雜誌也參與了俱樂部所共同組織的與警察、家長團體的協商，一同討論問題出路。雜誌的影響力在二次戰後愈趨重要，但車手或玩車愛好者間的聯繫與凝聚，主要仍是經由俱樂部與改裝店家(speed shops)。另外，免下車餐館(drive in)在二次大戰後大量出現，也成為改裝車者固定聚集的場所，同樣助於這股風氣的盛行。⁹

主要的改裝方式，是將車上的保險桿、擋泥板、腳踏板拆除，以減輕車身重量，或者是從廢棄物堆中找尋合適的零件加以拼湊。另外也有較專業的改裝方式，他們幫車輛更換馬力較強的引擎，這些引擎是為了在印第安那橢圓形賽道的比賽而製造的，早期運送私酒者也有採取這種改裝方式以便擺脫警察追緝。¹⁰

早期的改裝車者(hot rodders)並非幫派份子，他們主要的罪行只是在馬路上飆車以及竊取零件。但是在他們身上還有一個非法成分，不僅是因為他們手工打造輕量、快速的車輛(基本上是出自廢棄物)能夠在馬路上擊敗大型、昂貴的車輛；更是因為他們的不同，創造個性化車輛反抗現狀。¹¹雖然說這種改裝車輛的風氣大約從 1920 年代左右開始，但如果要說最早，亨利福特在生產線組裝 T 型車，並改裝車輛締造各種紀錄，可能可以算是最早的 hot rodder。¹²

2.2 日本的族(zoku)

日本的飆車摻雜了不同元素，同時又具有自己的風格。1960 年代中期，日本一些小鎮山上，rolling zoku 在山路上將歐洲拉力賽車(Rally)¹³中的甩尾技巧引入，而後逐漸發展成今日在全球蔓延開來的 D1 甩尾大賽。1970 到 1980 年代左

⁹ Dean Batchelor, *Dry lakes and drag strips: the American hot rod*, (MN: Motorbooks International, 2002), 頁 67。

¹⁰ 同上，頁 13-14。

¹¹ Brenda Bright... [et al], *Customized: art inspired by hot rods, low riders and American car culture*, (NY: Harry N. Abrams, 2000), 頁 13。

¹² 同上，頁 13。

¹³ 拉力賽車是一種在公路賽到所舉辦的賽車活動，由於比賽場地經常是蜿蜒的山路，因此車手會在過彎時以拉手煞車或重踩油門的方式，後輪產生滑移，加快車輛過彎時間。

右，結合了施暴與疾走概念的暴走族(boso-zoku)出現。他們所駕駛的車輛，看起來像美國的“低駕車(low riders)¹⁴”或是“hot-rodders”所使用的車輛。但暴走族並不只是和美國幫派份子相似，他們穿著的是類似神風特攻隊(kamikaze)制服的奇特衣服，並且在車上貼著日本國旗與各種日語口號，例如：狂惡連合、江無屁羅。¹⁵在暴走問題「嚴重」的時期，透過各個聯合的集結，道路上會有同時上千輛的汽機車一同行駛。他們為暴走(boso)而活—在城市街道的高速和高風險的駕駛，這就是為什麼日本群眾把他們名為暴走族的原因，意指那些致力於非法而且經常是致命比賽的族。暴走族在當時成為重大的社會問題，除了數量龐大佔據道路以外，主要也因外型與暴力行為。1970年代中期到1980年代初期，暴走族是日本的主要青少年問題之一。當時對於暴走族人數的報導，引起社會的道德恐慌。1973到1983這十年間，摩托車幫派青少年的人數從12500人成長到39000人，車輛大約有24000台。¹⁶

日本政府對於暴走族的取締一直存在，但全面性的禁止與取締是在1989年，當時「發生了一起震驚社會的暴走族傷人事件。起因是某家新聞媒體的記者在日本湘南海岸的江之島附近，因受不了噪音騷擾而對正通過的暴走族多瞄了幾眼，卻莫名的遭來圍毆。[……]民眾紛紛要求政府嚴格取締改裝車輛。[……]一時間日本國內對於改裝車輛深惡痛覺的程度，幾乎達到沸騰的地步。[……]政府大力取締的結果，車主根本不敢再購買改裝產品。[……]於是幾家著名廠商(例如 Fujitsu、Mugen、HKS)[……]發起業者自律自清的行動。推行一項產品認證制度，[……]商請汽車製造大廠向政府高層進行遊說，[……]。另一方面[……]從立法機關方面進行法規的修改。」¹⁷

¹⁴ 低駕車(Low rider)是指將車輛避震器降低，使車身幾乎貼於地面，輪胎藏進輪弧之中的一種改裝方式。

¹⁵ Ikuya Sato, *Kamikaze biker: parody and anomy in affluent Japan*, (London: The University of Chicago press, 1991), 頁 54。

¹⁶ 同上，頁 1-2。

¹⁷ Jensen,〈台灣與日本改裝市場比較〉，《Spec-R 汽車性能情報》，2001年11月，第49期，頁217。引文中[……]部分為筆者略去。

2.3 台灣的飆車

1980 年代，在台北通往淡水的大度路上，發生了首次大批機車群起聚集的飆車事件，自此飆車事件便開始被注意、討論。受到重視的一個原因是，這並不是一個獨立事件，除了在大度路週期性的發生，在其他縣市市郊的寬闊馬路上也陸續發生相似情形。同時，這也與以往零星一兩部機車在街頭透過輪胎摩擦地面，或是藉由拉高引擎轉速在街頭表演機車特技或蛇行的型態有所不同，而是首次出現這樣大批車輛集結於夜晚行駛的情形。這個事件，引起民眾、執法單位、媒體以及學術界的重視。在一段頗長的時間裡(約集中在 1994 年到 1997 年)，各界熱烈的投入這個問題，關於它所涉及的道德恐慌、如何取締、以及「研擬」對策(諸如提供青少年正當休閒娛樂，或是興建賽車場，雖然一直未付諸實行)，探討飆車的學術論文也多集中在這個時期。

飆車一詞的使用約始於 1980 年代，國內探討飆車問題的學術論文也多從這個時期開始談起。此時，飆車一詞同時具有正反面意涵，具有描述快速駕車的特性但也帶有些許英雄特質，不僅指稱機車飆車行爲，汽車人士也以此自稱。隨著集體飆車事件的出現而開始具有負面形象。這個時期飆車一詞所指涉的行爲，主要以群起出現的機車爲主。約從 1993 年 11 月開始，飆車事件的報導與其他犯罪事件，諸如：飆車砍人、飆車搶劫、性侵害，強烈結合在一起。報導中也經常可見對於被砍人傷勢的詳細描述，例如斷指或是傷口深可見骨。另一方面，由於與幫派結合或者是當時盛行，許多車隊名稱或是成員綽號都意在強調其凶惡，例如：出草、鬥神飆車隊，或者綽號殺人魔，這一趨勢更加深一般民眾對飆車的恐懼印象。這是飆車一詞最具負面形象的時期，自此，各種媒體與相關汽機車雜誌，開始出現關於反飆車活動或反飆車連署。在相關汽機車雜誌也出現各種自清、正名的活動、聲明或是釐清。例如：我 18 歲，我不飆車。或是強調這是正當休閒娛樂、玩車而非飆車。或者開始出現競速、競車等名詞，與已漸污名化的「飆車」做區隔。

如果再往大度路飆車出現之前查詢，以前也曾有相似行爲出現，只是在當時

這樣的行為被稱為「飛車」。雖然飛車一詞的使用有其更早的歷史，但關於車輛，意指快速行駛車輛類似今日飆車的用法，大約開始於 1960 年左右。在當時，所描述的飛車大多分屬兩類：除了描述飛車特技以外，多是用來描述車禍場景，如「摩托飛車，撞倒腳踏車騎士[...]¹⁸。後來逐漸出現關於少年飛車的討論：「少年愛飛車，責任在家長」¹⁹之後以飛車黨稱之。在當時，所謂的飛車現象多是將機車消音器拔除，零星的出現在馬路上表演機車特技。透過早期報紙的報導，我們可以約略了解當時飆車被認識的特質。「台北的飛車黨開始於 1967 年夏天，在重慶北路、延平北路活動[...]每星期午夜後出動兩三次[...]這些飛車黨的特點是取掉『滅音器』，以造成『音響效果』。」²⁰這段期間，引起各種討論聲音。除了針對街頭飛車行為，電視廣告的飛車鏡頭也在管制之列。「屏東縣動員會報中，決議建議有關主管單位，對電視廣告之飛車鏡頭，加以管制。[...]這類誇張的鏡頭，使一般無知青少年競相摹倣，以致造成無數可怕的车禍。」²¹並且有專家認為這些飆車族是某種的精神異常，建議限定考駕照的資格。「省立台北精神療養院院長楊寶文認為，考駕駛執照時必須要有心理測驗，像有衝動性格，潛伏性精神病的人，平時看起來和常人一樣，可是一旦發作起來，車輛在他們的手中，就成為可怕的殺人工具。」²²

在飆車一詞出現之前的飛車時期，飛車與意指飛越斷崖的飛車特技一詞具有相似的行爲上的意涵。同樣以一種非「工作中心主義」²³下，對於移動的其他可能性的指稱，只是這兩者在道德判定上有所不同。飆車一詞的出現原因已不可考，但藉由現在對於競速一詞的使用具有擺脫與飆車污名的關係，以及當時一般

¹⁸ 聯合知識庫，1961 年 2 月 13 日，第 3 版。

¹⁹ 皇，〈少年愛飛車，責任在家長〉，《聯合報》，1963 年 6 月 16 日，第 7 版。

²⁰ 何凡，〈街頭危險份子〉，《聯合報》，1974 年 3 月 26 日，第 12 版。

²¹ 聯合報訊，〈鼓勵自殺〉，《聯合報》，1971 年 6 月 9 日，第 3 版。

²² 胡英牧，〈駕駛人心理是否健全 是車禍重要因素之一〉，《聯合報》，1975 年 11 月 19 日，第 6 版。

²³ 在光復之後約二、三十年的時間裡，由於節儉與復國作為一項重要發展目標，車輛在享樂的層面一直處於隱晦的狀態，只有作為商用等工作用途才敢大聲說出。這部份的轉變在第三章有更詳細介紹。飛車特技與當時稱為飛車的飆車同樣在誇耀車輛的非工作用途。

對於飆車一詞的使用，我們或許可以推斷，當時會出現飆車一詞，某種程度是爲了與傳統的飛車作區隔。在媒體大量報導機車群起飆車的時代，汽車雜誌上也出現著專欄作家談論出去飆車的字眼，而機車群起飆車的行爲則以飆車族作爲區分，也約略可以看出在每個時期字詞使用上的混淆與區隔上的困難。名詞使用的雙重性暴露出了這個問題的內在面向，指稱這種競速冒險行爲的名詞，同時具有被認爲是值得追求的，並且也同時具有被社會排除的特質。

1997年4月，汽車飆車族開始受到媒體注意。不同於早期零星幾部汽車跟著機車一起飆的情況，而是全數是汽車改裝車，甚至汽車飆車族有刻意與機車飆車族區隔開的意圖的情形。這個時期的報導開始加入介紹性質的內容，例如花費多少錢、如何改裝…等。²⁴姑且不論活動本身性質的差異與否，報導內容開始不同於這一段時間以來一直的報導形式。關鍵並不是在於對活動的正面或是負面態度，而是一種認識的可能，報導不再只是描述這個行爲與社會期許或社會規範的差距，而是報導飆車活動本身。從這時候起，我們所看到的，已經是一個漸趨成形的汽車飆車型態，而非它的初發生樣態。汽車飆車一開始的發展是以一種我們較不熟悉，或者在當時我們不視爲是偏差的情況下進行。不同於犯罪事件，也不同於賽車，大家都知道它“發生”，但對於它的形式與轉變卻無從描述起。往後對於飆車的報導，逐漸集中在汽車飆車。一方面是由於開始認知到汽車飆車的存在，另一方面也是因爲隨著國民所得的增加以及汽車貸款的普及和中古車市場的活絡使汽車的購置變得更爲容易。因此關於機車飆車的報導逐年遞減，近幾年已屈指可數。另外，飆車甩尾的報導，大約從2001年開始成爲一項受到關注的焦點。而300俱樂部一詞則大約在2002年出現，並使高速這個向度出現在飆車這一領域。

3.文獻回顧與理論探討

²⁴ 李文輝，〈標新立異、追求快感 花樣不斷翻新〉，《中國時報》，1997年4月7日。

3.1 文獻回顧

目前國內關於飆車研究的主要問題是，都是站在法制面，或者是由此衍生出來的輔導的角度來看待飆車。這樣的出發點決定了整個論文的發展。在這樣的邏輯下，飆車首先被視為是不正常的，出於法的界定，飆車這樣的行為被畫在法的另一端。因此，在這個脈落下所探討的是關於飆車觸犯了哪些法律²⁵、飆車的組織形式及其暴力行為²⁶，或是飆車防制²⁷。在不正常或非法的角度之下是對於行為的矯治與輔導。²⁸這些研究提供了許多的紀錄和原始資料，但在這樣的研究中，除了因為切入的視角，當時的飆車現象也遠不同於今日的多樣性發展，對於問題思考的參照亦有所不同，因此這類研究除了延續其最後的解決方案：輔導、增強其正向成就、倡導正當休閒活動，我們似乎看不到對於這個問題反思的可能性。而另一類與此相關的研究，是關於車輛使用的成長與論述。指出了車輛廣告中所蘊含的男性、女性…意涵與消費行為的關係。²⁹這類論文使我們注意到了，車輛是如何在數量上以及概念上的轉變，逐漸進入我們的生活。但在國內的研究，找不到跳脫法律觀點的飆車研究。

Sato 的 *Kamikaze Biker* 是一個很好的日本暴走族研究。Sato 在暴走族研究中所要處理的核心面向是暴走族的暴力、傷害行為，他認為以往的研究忽略了對暴走族而言「玩」才是活動的關鍵。他認為應該要以一種玩的角度去看待暴走族的炫耀、裝扮、乃至於暴力行為，而不是那些透過理論推演認為暴力行為是因為暴力組織或是關於獲利。³⁰他的研究主要是透過深入瞭解暴走行為對行為者本身而言的意義，以及媒體對於暴走一詞的誤用以及導致的污名，對暴走族文化做了一深入的介紹與分析。

²⁵ 徐台生，〈少年飆車行為法律面面觀〉，《都市交通》，1995年9月，頁10-17。

²⁶ 古喬，〈少年與飆車的情結—訪中央警官學校總務處蔡德輝處長〉，《師友月刊》，1995年8月，頁6-10。

²⁷ 林進元，〈從問題導向談當前飆車活動防治策略〉，《警光雜誌》，第491期，1997年，頁30-32。

²⁸ 陳鳳如，〈現代風火輪·飆上不歸路：談青少年飆車問題與輔導〉，《諮商與輔導》，第130期，1996年，頁8-11。

²⁹ 王志弘，〈性別化流動的政治與詩學〉，台北市：田園城市文化，2000年，頁97-141。

³⁰ Ikuya Sato, *Kamikaze biker: parody and anomy in affluent Japan*, (London: The University of Chicago press, 1991), 頁2-5。

但是標定群體的研究方式對於我所要回答的：「飆車出現的原因與整體社會的關係」，會有兩點不足。首先，以標定群體作為研究對象具有在推論及分析問題上的侷限性，例如經常出現的結論便是認為飆車者是中輟青少年，以及由此而來的類似學業成就低落的推論。或者，即使研究本身盡可能的不是將飆車視為一種亟待矯治的行為的道德法律式的觀點出發，而是如同 Sato 的研究一般以一種呈現次文化的方式去研究，仍然無法跳脫這是這群人才會去從事的行為的看法。其他人可以去瞭解，但卻無法將這個行為置於社會的脈絡來看，例如飆車與賽車行為在非關法律意義上的關聯，或者速度作為銷售術語與飆車出現的潛在關係。這不僅是因為閱讀者所選擇的觀看距離，同時也因為研究者一開始就將研究對象標定在某一特定群體，對於在他處或是其他年齡層所發生的相似行為便會忽略，這是第二點不足。站在 Sato 等人的研究，以及國人對於飆車認識的逐漸加深這兩個基礎上。³¹即使目前國內尚未出現如同 Sato 所做的豐富的飆車次文化研究，但感到更有需要發展一種整體的架構來分析飆車行為。

這個研究的企圖是透過田野觀察，結合歷史資料的爬梳與理論的啟發去開展一個關於飆車活動的整體分析。雖然飆車砍人等暴力行為在形塑一般人對飆車的印象上具有其影響性，但經由上述歷史整理，在 1993 年暴力行為出現後，到了 1997 年開始逐漸轉變成對於汽車飆車的報導。在這個歷史轉變中，我們可以清楚的看到不論是在飆車砍人那個主要時期之前或之後，對於飆車的取締或排除一直以不同的方式在進行著。另外，飆車與暴力的關係還需再進一步深入探討才得以釐清。目前除了零星被冠上飆車的砍人事件，在我所參與的例行性周末飆車中，並未見到這類暴力事件，而即便是零星的飆車砍人事件，也仍需進一步釐清在每一個事件中所謂飆車砍人的意義。基於這兩個原因，這篇論文處理的主軸在於社會中關於競速的這個面向，所探討的飆車是一種廣義的飆車，包含了國外國內、合法非法以及各個時期的飆車現象。這些現象的關鍵是「透過相對快速行駛

³¹ 從民國六、七零年代開始，我們便一直看到對於飆車的排除方式的轉變，跳脫了暴力、傷害的污名，接著進入高速對於車禍致死的污名。300 俱樂部的出現也逐漸讓大家瞭解到，飆車不再只是工人階級的中輟少年才會從事的活動。

車輛的行為獲得快感」³²，而我們所看到的飆車現象都是直接或間接的來自這個關乎速度的快感，或者伴隨著這個部份而出現。

我們要問：「飆」這個概念所蘊含的英雄特質，以及在這個邏輯下所產生的對於高速車輛的追求，是否與我們所見到的飆車行為有某種程度的內在關聯？另外，還需探詢的是：這其中是一種什麼樣的感受引領我們對追求速度的投入？透過對前述研究的討論，有幾點質疑。首先，當規範成為向外指涉的出發點，規範本身的發展卻一直未受到討論與質疑。規範是否一直以同樣形式、同樣標準發揮作用？同時，規範又是如何被強化，以及是否有改變的可能？單純的站在規範的對立面並無助於看清問題。最直接的，我們無法超越這種道德式或法律式的觀點，去為現象做出有效的分析。因此，規範還需被放在一個與其他因素相互影響的關係中去檢視，例如文化層面以及飆車感受這些層面。在為飆車現象訂定範圍上也不應僅止於視為是青少年的血氣方剛，而把它歸為一個「青少年問題」。事實上，車輛的生產及銷售邏輯與飆車息息相關。我們在汽車廣告的標榜上，看到速度一次又一次的成為銷售口號，並且對於車輛的速度也不斷被往上推進。如果說世界上多數國家都以時速 120 公里左右作為他們的高速公路速限，那麼為何會有那麼多可以輕鬆開到時速 180 公里的一般用車，更不用說時速 300 公里或 400 公里的超級跑車，這些與飆車現象都有其相關性。因此，當一個對於飆車可能具有煽動性的廣告遭到禁止的時候，我們不應只把它解讀為規範的壓制，更重要的是要藉此去探究這種廣告對於促進銷售上的意義，以及速度文化的內在邏輯及所對應的社會狀態。如果廣告可能造成青少年的模仿，那麼廣告本身又是透露出什麼樣的意涵？這個意涵與行為的出現勢必存在某種程度的內在關聯，而不僅只是表面上直接的模仿。

³² 這裡所謂的相對快速，最直接的意思是指在當時的車輛條件或道路狀況(包含了路面品質或彎道曲度)下所形成的相對快速，用以對照和區別時速表指針所顯示的絕對的速度刻度。例如時速 60 公里或許聽起來不是特別快，但如果透過車輛條件、路面品質不佳再加上極為狹窄的彎道，這些條件下的相對速度，甚至比平穩的高速公路下的時速 120 公里還快。也因此，在這裡的相對速度與絕對速度的概念，不同於維希留(Virillio)將光速稱為絕對速度，而其他的速度狀態則為相對速度的用法。

根據 Howard Becker、Adorno、Caillois 理論在關於規範、文化工業與快感這三個面向上所提供的分析工具，當然還有其他學者對於各個分析面向上更細微的討論，這一飆車研究將順著規範、快感與文化工業這三個面向的螺旋關係而展開。下面將透過各個面向的研究或理論的對話，呈現對於這個螺旋關係的構思。



3.2 理論探討

3.2.1 規範

如何圈定規範所指涉的對象？這是思考這個議題首先碰上的難題。飆車族一詞所指涉的，幾乎包含了高速駕駛汽車、機車、改裝車輛與砍人的印象等各個面向。所以到底什麼樣的外表、行為特徵才算是飆車族？而且也經常會出現判定上的爭論，有些在飆車現場自稱是圍觀的群眾，卻因為車輛的改裝而被警察認定是飆車族，或者有人在網路的討論區以廣義的方式(開快車就等於飆車)將自己定義為飆車族。倘若順此將界定一層層加上，飆車問題將會因為界定不斷擴大而失焦。如果試圖去尋求飆車的理念型，那麼一樣會陷入範圍選取與建立範型上的困難。範型應該是指那些開著現在最大宗的競速車種速霸陸的 Impreza，每週五、六晚上都會和車隊一起出去跑的人嗎？那麼那些開喜美、March 或是歐系車種甚至超級跑車的人算不算？或許有少數被稱為飆車族的汽車駕駛人也以飆車族自居，但就本研究所見，不論是訪問、網路討論區，飆車族一辭所代表的，更是圈外對圈內人的泛指而非圈內人的自稱。飆車一辭演變到現在對被指涉的人，有一

種更強烈的負面色彩。因此更恰當的做法是，將討論的焦點擺在規範的運作上。

如同我們在 hot rod 的歷史所看到的，飆車不僅是對規範的違犯，最主要的更是對正常或主流所造成的違犯，這個違犯部分是作為反叛而存在，部分則是因為差異或不符合主流價值而被排除。Howard Becker 在 *Outsiders* 一書中，除了對規範與偏差界定的討論，也詳細的呈現了大麻使用者與爵士樂手這兩種偏差團體的次文化。³³這兩種偏差團體具有其特殊意涵，大麻使用者明顯是一種違法行為，而爵士樂手未違反任何的法律，卻同樣是社會的局外人(outsiders)。規範只是社會排除機制的一種凝結、可被辨識的形式。也就是說，有時候在規範未被標定出其作用之前，排除已經存在。或者更多時候，排除不一定透過規範的形式運作。例如台灣的飆車現象在尚未因為飆車砍人而引起公權力的取締之前，即便是群聚飆車在當時都未有明確規範可以取締。但另一面，我們也看到各種基於道德上的說辭在飛車活動出現時便已經開始撻伐。這也是為何主張應該將討論的關鍵放在速度本身。

Becker 的討論另一個值得我們注意的思考點是，他不僅對偏差本身進行反思，同時他也深入活動本身進行一種次文化研究，了解行為在次文化中的意義，以及他們的道德生涯因應外在認知而產生的改變；並且反過來探討這些對於偏差的界定，以及禁制的發展過程與在背後推動的團體。他的研究對整個偏差行為的外在道德律令與內在行為動力以及次文化做了一個較全面性的討論。他一開始便反對那些透過統計來界定偏差的說法。他認為如果統計上的多數決定了正常與否，那麼左撇子與紅髮者將被視為偏差。Becker 認為：「偏差並不是一個人所犯下的行為本身的特質，而是別人對於規範引用的結果。」(deviance is *not* a quality of the act the person commits, but rather a consequence of the application by others of rules)³⁴ 也就是說一個行為是否偏差取決於別人對它做出的反應，規範本身的制訂決定了偏差的存在。因此我們也不應直接的以行駛車輛的方式在人數的多寡來劃定這一

³³ Howard S. Becker, *Outsiders: Studies in the Sociology of Deviance*, (NY: Free Press, 1973)。

³⁴ 同上，頁 9。斜線部分為原作者所加。

界限，因為在駕駛行為上有一個更複雜的面向，大多數人的行為在很大程度上是因著規範而來，例如速限。一種較能切近 Becker 的社會學觀點是，社會中有許多的團體而每一個團體都有他們各自的規範，一個人可能違犯了一個團體的規範但卻是對另一個團體規範的遵循。

Elias 在 *Quest for excitement* 中，有一種接近 Becker 的說法。³⁵ 他將規範區分為道德法律（moral law）和遊戲規則（game rule）兩種，前者較接近 Becker 所談的一種較為普遍的外在規範，而後者則是在各個團體中各自的規範。後者進入前者之中會引起如同對於偏差的界定或是排除，這是 Becker 所討論到的，但 Elias 認為這兩者之間會相互影響。由於遊戲規則的進入，道德法律也會逐漸發生改變，也就是道德法律本身可能因為一個次團體規範的進入而發生改變。正如同在飆車現象中，我們看到一種原本是非法的活動被納入賽車的運作體系而成為合法，而這合法的定義又不斷削弱這個行為或外觀上被排斥的程度。

因此 Becker 對於偏差行為本身的討論侷限在行為過程當中，以及關於同儕的引導和支持，但是一個更前面的問題是，行為的動機、動力是什麼？飆者未必是經由同儕的介紹才參與飆車，或者即便是，同儕主要是扮演這個活動或快感的介紹者。因此一個在背後提供這些訊息或接觸管道，以及作為界定與重新界定快感的這個運作體系才是更關鍵的角色。同樣的，在道德生涯中，除了老手所提供的一種自我脫罪的說法，以及致使規範得以發生轉變的，並不單純的只是以一套不同的行為標準置入另一套標準中便足夠，這需要一個讓更多人參與、了解乃至於造成習慣狀態轉變的機制。那麼我們該如何去掌握速度一次又一次的成為汽車的銷售口號，以及支撐或是促成更多人參與飆車的這現象整體呢？

3.2.2 文化工業

飆車現象中，存在著飆車故事被轉變成動漫畫或是拍成電影，而動漫畫與電

³⁵ Norbert Elias and Eric Dunning, *Quest for Excitement: Sport and Leisure in the Civilizing Process*, (Oxford: Blackwell, 1993), 頁 102。

影等文化產品的出現又吸引更多人參與飆車的情形。³⁶Adorno 的文化工業理論雖然是作為對資本主義的內在運作邏輯的批判，但他的分析架構提供了觀察與分析整體飆車現象的一個絕佳工具，在此我們擷取他關於分析文化工業體系的運作機制，而不是批判資本主義這一面向。³⁷Adorno 討論了文化工業體系的內在邏輯以及各種動力的運作，他認為我們在文化工業體系中同時具備生產者與消費者的身份，不僅在物質上生產並消費我們生產的東西，同時也在概念上重複這樣的循環。「正因為電影總是想去製造常規觀念的世界，所以，常看電影的人也會把外部世界當成他剛剛看過的影片的延伸，這些人的過去經驗變成了製片人的準則。他複製經驗客體的技术越嚴謹無誤，人們現在就越容易產生錯覺，以為外部世界就是螢幕上所呈現的世界那樣，是直接和延續的。」³⁸而我們在文化工業影響下所追尋出的創新、差異，又重新被納入成爲一種新的消費物。在這一整套機制的背後，是獲利原則。不論銷售的手法如何更新，廣告訴求如何的創新或甚至毫不相干，獲利是唯一不變的東西。獲利原則的驅使下，整合了各種傳播工具，以及對於各種細節專精的專家，不斷創造或翻新利基。

相似的觀點出現在布希亞（Jean Baudrillard）的討論中，同時他所列舉的例子又諸多與汽車有關。布希亞在《物體系》書中多處以及《擬仿物與擬像》中的〈潰撞〉一章，幾處關於汽車的討論有助於延伸我們的研究。《物體系》分析有著文化工業的影子，但他的討論讓我們更清楚看到汽車文化工業的運作邏輯。他認為：隨著自動化主義的發展所產生的，是由以工作爲核心的普遍手勢，過渡到以操控爲核心的普遍手勢的轉變。³⁹一種簡單的機制，可能是一個按鈕或是一個開關，以一種簡略的方式取代了一整組手勢，它集中了它們的效能，又同時獨立於操作者和被操作的材料之外。⁴⁰正是這種轉變，構成了汽車文化中的兩個同時

³⁶ 這部分在第三章文化工業將有更細緻的討論。

³⁷ 馬克斯·霍克海默、西奧多·阿道爾諾/梁敬東、曹衛東(譯)，〈文化工業：作為大眾欺騙的啓蒙〉，《啓蒙辯證法：哲學斷片》，上海：上海人民出版社，2003年。

³⁸ 同上，頁141。

³⁹ 尚·布希亞/林志明(譯)，《物體系》，台北：時報文化，1997年，頁51。

⁴⁰ 同上，頁54。

發展的趨勢。一部份是如同西蒙頓所說「對原始魔術效力的部分感情，轉化成對進步的無條件信仰」⁴¹一種對進步的信仰，存在於對整體技術社會的信仰中，同時也以一種模糊但更為頑強的方式，存在人對日常生活環境的感覺中。⁴²另一部份則是由這個發展而來的一種潛在恐懼，布希亞透過自動化主義的極限投射：機器人，去討論人類對這種關係的潛在恐懼。因為「奴隸的主題，總是與反叛的主題相連」⁴³，因此在機器人的這種形象投射上，人總是試圖在人與其替身之間保留一些差異。對自動化的信仰必然與其反面，對機器反叛或是超越人的主導性的這種恐懼連結在一起。最後，故事的兩種可能結果是：人制服邪惡的力量，一切回到道德秩序，或者由機械人體現的力量自我摧毀，把自動主義推進到自殺的境地。⁴⁴人從車上獲得了服務，但人也在車上接受或等待某一類的宿命，「那就好比電影之中，在汽車裡的死亡已經成爲一種儀式性演出」⁴⁵。

〈潰撞〉是一篇布希亞討論巴拉德(J.G.Ballard)的《潰撞》(Crash)這本小說的文章。「在潰撞這本小說中，[...]身體再也不是一個功能系的媒介，而是死亡的延伸。」⁴⁶透過車禍，機械在人的身上創造出性慾的孔洞，產生人與車輛的另一種結合，以及科技所從未在人身上呈現的暴力，「身體與科技之混融的無意義性與野蠻性，是即刻性的，[...]從中產生一種沒有先例的情慾性，某種具有潛力的暈迷失神(vertice)」。⁴⁷車子不再是一個家居性僵化宇宙的多餘附著物，而是爲了新興休閒階層而起的死亡驅力之駐守單位。「死亡之反常性的鄙俗，早就不在邊陲，而是在心臟處。它再也不是一個勝利的理性之例外，它已經變化爲一個普遍律則，[...]意外性的、瘋狂性的東西，才是生命之慾性(le sexe de la vie)。」⁴⁸

布希亞在這裡開展出了兩個面向的討論。一部分是關於人與車輛之間的關

⁴¹ 西蒙頓的這段話引自《物體系》，頁 62。

⁴² 同上，頁 62。

⁴³ 同上，頁 136。

⁴⁴ 同上，頁 137。

⁴⁵ 同上，頁 138。

⁴⁶ 尚·布希亞/洪凌(譯)，〈潰撞〉，《擬仿物與擬像》，台北：時報文化，1998年，頁 215-216。

⁴⁷ 同上，頁 218。

⁴⁸ 同上，頁 219。

係，人透過車輛將自身的能力放大，但這包含了人不斷對車輛馴服的過程，當車輛的能力無法被人馴服時車輛便是危險的。而在這個過程中，人又不斷透過各種輔助設備重新馴服車輛，在馴服中也重新宣告馴服的失敗，因為人對於機械的馴服仍得借助於機械。而這正是我們在賽車活動中不斷上演的戲碼。另一部分則是關於死亡的討論，《潰撞》所談的是一種透過車禍所對於人的重新解放，經由這種瘋狂性、非理性的，我們才能夠擺脫理性的束縛，這種特質才是生命的核心。而文化工業雖然分析進入體系後的操作過程，但它同時保留了一個關於尚未進入這個體系的活動的討論空間，這點正好與巴拉德所要表達的東西有一些對話。Adorno 透過康德的討論，點出了一種較原初的實踐機制。他認為在康德的形式主義中，個人完全可以在各種感性經驗與基本概念之間建立一定的聯繫；但是，個人的這種作用被文化工業掠奪了。在後面的討論中，在他對於在文化工業中的娛樂知識化的現象抱持悲觀的同時，也暗指出了一種超脫的可能性。他認為：「在自由不斷擴張的年代裡，娛樂是以對未來產生不可動搖的信念為基礎的，[……]。今天，這樣的信念又一次被知識化了；它已經變得非常模糊，看不到任何目標，只有對那些反抗現實的人，它才會露出一絲魔幻般的光亮。」⁴⁹他在這段話的最後點出，文化工業體系的邊界為那些反抗現實的人露出一絲曙光，而巴拉德則是透過車禍這種瘋狂性去對抗理性。

因此，回過頭來，那些被節目製作人或其他專家擷取而成為文化工業的下一個利基的行為，如果不僅是一種無意識的動作，或者本身即內含了一種操作的可能性，那麼我們該如何去討論它呢？當生命的價值，當死亡之反常性的鄙俗不再絕對，我們才有可能去重新看待飆車，而不再只是置於道德與規範下的觀點來看待，因而阻塞了進一步的思考。最直接的，如果死亡被當成一個不可碰觸的底限時，那麼我們討論這件事的範圍也不可能離既有的道德或法規太遠。但《潰撞》畢竟是一本科幻小說，我們不可能像它一樣走得這麼遠，它所能提供的是一種在

⁴⁹ 引自馬克斯·霍克海默、西奧多·阿道爾諾/梁敬東、曹衛東(譯)，〈文化工業：作為大眾欺騙的啓蒙〉，《啓蒙辯證法：哲學斷片》，上海：上海人民出版社，2003年，頁160。斜體為筆者所加。

思考習慣上跳脫的可能性。如果我們不直接以車禍或是死亡這種結果狀態去討論，而回到事件發生的過程，回到行為發生的原因。我們應該把飆車視為是一種危險、還是一種冒險活動？這個問題牽涉到不同的認定方式。*Risk-takers* 一書引用 Davies 的說法，認為青少年是以「這不會發生在我身上」的想法將冒險行為合理化，使他們得以去從事冒險行為。⁵⁰ 但他並未解釋為何冒險行為會持續到青少年時期之後？也無法對於這個過程及原因作任何說明。反倒是巴拉德所指出的，在行為的意義上更貼近這些冒險行為。

3.2.3 快感

風險(risk)所構成的不僅是避險的心態，同時也形構了一種感官及認知上的經驗。雖然對路人來說飆車是危險的，但對飆者來說他們正在享受冒險的快感。風險牽涉到認定的問題，有許多風險是我們既有知識與經驗所警覺不到的，我們稱為潛在風險。但我們也經常高估風險的可能性，同樣因為既有知識與經驗的不足。Giddens 認為，風險不同於以往社會的危險，風險帶有一種透過我們所發展出來的工具對風險的計算與對未來的征服。⁵¹ 傳統社會與現代社會的差別並不這麼簡單也不這麼明顯，對於風險的評估牽涉到工具的有效性，在傳統社會人們同樣透過做法或儀式試圖干擾或改變甚或決定事情的結果，在這些儀式中對未來掌控或改變的期待是存在的，只是他們的工具是不是那麼直接有效。我們一直存在一種以有限知識去面對無限可能的狀態，即使在今日。值得我們省思的是我們常用來判斷事情的工具及所圈定的範圍是否恰當。

Giddens 用來對照風險與被製造出來的風險(manufactured risk)的兩個例子，對於汽車事故的可能性的預測與車諾比核電廠事故後果的未知，所呈顯出來的正是我們目前對某一風險所具備描述能力上的差異。更多時候，從理性與非理性層面來說，這種對風險的描述能力並不在我們的生活中發揮作用。汽車事故的可能性

⁵⁰ Martin Plant and Moira Plant, *Risk-takers: Alcohol, Drugs, Sex and Youth*, (London: Routledge, 1992),頁 113。

⁵¹ 安東尼·吉登斯/周紅云(譯)，失控的世界，南昌：江西人民出版社，2001年，頁 16-32。

能夠提供保險保費與理賠的計算基礎，也可以提供關於汽車設計或駕駛訓練參考，但對於我，現在，會不會發生交通事故並不產生作用。相對於理性層面的有限性使得非理性的發展顯得更無窮盡，坐雲霄飛車發生事故的比例並不高於在路上發生事故的比例，但我們不見得嚇得不敢上街，或開車、騎車出門，但我們也可能因為一幕幕空難畫面的浮現就不敢坐飛機或者不斷禱告直到飛機降落。心理面向使得許多看似百分之百確定的狀態存在不同的解讀與態度，害怕與恐懼的狀態是難以用外在數據來共量的。在第二章的討論中，我們將會看到對於速度的恐懼，從能源說法轉變到安全考量，以及出現各種研究數據佐證。

根據 Farley 對於風險的區分，這個字包含了正反兩面的含意，正面指 adventure，如冒險之旅、奇遇，反面指危害(hazard)。⁵²風險的強度影響我們以何種態度去看待，強度如果過大我們同樣會將一場冒險之旅視為一種危害。或者對別人來說是一種冒險甚至只是日常生活的一部分，但對我而言卻已構成危害了。冒險行為的前提仍是避險，例如投資者的目的並不是為了損失，而是為了獲利而甘冒損失的風險。冒險之旅也並不是希望自己真的受傷，而是透過各種知識、工具與技巧讓風險雖然存在但並未真正發生，因此冒險的前提仍是避險。但這樣的切分仍是不足的，雖然賭徒與投資者雖然都冒著可能損失巨額資金的風險，但兩者還是不同。投資者的目的在於獲利，如果有其他無風險的獲利方式，那麼投資者會轉向此。但賭徒不同，對賭徒而言，他並不只是冒著賭注的大小的風險，更重要的是，賭注的大小影響了那決定性的一刻所帶來的興奮感，這才是行為的關鍵。前者的動機是包含於風險之中，而後者則是附加在風險之外。因此，在這一篇文章中所要討論的這種冒險行為，較接近前者這種賭徒式的冒險，在英文中較接近風險的正面意涵 adventure 而不適合以更廣義的 take risk 稱之。在這樣的界定下，抽煙算不算冒險？抽煙者並不是在不斷的試圖避免得肺癌的過程中得到快感，因此不屬於這裡所討論的冒險的範疇。

⁵²此處觀點引自 Barbara C. Leigh, Peril, Chance, Adventure: Concepts of Risk, Alcohol Use and Risky Behavior in Young Adults, *Addiction*, Vol.94 Issue 3, 1999 Mar, 頁 371。

Simmel 與 Elias 分別從不同角度討論這樣的冒險。Simmel 的討論側重在冒險狀態的感受，他認為，相較於日常生活的綿延不斷的大陸，冒險則是海上的一個孤島，一種與其他經驗切分的單獨存在。在冒險的時候「與其他關係相較，我們將自己更少防衛和保留的扔給這個世界，…並且完全捨棄自己，任由各種力量和各種偶然性支配，這能夠愉悅我們，也能夠一下子毀滅我們。」⁵³在這篇論文中所要處理的冒險，是一種人為控制下的，廣泛體驗的冒險類屬。這種冒險形式的蓬勃發展與消費社會的出現有關，因著消費社會的廣告宣傳與發掘促使其蓬勃發展。而 Elias 則是從對休閒的歷史考察中發現，越是在文明化的社會中，個人情緒的表達越是受到限制。除了小孩還擁有某種程度的自由以外，成年男人與女人因為受到來自社會與自身內化的規範，無法自由的表達自己的喜、怒、哀、樂。不僅如此，連運動中的可能傷害也都儘可能的減至最低，因此，網球、戴拳套的拳賽取代了以往獵狐狸(fox hunting)、不戴拳套的拳賽或是摔角等運動。在這個轉變中有兩個要點，第一是關於模擬活動(mimetic activities)的討論，第二是關於代償性調和(complementary correctives)的概念。首先，Elias 認為，休閒的目的不是為了放鬆而是為了體驗，體驗我們在日常生活中所試圖去避免的情緒。⁵⁴休閒的體驗並非毫不設防的將自己拋入平時所禁絕的境地，而是透過各種方式去提供一層保護，或者試圖讓感受發生在保護範圍之內。大部分的休閒活動都屬於模擬活動。模擬活動是指，在休閒活動中的想像情境去引起那些類似真實生活情境中的各種感受。模擬活動與真實生活的差別就在於，模擬活動是一種透過詩歌、小說、戲劇或是拳擊、賽馬等所型塑的人造環境，不管是一種想像中的環境或實際環境，讓人得以去感受一種被減弱過的感受。模擬活動讓我們得以體驗到與親人離異的悲痛、生命遭受威脅的恐懼，開啓了一道通往不同空間的體驗之門，這是一個因想像與想像素材而得以暫存的空間，進入體驗空間的人得以到達很高的強度

⁵³ 齊奧爾特·西美爾/費勇、吳曦 (譯)，〈冒險〉，《時尚的哲學》，北京：文化藝術出版社，2001年，頁 210。

⁵⁴ Norbert Elias and Eric Dunning, *Quest for Excitement: Sport and Leisure in the Civilizing Process*, (Oxford: Blackwell, 1993), 頁 82。

然後又得以全身而退。隨著各個時代身體觀的不同，加諸身體關於安全或乾淨的規範也不一樣。文明化的發展，獵狐狸以及不帶拳套的拳擊比賽被禁止，代之而起的是球類競賽以及戴拳套的拳擊比賽，這是社會的代償性機制，讓這種體驗的可能性繼續存在。只是場面被淨化、流血被禁止了。休閒方式反映了我們的社會狀態。

Elias 討論的這種在某種保護下所從事地冒險活動，與 Simmel 在另一篇談論阿爾卑斯山之旅的文章有其相似性。⁵⁵Simmel 認為，隨著鐵路的建設，使得昔日攀登阿爾卑斯山的冒險之旅成為今日的觀光。如果把 Simmel 的這種想法進一步衍伸，AR(adventure racing)⁵⁶則是一種更現代化的模擬活動。直昇機、醫療救護團隊、補給，以及有權力(被賦予的)、也有能力(被要求要具備的)因為安全因素隨時終止人員繼續參賽的主辦單位。⁵⁷在不斷逼近真實性的過程中，也同時不斷的提昇對安全的掌控。從 Simmel 的阿爾卑斯山的旅行與 AR 活動，我們可以預見攀登聖母峰這項活動的未來。透過交通工具及醫療技術的進步，真正的山難將不再存在，不論攀登至哪個高度，隨時可以人為的力量將登山者抽離那個位置，聖母峰成為 AR 的下一個場址。除了改造自然環境，我們也創造體驗各種感受的環境。這一個多世紀以來，透過機械讓我們更容易去體驗速度、G 力、側向 G 力、負 G 力、高度的可能性，以及所帶來的恐懼、興奮、不確定…等感受。人不需擁有高超的駕駛技巧及去承受可能的風險，也能夠去感受那種高速過彎的快感。最普級的例子就是以雲霄飛車為主角的遊樂園。為了安全，我們也不斷制定出更多的賽車規則，從賽道到車子甚至車手的駕駛方式，每年都為了將風險程度降低而不斷調整。這是這個時代所推崇的冒險，一種純然、乾淨的冒險。

⁵⁵ 齊奧爾特·西美爾/費勇、吳曠 (譯)，〈阿爾卑斯山的旅行〉，《時尚的哲學》，北京：文化藝術出版社，2001 年，頁 200-203。

⁵⁶ 一種探險競賽類屬，目前已發展出各種不同逼真程度的競賽種類。鐵人三項(參賽者必須完成游泳、騎自行車以及跑步三項運動交錯的路程)可以算是 AR 的最原型或最文明形式。只是 AR 將場地改成更為惡劣、原始的環境，甚至取消競賽過程中的補給，以及直昇機的拍攝，以求更逼近真實的冒險狀況。

⁵⁷ Joanne Kay and Suzanne Laberge, Mapping the Field of 'AR': Adventure Racing and Bourdieu's Concept of Field. *Sociology of Sport Journal*, 2002, 19, 頁 25-46。

在飆車中，除了冒險之外還有什麼？Caillois 對於人類遊戲的區分，可以幫助我們對於飆車活動的其他動機整合在內。他將遊戲區分為四種向度，分別是：競賽(Agôn)、機運(Alea)、裝扮(Mimicry)、暈眩(Ilinx)。他強調這種分類方式既不周延也不互斥，一個遊戲可能同時在不同分類中出現⁵⁸，這樣的區分純粹是便於討論。競賽是指在單一特質上(例如：速度、記憶、技巧…等)的較量，例如賽車、游泳，甚至是人與車輛之間的競賽。機運是指遊戲結果的決定，獨立於遊戲參與者所能控制，全由機運決定的一種遊戲形式，例如擲骰子。在飆車的某些時刻，你無法確定這樣的操控是否真能避開某個危機，這不是技巧高低所能決定的，越高的技巧有在那個等級下的不確定，正是這種賭的性質吸引飆者。扮演則是讓自己或他人相信，扮演者不是他自己本身，可能是某種動物、自然現象(如風、火)或者某個名人。在扮演遊戲中，道具以及裝扮是極為重要的部分。一種並非完全在技術取向上提升的汽車改裝方式，經常都是某種程度朝向模範的裝扮。暈眩是透過藥物或物理原理，追求一種短暫摧毀習慣性的感官狀態，例如吸大麻、坐雲霄飛車。飆車的瞬間，是一種極致狀態的表現，他將自己拋入了一種不確定性，這種不確定性並不是一種統計上的車禍死亡機率高低的問題，而是關於自己主觀上確信與否的問題。正是在這種狀態中，達到了一種類似於暈眩的短暫摧毀習慣性的感官狀態。

3.2.4 三螺旋的分析架構

以一種傅科式的提問：我們是否活在一個速度壓抑的時代？如果從規範的發展，我們看到的似乎是一個對於速度壓抑不斷擴大的趨勢。但是，在這個假設下，我們又應該如何去看待在飆車文化工業底下，不斷湧出的各種煽動的話語機制以及各種新的飆車活動的出現？把飆車問題視為是一個速度壓抑的問題並無法完全解釋一切。因此不僅是站在規範內的視點對於分析無效，單純的站在規範的對立面也同樣無助於分析現象。我們需要的是一種更廣泛的分析觀點，能夠將這些

⁵⁸ Rôger Caillois, *Man, play and games*, (NY: Free Press of Glencoe, 1961), 頁 12-26。

與飆車文化相關的規範、飆車快感以及具有對飆車現象產生擴大及鼓動作用的文化工業面向整合到社會中的分析架構，並且釐清他們之間的關係，以及說明這些因素對於最後我們所看到這個飆車文化的影響。

傅科對性史的研究，是藉由對當時普遍流行的性壓抑假說提出懷疑開始其討論的。透過這樣的懷疑，他把當時流行的壓抑假說重新納入到 17 世紀以來現代社會內部的性話語的一般結構之中。他認為 17 世紀雖是一個壓抑時代的開始，但 18 世紀以來卻發生了一次話語爆炸，不是犯禁話語的增多，而是性話語在權力的範圍內的增殖。他認為這是一種「調節有序和形態多樣的話語煽動」，因此回頭去檢討那種認為性是外在於話語的和唯有剔除障礙、解開秘密才能通向性的觀點，他認為這其實是大家用來激發話語的那種禁令的一部分。這種權力運作形式不同於禁忌，因為禁忌是透過對譴責事物的削減來達到自己的目的，而這種控制則是通過權力與它作用的對象的同步擴散來達到目的。「驅除這一異端的權力機制的目的，不在於壓制它，而在於給它一個經過分析的、可見的和永久的現實：這一異端被輸入每一個肉體之中，潛藏在行為方式的背後，被當作一個分類和理解的原則，並且作為存在的理由和無序狀態的一種自然秩序而被建立起來。」⁵⁹

透過這樣的分析，傅科提出他對於權力快感的雙螺旋機制。這種權力機制是一種快感和權力雙重動力的機制，一方面是運用提問、監聽、看管的權力而獲得快感，另一方面燃起的快感躲避這權力。權力讓自己所追擊的快感來侵犯自己，在炫耀、誹謗或抵制的快感中維護自己。快感蔓延到圍堵它的權力身上，權力則把握住他所揭示的快感。這是權力和快感永恆的雙螺旋。它不排除性經驗，而是把性經驗作為顯示個人的一種方式包括在肉體裡，通過快感和權力互相加強的螺旋上升來吸引它的多種形式；不設立什麼障礙，而是提供最大限度地實現性滿足的場所，最後產生並確定了異質的性。

傅科的理論所揭示的是一種權力關係，透過這樣的分析，他將各種性活動、規範、犯禁行為與驅除機制，以及社會在各種學科、各個層面所發展出來的喋喋

⁵⁹ 米歇爾·福柯/余碧平(譯)，《性經驗史》，上海：上海人民出版社，2000年，頁33。

不休的談論都包含到他這個架構中。這是一個精闢的思路與分析能力的展現。受到他這個架構的啟發，我嚐試將原本所觀察到的關於規範、快感以及文化工業的這三方面的材料置入這樣的架構中。性話語的爆炸不是以一種犯禁形式展開，而是在權力範圍內，如同我們在飆車文化中所看到標榜速度的話語不斷增生，從速度作為汽車廣告中的一個重要訴求，到關於競速的文化工業，這些都是在既有權力範圍內的競速話語的增生。但是我們也同樣看到速度話語的犯禁意涵，因為對於飆車這種非法行為的讚揚本身就是一種犯禁，不論是飆車動漫畫或電影都可以看到這個面向。對立於這個犯禁話語的是一個關於禁忌的形式。根據傅科的說法，禁忌是透過對於譴責事物的減少來達到目的，而權力機制則是與對象的同步擴散。但是同步擴散是結果，如果進入權力的運作，作為一種壓制的作用仍然存在，同樣的，進入飆車文化中，一種以禁忌形式發揮作用的部份仍然存在，例如道德法律的規範以及警察取締的執行面。因此，在飆車文化的研究如果按照傅科所提出的權力/快感的雙螺旋架構，關於規範以及關於文化工業這兩個部份的發展將被置入同一軸線—權力，使得在飆車現象中所觀察到的文化工業與規範之間的影响被淡化。解決之道是把規範、快感與文化工業分成三條交互影響不斷攀升的三條軸線，這麼做將會冒著失去權力快感雙螺旋原有的分析深度的風險，但這麼做卻可以更貼近我所觀察到的現象。

關於這個三螺旋架構讓我們從快感談起。雖然由於這是一種相互交織的關係，我們無法將其中的任何一條軸線當作絕對的起點，但是就一個活動的逐漸擴大的發展而言，在說明這關係時將快感視為這個關係中的起點。首先是一種關於移動與速度的快感，這個速度的快感經由關於速度的文化工業的推展而不斷擴大參與的群體，進而造成既有規範的改變，可能透過一種代償性調和的機制—賽車，把這項活動納入社會中，也可能改變在道德認知上對飆車或改裝車的看法。而這個被改變的規範以及所形塑出的新的習慣狀態，在文化工業追求差異、求新的內在運作邏輯的鼓動下，又重新將某種程度跳脫既有狀態的活動納入，例如甩尾活動的出現便是一例，而逐漸成為一項新的活動，並且又再次擴大並進一步影

響規範狀態。

4.研究方法與章節安排

這個研究同時參照了幾方面的資料。首先是飆車現場的參與，這個部分是利用週五及週六晚上參與台中市的飆車活動進行觀察。除了一開始只是在台中街頭盲目的跟隨三兩台改裝車輛直至逐漸聚集成四五十台的規模，到後來認識一些玩車友，透過參與他們例行的聚會以及夜跑，逐漸擴展至他們的閒談、改裝車行。這部份的資料除了較清楚飆車的觀察飆車的實際活動以外，透過參與活動的體驗，也才使得對於快感這一軸線的討論得以出現。另外，競速文化的歷史整理也是另一個重要向度，分別從幾個方面的資料去整合。報紙的飆車報導是關於飆車現象在時間軸線上較完整的資料。這個部份整合了聯合知識庫，及透過其他電子新聞網對飆車相關關鍵字的搜尋。台灣汽、機車的歷史發展除了透過台灣機車史與汽車產業年鑑，從 1980 年代開始的汽車雜誌以及 1998 年開始出版的改裝車雜誌，都是拼湊歷史與獲得靈感的重要資料來源。1946 年國民政府來台後的中文報紙微卷也是了解汽機車進入人民生活的資料之一。在關於外國飆車歷史的部份，英文及部分中文資料是主要資料來源，如果將搜尋焦點包含全部的競速活動，那麼資料將過於龐雜，因此這個部份的資料著重於對類似飆車活動的描述以及這些活動逐漸改變而被接受的這個部份。前面所引用的理論是與這些資料對話，及將資料歸類和擴展搜尋方向的重要資源。

由於這些資料所開啓的面向，不論是在改裝車行見到不同層級以及不同年紀的改裝車主(年約 50 歲的保時捷車主)，或是新聞對於 300 俱樂部的報導，或是理論上開啓對於競速這一問題更深層的討論，都讓我不得不將原本對於飆車的定義不斷往外擴大。在這樣的情況下，不僅參與觀察，連獲得對這些各個「族群」的描述都是極為龐大的工作，而以僅有的田野對象要去推論到這些包括超級跑車或是不同的玩車族群，都是極為冒險的事。因此在飆車現場所參與的這些團體，更

多是作為思考這一問題的「場景」，而非直接作為推論的直接證據。而另一方面，以文獻資料與理論所開展的面向又提供了極為重要的思考和討論，所以到最後，這整篇論文是這幾方面資料相互彙集的結果。

整篇論文將從這相互交織的三螺旋線來討論：規範、文化工業與快感。在規範一章，我將討論對飆車的各種規範，以及將被排除的飆車重新納入社會的代償性調和：賽車。規範的轉變是基於習慣狀態的改變以及賽車這一合法化權力語言的作用。然而參與人數的擴大、人們習慣狀態的改變以及賽車的出現，都與文化工業在背後的推動有很大的關係。在文化工業一章，除了文化工業本身的運作以及影響，將透過賽車與甩尾活動，討論透過文化工業的運作對於典範以及規範造成的轉移。最後，在快感一章，透過相對快速行駛車輛所獲得的快感是這一章的關鍵，但是由這種速度快感向外延伸的，是關於速度藉由消費而被滿足的這個部份，這些將透過玩的四個向度開展，並且藉由這些討論對台灣飆車次文化做一簡略的介紹。然後深入探討快感與規範以及文化工業的這個同時攀升的三螺旋。在這三條螺旋的單獨論述中，我們將會看到，規範這一議題內含於文化工業螺旋中，而文化工業與規範的影響內含於快感這一螺旋中，最後，在談完快感之後再回頭看規範這一螺旋，將處處可見快感的驅使。

二、規範

規範的意義包含了群體內部的遊戲規則(game rule)以及群體外部的道德法律(moral law)。在飆車這一議題上，內部的規範是指飆車群體內的遊戲規則，而這種規範對非飆車者而言可能是不必要的堅持，例如將自排變速箱改成手排，這種對於更直接操控的訴求及背後的英雄主義意涵；或者人車之間的匹配關係，不應駕駛自己無法馴服的車輛；又或者更經常的是對賽車規範的延用。而外部的規範所指的是，社會上所存在的對於飆車以及延伸對於改裝車在法律界定與道德認知上的規範。由於內部規範經常與文化工業的影響息息相關，因此留待文化工業一章一併討論，這一章主要討論的是外部規範。

規範形成了我們的習慣狀態，同時又是對習慣狀態的進一步加深。不論是對外觀、聲音、駕駛方式或是速度的取締，所對應的是一個已被建立起的習慣模式，道德法律式(moral law)的規範在很大程度建立在這個基礎上。因此正如同 hot rod 一樣，光是外觀本身就是一種對主流的違犯。Becker 說：「偏差並不是行為本身的特質，而是別人對於規範引用的結果。」因此在這一章所要作的，是討論各種規範如何被引用在對於群聚、改裝的取締，及保險理賠的認定這些面向，並且透過速限是如何透過知覺與機械因素逐漸在我們周圍開展，而形成一種標準速度的參照框架。在討論完這些不斷在改變中的抑制性、排除性的規範之後，將透過代償性調和—賽車所具有的在排除與吸納的雙元性，討論飆車行為如何透過賽車的合法化重新納入我們的社會。賽車在此不僅是遊戲規則，它同時是把遊戲規則引入道德法律式規範的一個重要環節。

1.關於群聚的規範

在討論對群聚的規範之前，我們應該先問：為何群聚？或者為何需要規範群

聚？Howard Becker 對於局外人(outsiders)的討論可以為此提供一些思考。Becker 認為局外人的定義是一種隨著情境而改變的。當我們站在社會主流的觀點看待這些偏差行為時，透過整個社會的運作機制、正常與不正常、強勢與弱勢的判分，我們很容易將這些偏差者視為社會的局外人。但是，當置於一個大麻使用者的團體，或是一個爵士樂手的團體，我們反而被視為局外人。回到群聚，這些行為偏差者為何群聚？如同同志團體或其他次文化以及被界定為偏差的團體一樣，因為唯有和同類群聚在一起，他才會感到自在，才可以不用去隱藏他的身份，這同時包含了在群體中的匿名性。這是對這些原本被視為局外人他們自身而言，但對於社會上的其他人，與這樣的群體在一起，他們反而成為這個群體的局外人。這是一種權力關係的翻轉，也正是這種翻轉，使我們對於偏差群聚的聚集感到恐懼，也就是為何飆車行為真正受到注意是由於以群聚的形式出現，即使在當時並未有明確的違法事實。但同時應注意的是，對風險的恐懼同時在兩個面向發揮作用，一部分是作為社會大眾恐懼與排除的基礎，但另一方面，這個恐懼同時進入一個關於風險與冒險在社會運作的深層結構。這個風險不斷誘惑我們，在理性主控的世界我們排除它，但在非理性面我們又不斷為它所誘惑。透過至現場觀看或新聞報導所型構的安全觀看位置，我們在理性語言譴責的同時享受這種快感。因此群聚成了不僅是飆者、不僅是現場圍觀群眾的聚集，更是觀看新聞報導群眾的聚集。

暑期是飆者聚集的尖峰時期，如同動物季節性的遷移，大家同時在此出現，不在乎彼此屬於不同族群的身分，共同分享暑期夜晚這塊飆者天堂。除了新加入者是加入這個想像的整體以外，原本的各個群體仍保有其視覺上與通訊上乃至於行動上的區辨性，累了、時間到了、警察的介入或是感到無聊，這支群體便抽離。在濕冷冬天這種離峰時期仍然會出來跑的人，算是在量的強度上相當高的一群，一年四季都可以在道路或山路上看到這群人的蹤影。

在前文飆車的歷史中提到，群聚飆車一開始出現雖然受到注意，但主要的規範仍是道德式的譴責。群體聚集一開始是以一種中性的形象出現，由於之前並未出現過這種現象，因此在人們的認知中缺乏去定位它的恰當區分方式。但是這行

為又帶有之前個別飛車形象的總和，因此總是帶有某種負面意涵。只是，在現象發生之初，並無法找到恰當的約束法源。在當時，一方面由於飆車型態的不同，飆車的速度意涵不是其中蘊含惡的特質中之首，另外速度在當時尚未明確與廣泛的成為被社會辨識與標誌的向度，因此在那時，整個規範系統並未發展出如現在對於飆車的行為、速度、噪音與外型而定界標準。在群體飆車現象出現的一開始，對於飆車現象的報導主要著重在描述其聚集地點，以及點綴性的對其噪音做出道德譴責，譴責找不到其著力點。在暴力行為出現而使群聚飆車成為一個違法事件之前，對於飆車的譴責是基於一種道德式的指控。⁶⁰直到飆車砍人的事件如同飆車一開始出現一樣，迅速在全台各地出現相似現象，為飆車譴責找到適當且有利的著力點。飆車砍人，或者說包含廣泛的飆車與殺人、械鬥、搶劫、強姦等重大刑案的結合，是型塑飆車污名的一個關鍵時期，這樣的印象，即使到現在仍然廣泛的停留在大多數人的心中，作為取締飆車的一個輔助。對於飆車的排除透過對於飆車砍人的指控傾巢而出，為取締飆車找到合理的出口，然後才逐漸演變出對各種細微項目的取締。儘管如此，在經過好一段時間的取締，飆車一直無法被禁絕，取締的方式也開始轉向，從一種全面的攔檢轉變成蒐證、車檢，以及透過警力駐守或前往飆車逐漸聚集的地點，將飆車者與圍觀群眾驅離，害怕這種權力關係因聚集而逐漸轉變，也害怕因為圍觀群眾的簇擁而使飆車活動進入一種全面的對權力的挑戰。因此，即使取締上有許多困難，但驅散避免群聚才是關鍵。

2.關於改裝的規範

對行為的取締只有在行為出現時才有效，而當這個行為出現時，就是在飆車了，在錄影蒐證或其他設備還未出現或普遍被使用的時代，要取締就只能追上去。因此取締飆車的發展如同在 hot rod 的發展所看到的情形一樣，一開始是對於速度的譴責，但最後的取締卻放在改裝車上，說法是「擁有改裝車是意圖競速

⁶⁰ 見第一章第二節：飆車的歷史。

的間接證據。」⁶¹國內對於飆車的取締，一開始是圍堵與追逐，但卻因為在攔檢或追逐過程中，經常會導致嚴重的車禍，或是人員受傷與民眾對於警察執法過當的反彈聲浪。警察逐漸改採在飆車現場錄影蒐證。但不論是定義出三輛車並行稱為飆車，或者是在直接蒐證，由於難以明確定義，再加上主要仍以勸導為主，因此效果並不顯著。當速度或暴力行為難以被明確掌握，車輛便成了主要的取締目標。2000年，警方開始採取全面性的對改裝車的取締。⁶²應該把2000年開始對改裝車的全面取締，解釋為對行為取締的無效性而不得不的轉移嗎？不，更正確的說法是，長期以來對外觀上排除的意圖，在透過暴力將飆車取締正當化，又將這樣的效果延伸到外觀以及廣義的改裝，回頭去援引既有法規而重新樹立起對外觀的一項新判準。而這便是為何這種對取締改裝的極度擴大認定，並未擴及如同Hello Kitty式的可愛改裝，或是加裝天窗這種破壞原有車體結構的「一般」改裝。

在關於外觀的改裝部分，由於欠缺適當法源，引用的法源是對於一般車輛檢查的放大解釋，只要不是車輛出廠原本的樣子或配備都是屬於非法，所有的改裝都是非法。因此台灣目前法令對於改裝的定義，同樣不利於選擇美式華麗炫耀的車體彩繪風格。汽車外觀代表著駕駛者試圖藉此傳遞出的訊息。改裝風格，不論是美式改法、日式改法或是維持樸素的“素素的”改裝方式，是關於表現與掩飾的問題。因此「招搖」一詞本身就強烈蘊含了以保守內斂為標準的美學判斷。因此相對於前二者來說，“素素的”改法是在外觀辨識上最低程度與污名發生關係的一種方式。因為它可以逃離大多數人的辨識，可能是父母親、親戚或是公司同事，唯有具有區辨能力的人才能從引擎室、引擎運轉與排氣聲音、輪胎胎紋、定位角度…去分辨車輛的改裝程度。除了外觀的改裝，車內的改裝也是取締項目。內部改裝多半以賽車方向盤、桶形賽車座椅為大宗。如果說，引擎改裝會遇上每年車檢的問題，而外觀上的改裝則是最易辨識的，那麼內部的改裝是無法一眼就

⁶¹H. F. Moorhouse, *Driving ambitions: an analysis of the American*, (Manchester and New York: Manchester University Press, 1991), 頁 35。

⁶² 這部分資料參考：Ahan, 〈改裝車取締內幕〉, 《Spec-R》, 2000年9月, 頁 122~134。

辨識出來的，因此外觀的原廠與否便成爲是否會被取締的一個重要關鍵，因爲倘若不是因爲排氣聲音太大，或是因爲外觀太過招搖，車輛並不一定會成爲警察攔檢的對象。

一個地區的既有法規以及背後的汽車工業，乃至於改裝產業甚至進口或走私管道，與發展出來的改裝形態息息相關。汽車工業與相關產業，包括改裝產業甚至是改裝零件進口的通路，在很大程度影響著一個地區的改裝車或飆車的型態，而既有法規則起著最後的決定性作用。台灣由於車系、改裝成本以及訊息的取得等地緣之便，以及法規限制，以美國、日本兩地的風格來說，改裝風格受日本影響較大。除了適合改裝車輛取得的容易度，法規環境也是重要因素。首先，引入台灣國產化的車輛以日系車居多，國產化使車輛售價及日後維修成本降低。如果又是選擇二手車，將使得入門車的門檻大大降低，舉例來說，作爲改裝車的入門車的五代喜美來說，一般二手車行情價大約只要 10 萬元左右。就車輛稅制，台灣的燃料稅與牌照稅制，更使美系車不易生存。舉例來說，8000c.c.的 Viper 跑車每年稅金總額要將近 16 萬 7 千元，即使是一般的 5000c.c.跑車也要將近 6 萬元。再就登記制度，美國採用車身號碼，這有助於車主選擇以更換引擎的改裝方式，但在台灣的引擎號碼制下則屬違法。除了平日遭遇警察臨檢，每年一次的車檢，以及最麻煩的賣車過戶，都是選擇此一改裝方式所需遭遇的難題，因而使許多人卻步。

在關於動力的改裝方面，爲了尋求更大動力，從引擎本體著手或是加裝額外的增壓系統是常見的兩種改裝方式。加大排氣量是前者最直接的改裝方式，但由於原廠引擎的設計並未預留多大的擴缸空間，因此引擎在擴缸後的耐用度與完成度是一大問題；另外，同品牌車輛中的較高等級引擎往往具有高度的相容性，加上與日本之間的貨物流通管道原本就極爲暢通。因此更換以廢五金名義進口的報廢車輛或是解體贓車的引擎（俗稱落引擎），便成爲這一類改裝的主要方式。在

hot rod 的歷史整理中也發現，更換引擎的改裝方式極為普遍。但是，我國對於汽車登記是以引擎號碼為依據，因此更換過的引擎如何通過汽車檢驗？在早期，除了透過驗車黃牛代驗，也有將原有引擎號碼部分切下，黏接在新的引擎上。但這都是早期的作法，在取締改裝車的極盛時期，警察列出了三款重點取締車款，速霸陸的 Impreza、本田的喜美、三菱的 Lancer、Virage(俗稱 LV)，這種更換引擎的改裝方式以及其他改裝項目便成為警察攔檢時的查緝重點。在執法日益嚴格的情況下，選擇更換引擎的改裝方式便會選擇一些美國進口車輛（美國對於車輛登記採車身號碼制），或是只登記車身號碼的車款。

由於上述原因，多數車輛追求較大輸出馬力時，便會選擇加裝增壓系統，而目前在國內又以渦輪增壓為主。渦輪增壓是一種透過廢氣排出時的力量去推動一片葉扇，連帶的帶動另一葉扇形成對進入引擎空氣的壓縮，增加引擎爆發力。這是一種改裝時非常普遍的作法，甚至可以回溯到 1980 年代。但真正造成改裝渦輪風氣的盛行的是因為 1999 年速霸陸的 Impreza 車款的引進以及隨後的國產化，才造成這一技術的普及。渦輪增壓的改裝風氣同時開啓了對於聲音的檢禁。一位訪談者說在那段時間他所改裝的那支排氣管「像是用租的」，因為固定每個月最起碼會收到一張罰單，就好像在付租金。後來終於受不了，只好把它換掉。另一位則是因為車上的車身彩繪被警察攔下來，他告訴警察說他是做車身彩繪的，然後警察就開了他一張「變更輪胎尺寸」。在這個改裝車風聲鶴唳的時期，也相應的出現了許多「車檢對應」或是「原廠式樣」。所謂的車檢對應，是指汽車改裝雜誌或器改裝店家，對於每年一次或兩次的車輛定期檢查，以及因為罰單責令改善並重回監理單位驗車的情況，所推出的一些因應辦法，例如換引擎選擇登記車身號碼的美規車或歐系車，而如果改裝渦輪則盡量安裝於較不起眼之處，或盡量保持車身外觀的原廠化。原廠式樣，便是各改裝車廠仿造原廠排氣管外型所製造的改裝排氣管。或者是車主在改裝時，會考慮盡量去維持原廠外觀，以避開警察臨檢。

這種情形與前面提過的日本江之島事件之後所展開的大規模取締極為相

似，在日本的情形是發展出一套關於改裝的規範，除了改裝的產品必須經過 JASMA 的認證，同時也明訂出哪些項目是屬於不需經過申請也能改裝、哪些是經過申請才能改裝，而哪些是完全不能改裝的範圍。而經過這次事件，國內雖未因此而建立一套更貼近現況的車檢制度，但也引發一些反彈聲浪與取締上的調整。反彈聲浪認為，為何這些改裝品允許販售但卻不許改裝，而且其中有許多都是符合國外測試的商品，例如日本的 JASMA 認證。雖然這樣的反彈並未造成車檢制度或是改裝規範上的改變，但因為這一波聲音，關於警察攔車臨檢上卻有了較明確的規範。首先，車輛乃私人範圍，除非有重大違規，否則警察沒有權力要求駕駛打開引擎蓋或是後行李箱。關於排氣管違規與否的部分，也不再以「視覺」或「聽覺」作為評判標準。在這之前，警察往往蹲在排氣管旁，要駕駛「催」幾下油門，依聲音來判斷是否改過排氣管。但現在則改為必須以分貝計作為是否違法的標準。另外，改裝雖然是非法，但是「原廠」推出的則不在所謂的改裝之列。在汽車行銷上，汽車廠商經常會以速度作為銷售的主題，而為車輛「換」上賽車座椅、賽車方向盤、空氣力學套件、後尾翼以及車身彩繪。這些因為原廠的推出而不在所謂「改裝」之列，因而使得我們社會中也存在許多「合法的」「改裝車」。

這是一個對於正常/不正常劃分的不斷細微化發展，在關於取締群聚或改裝的發展上，我們看到如何重新補充或擴大法律解釋，以使法律能成為這個判分的界線。在上面兩個討論，我們看到的是關於合法/非法這個界線的劃定，而接下來的討論則是關於在非法面向的更細微劃分。

3.保險認定的轉變

除了罰單、責令驗車、扣車以外，作為最普遍分擔及規避風險的保險制度，在此也同時起著排除機制而發揮作用。保險理賠範圍的轉變或確立，是我們觀察這項排除的切入點。保險是一種透過統計學所發展出來的機制，超速是一種尚在

保障範圍內的「違法行爲」，但再往上到了超速 60 公里，甚至一種更主觀的認定爲飆車，則是一種不受保障的違法行爲。

飆車在一開始就在保險理賠認定的範圍之外，但被作爲一項原則來實行則是後來的事。1995 年 11 月發生一起汽車在國道失控喪命事件，死者家屬以受益人身分向保險公司提出意外身故理賠，但保險公司認爲被保險人因飆車是「犯罪行爲」不願理賠最後對簿公堂，地方法院在隔年判決保險公司勝訴。⁶³這是國內首件因飆車死亡的理賠糾紛，受到各保險公司的關切。自此飆車在超速的向度被切分出來，因爲超速仍在保障範圍內，但是一旦被認定成飆車就成爲危險駕駛、公共危險罪不予理賠。由於目前，或者應該說這些現象之間並沒有明確的界線，因此最後的判斷標準回歸到警察的認定。自此，對許多判斷上模糊的事故，都先採取不理賠的方式。在往後的發展，當速度成爲一個越來越容易被使用的概念時，對於速度的規範也發展得更加細緻化。

4. 「超」速

速限，或者一種應然的習慣速度狀態，在一種標準確立之後透過其他方式逐漸的穩固。作爲汽車體系的一環，速限與其他層面交互影響，而車輛的發展與轉變同時也會改變或者加強對於某一種速度狀態的認知。我們對於速度的感知，除了透過認知層面的介入，更多時候，速度透過感官進入。我們所感覺到的速度不是一種絕對的速度，而是行車條件下所呈顯出來的速度感。而車輛條件的改變對於這種習慣狀態又具有絕對的影響性。

2003 年，300 俱樂部這個名詞在傳播媒體散播開來，速度正式成爲檢禁的對象，有各種關於速度的規範開始被討論。300 俱樂部的出現，引發在 2003 年規定的超速累進制之後再加上將超速 70 公里（或 60 公里，現正研擬中）列爲公共危

⁶³ 孫中英，〈飆車身亡，保險不理賠〉，《聯合報》，1997 年 4 月 25 日。

險罪。超速，是一種超越合法標準的速度狀態。取締代表的是依據一套標準去執行對於界外行為的禁制，因此首先，我們要去探討這一套標準是如何建立起來的。John Urry 將汽車視為一整個體系。⁶⁴他認為汽車進入我們生活，影響的不僅是大量生產與大量消費的這個層面，透過移動方式的改變乃至於整個基礎建設的改變，我們逐漸進入一種汽車體系的生活形態。所有的建築或基礎建設在很大的程度上都必須把汽車這種移動方式考慮進去。而也因著這樣的全面性改變，使得我們越來越進入一個似乎看似牢不可破的汽車體系(system of automobility)。任何的改變似乎都看不到能夠安插進這個既有體系的習慣模式。以電動車為例，充電時間長、行駛里程數短，以及無法像汽油引擎加了油繼續開的這種續航力的問題，這些都是很難將電動車作為一種全面替代汽油引擎車的因素。但是他認為汽油引擎發展之初，蒸汽引擎在當時似乎是更有可能全面發展的技術，而反倒是汽油引擎卻完全看不出在一百年後發展成為今日這個汽車體系的徵兆。因此他試圖從現今的一些技術層面，為這個看來似乎是無法被改變的汽車體系，去探討一種新的移動或是對汽車體系產生改變的可能性。我們可以延續他這種將汽車視為一整個體系的思考方式，擺放在關於速度的思考。因此在下面我將分別針對人的知覺以及機械狀態的改變在人的習慣中所扮演的角色一一探討。最後回到我們對於速度標準認知的來源：速限，去看其轉變與可能性。

4.1 知覺層面

我們的知覺對於判斷速度快慢的能力，與絕對速度值相比是一種相對不穩定的狀態。而這個判斷方式受到許多因素的影響而有所改變，例如路旁的速度參照物，或是其他車輛所形成的一種標準速度狀態，以及速限在心理認知上所造成的影響。

我們如何去知覺到速度，知覺到速度的快慢？置身在車內，手握方向盤，我

⁶⁴ John Urry, The 'System' of Automobility, *Theory Culture & Society*, Vol. 21 No.4/5, 2004, 頁 25-40。

們是如何意識到車輛的速度，或者我們置身車內的移動速度？藉由車輛的移動、震動，或是藉由其他的參照物，其他車輛、路旁的景物、或是路上的標線，或者在缺乏參照或加速度時藉由時速表上的數字來判讀我們現在的移動速度。這裡所提到的首先是關於移動時的感官經驗，景物向後移動的速度、車輛的運轉聲音與震動、以及車輛的加速度。在感官經驗之上還有一層認知面向，例如時速表上的速度，或者感官經驗的訊息也會進入認知的這個層面，使得單純的感官經驗面向不存在，但是便於我們深入討論這樣的區分仍是必要的。

如果說我們駕駛的車輛在一望無際的平坦路面上，沒有路旁的護欄、樹木、建築物，路上也沒有行人及其他車輛甚至道路標線作為參照物，我們將如何判斷我們的速度。藉由一種很不穩定的感覺系統，我們將只能區分 100 公里和 200 公里或者 300 公里的差別，或者再稍細微一點，但是時速 10 公里的差異將無法分辨。我們只能透過時速表來告訴我們速度的轉變，正如同在寬廣的高速公路上可能因為與人聊天或分心而不自覺的持續加速，因而經常會出現不自覺的超速狀態，當低頭看時速表時，才發現原來已經開這麼快了。順著這個推論，那麼必先有一個關於速度的參照標準存在我們的認知當中，才使辨識的當下得以區辨快慢。速限是最一般、最普遍型式的參照標準，在市區為 40 公里在郊區為 70 公里在高速公路為 100 公里。在高速公路上如果我們超過速限 20 公里或者更多，我們便開始覺得太快了，但是正如同前述，如果我們因分心而不自覺的加速，往往很容易超越認知上所允許的速度。也就是說在這裡存在兩種辨識方式，一種是我們的感官經驗，一種是對於應然速度的認知。一旦我們的認知介入，速度便被開始被規範。這一種對於速度的規範系統，不僅直接透過辨識的個體本身運作著，同時也透過對於所有的道路使用者產生影響而形成一種更全面的規範系統。當我們在駕駛車輛時，我們並不是透過路旁景物來判度速度，更不可能時時刻刻盯著時速表來確認自己的速度，而是透過其他車輛的行駛速度來作為自己在速度上的定位，也就是說，當我們行駛於公路上時，我們行駛在一個標準速度的參照框架之中。這個標準速度存在每個人的心中，因此每一位駕駛或乘客都以此來判斷速

度的快慢，並藉此又擴大標準速度的影響。

我們對於速度的認識受到測速照相、埋伏在路旁警車中的雷射槍，高速公路陸橋上以及行駛在我們身旁偽裝成一般車輛的警車，以及架在高空直昇機中的攝影機，這些速度判別機械的圈限。豎立在路旁或中央分隔島上，「前有測速照相」或者甚至是改成「常有測速照相」的標語，作為檢禁機械的分身以及將速度檢禁化為無所不在的存在，內化並強化速限的作用。

4.2 機械因素

這裡所談的速度是一種人藉由車輛所達到的狀態，而車輛不僅構成了絕對速度上的意義，也同時因為車輛的性能及穩定性而形成一種相對的速度感。同時，不僅是知覺層面會產生一種整體的速度框架，我們經由車輛狀態所形成的速度感也參與其中。隨著汽車越趨穩定，我們對於車輛的震動、聲音與不安穩的狀態也隨著越不能接受，也就是機械的改變也正逐漸改變我們在心理認知上對於應然速度「狀態」的判斷。

當我們從習慣的車輛進入到一部穩定、舒適、隔音較佳的車輛，面對相同的速度感但我們卻能允許自己開到更高的速度，因為我們會誤以為仍處於與之前相同的速度。在汽車發展上，我們是朝向一個更安定的時代在發展著，汽車愈來愈平穩，車輛的震動、噪音也愈來愈小。汽車的自排化是汽車發展的一個關鍵發明，自動排檔的出現轉變了我們的駕駛與乘坐的經驗和習慣。

自排變速箱出現的相當早，但早期以美國車居多，其他國家多半作為一種選項而不是主流。在台灣，自排車的普及除了是一種時代趨勢，也和政策的改變有很大關係。1985年，政府公佈「汽車工業發展方案」，決定讓汽車的進口關稅從1986年開始，自當時的60%降低至1991年的30%。這個政策改變使得歐系車與美系車得以低價進入台灣汽車市場，其中以美國車的大舉進入影響最大。由於美國駕車習慣的關係，因此美國進口的車輛清一色都是自排車。另外，國產車的自排車選擇增多也是其中的原因，但不可否認的自這一時期開始，配有自排車的車

款逐漸增多。一直到了 1997 年左右，配備手排變速箱的車款已經變得非常有限了。以往，性能愛好者透過作為陽春入門版的等級，作為他們購得手排車的方式，或者，直接購買計程車。一位玩車者在打開其汽車引擎蓋時，指著汽車檔火牆的黃色鈹件說：「因為當時只剩下計程車有手排車，所以只好買計程車，再將車身外觀烤漆成黑色。」再過不久，手排車便從這個一般消費領域消失，只剩下少數以性能為標榜的車款才會配備或具有手排這一選項。或者，自國外(大部分是日本)進口的手排變速箱便成為這種選擇的出路。在下一章文化工業中所談的手排車作為一種特殊需求，便是在這種時代背景下產生的。

近年來，結合手排概念的自排變速箱，或者結合自排概念的手排變速箱，使這種操作方式大為普及，甚至幾乎涵蓋所有車種。不論自手排或是手自排，最大的改變是使手動換檔成為一種選項，而不是固定狀態。人脫離了必須留意引擎轉速以適當切換檔位的駕駛狀態，同時這種機械發明也降低和統一了換檔的引擎轉速。車輛進入自排車時代以及伴隨著車輛引擎輸出功率的提升，引擎不需要提高至以往的轉速便能獲得足夠的動力，因此換檔時機被設定在極低的轉速，以求更舒適的乘車感受。

人的注意力所需分散的面向被簡化了。雖然駕駛狀態已經進入一種半自動狀態，但不論是這種大部分行駛中的半自動狀態，或是在需要特別花費注意力的倒車、降檔、爬坡，換檔這個動作所需分散的注意力都被取消了，駕駛狀態被簡化為油門踏板的深淺。在手排車的時代，雖然換檔轉速有個大致的區間，但隨著每一位駕駛的習慣或技巧的不同，換檔轉速的差異從幾百至幾千轉。在這樣的時代，人對於轉速的差異有較高的接受度，或者習慣或者忍受。在那個年代對於行車狀態的正常概念，有不同於現在的界定。伴隨引擎轉速而來的噪音與震動的差異，因為引擎煞車與較高轉速的瞬間爆發力所造成身體的前後晃動，都細微的改變著對行車狀態的正常範圍。這只是駕駛狀態簡化的開端，隨著汽車的電腦化，駕駛對於各種訊息的處理也逐漸由各部分的電腦處理，也就是對於駕駛來說，他所做的可能只是腳踩踏板，但電腦卻幫駕駛同時處理了減低引擎輸出、特定輪胎

加強煞車而另一輪胎則強迫釋放煞車等動作。⁶⁵汽車電腦處理愈來愈多的訊息，同時人的操作愈來愈簡化，這是這個時代的普遍汽車駕駛狀態。在專注力上，駕駛汽車如同觀看電影一樣，所需花費的心力更少了，同時人也把更多的事務帶到駕駛過程，講電話、看電視、甚至透過網路聯繫事物。關鍵的轉變是，我們把越來越少的專注力放在開車這一件事情上面。這種改變不僅是對於速限的討論難以置入的關鍵，也是對於其他所有改變都難以置入的關鍵。

4.3 速限

我們當下所處的一種速限狀態，是透過上述機械因素與知覺層面不斷相互影響下逐漸演變而來的。但速限本身作為汽車體系的一環，如同汽車體系一般，一旦一種速限狀態被確定，便會產生相應的行車方式、行車態度、以及對於某個速度的強烈道德認知，這整個關於標準速度的速限體系便不易被變動。

透過速限這一議題在美國的發展，可以開啓一些對於速度的思考。在 1973 年的能源危機之前，美國的某些州對於州際公路並無設速限。在爆發能源危機後，基於一種認為時速 55 英哩將比時速 75 英哩節省 17% 的能源的論點，而將速限訂在 55 英哩，但主要以美國東岸為主。⁶⁶隨著能源問題的減輕，以及汽車製造技術、道路品質的提升，關於提高速限的問題一直被提出。在能源供應不再是問題，油價回穩之後，55 英哩速限的理由卻改為安全考量，並透過各種統計數據佐證提高速限將對車禍事故率造成多大的影響。⁶⁷對於現有 55 英哩採反對立場的論點，分別從各種角度提出他們的反駁。首先，當初的 55 英哩速限純粹是為了能源上的考量，但現在對於 55 英哩的捍衛則已變成安全因素。其次，這同樣不符合以 85% 的道路駕駛人行車速度作為速限的原則。在 Eric Peter 這篇文章中指出，根據工程師的研究發現，在寬廣的洲際道路，不論速限是否是 55 英哩，駕駛人仍會將速度提高至 65 英哩甚至 75 英哩，因此他認為 85% 的駕駛人的行車速

⁶⁵ Nigel Thrift, *Driving in the City*, *Theory Culture & Society*, Vol. 21 No.4/5, 2004, 頁 41-60。

⁶⁶ Speed_limit, from http://copernicus.subdomain.de/Speed_limit

⁶⁷ Eric Peter, Why 55 MPH speed limit should be repealed, *Human Events*, Vol.51 Issue 46, 1995, 頁 14。

度仍是較佳的速限制定方式。因此倘若回到 85%的駕駛速度，應該會有另一種速限狀態。

那麼是否存在一種無速限狀態？除了在賽車場，德國無限速高速公路 (Autobahn) 是目前這些討論的對照。德國無限速高速公路作為一種象徵意涵與實質意涵不斷的引發人們對於速度的可能性的討論。根據 Mark Rask 在 *American Autobahn* 一書中指出，在德國無限速高速公路平均時速為 80 英哩，而某些特定時候，有 15% 的人會開到時速 96 英哩或甚至更快。而令人驚訝的是它竟然還比美國的高速公路安全。⁶⁸雖然無限速高速公路所牽涉到的層面非常廣泛，包括了路面品質、車流監控設施這些硬體設備，以及駕駛訓練和背後的救援團隊，但它所提供的是對於一種高速狀態的真實想像，而不必然是一種完全無法接受的恐怖。如果德國的無限速高速公路能夠允許這麼高的速度在我們的生活中發生，同時又能夠維持在某個程度以下的事務發生率，那麼，我們是否可以重新的回來討論這個速度的議題。高速撞擊的致命性是無庸置疑的，但是高速是否等於高事故率這個命題則有待商榷。因此，安全的說法不應因為對於速度的恐懼而被盲目的無限擴大。

回到速度這一指標在台灣的轉變，在最早期零星的飆車現象出現時，在當時對於飆車並無了解，因此以與雲霄飛車、特技飛車相同的字眼稱之。1980 年代對於飆車的用法，除了飆車本身的污名，一直到現在大致上並無多大改變，是一種直接描述快速行駛車輛的概念。只是在飆車這個對象內的檢禁向度不斷增生。汽車飆車雖然褪去了血腥、暴力的色彩，但對飆車的檢禁也隨之改變。隨著速度逐漸變成一種全民共享的語言，300 俱樂部成為慣用的辭彙，同時帶點頌揚、帶點譴責。對一般人來說，由於時速 300 公里的超現實性，使得討論回到了速限的標準。時速 300 公里能等同於一般的超速嗎？又，為何不能？繼超速累進罰則之後，一直存在一種論點，試圖將超速 60 或 70 公里以上以公共危險罪論處，時速 300 公里，或者更現實的說，是時速 180 公里，是我們對速度之惡的最大容許範

⁶⁸此處觀點引自 James M. Clash, Joy of Autobahn, *Forbes*, Vol.172, 2003, 頁 224。

圍。在超速 60 公里之內，雖然已經以累進罰則作為特別的懲罰，但它在某種意義下仍被視為是一種「正常」的行為，但越過了這個界限，便超出社會所能容許的範圍。就公共危險的角度，時速 180 公里正如同對他人傷害一樣明確的界限。只是就技術面，取締飆車，速度是一個更難的操作向度。相較於此，80 年代操作砍人的這種「惡」要容易得多。這同時有另一層涵義，代表著速度的語言、速度的概念更普遍的進入我們的生活。我們同時在追求速度的過程中逐漸具備速度的語言，但也同時具備以此作為排除向度的能力。因此就某個意義來說，我們的社會更能以「非砍人」的方式來執行對於飆車的排除，而不一定得透過「砍人」來操作我們對飆車的恐懼，只是這次是透過速度。但是，在這樣的框架下，我們仍普遍缺乏對速度的認識。當 150 公里的時速出現在描述高速公路競飆的報導中，意味著報導撰寫者對於速度認識的有限性，因為飆車速度經常遠高於這個數字，因此這代表的不是貼近事實的描述，而是代表錯誤訊息或是既有認知的有限想像，出自一種以時速 110 公里為最高速限下，時速 150 公里的超現實性。甩尾也在檢禁之列，因為甩尾超脫我們對於「正常速度」的想像。在缺乏對於甩尾的認識之前，我們不知道這是在做什麼。

5.代償性調和：賽車

規範同時型塑了限制的邊界與誘惑的起點。站在從規範出發的理性層面，我們無法看到這種越界對我們所造成的誘惑，也無法解釋賽車活動的出現。賽車不僅是作為消極的退讓，更重要的它提供了貼近滿足這種誘惑的合法管道。透過賽車的包裝，將競速的車禍與死亡合法化，讓我們得以合法享用速度快感。

在文明化的過程，社會不斷將暴力、血腥的活動排除出去，如同第一章的拳賽與足球運動的例子，而賽車則是飆車存在於我們社會的合法型態。當速限確立下來，所有在這個範圍以外的速度狀態被排除，在這個正常以上的速度，被排除在生活範圍之外，或被圈禁在特定的空間之內。我們發展出賽車這樣的活動將對

速度的追求重新引入我們的生活。這是這個世紀的自走(automobility)化中的一項重要發展。自從第一座賽車場於上個世紀初出現之後，到現在已有難以明確估計的大小賽車場，作為這一項活動的合法展示空間。而且繼先進國家之後，一些亞洲國家也紛紛透過賽車場來參與這項禁制遊戲。因此速度逐漸變得只被允許發生在特定的空間，或是特定時間下的空間，例如環型賽道或像拉力賽車這種封閉道路賽事。如同在美國飆車歷史上所看到的南加州計時協會(SCTA)的組成，在台灣也存在著透過賽車去作為將飆車這一行為納入社會中的機制。

台灣的賽車發展雖然一直不是很成功，但它卻也扮演了提供從事這項活動的一個出路和擴大參與群體，以及逐漸改變一般民眾認知的這兩個重要角色。台灣第一個封閉式賽車場是由台中蒙地卡羅車隊出資，建於三義西湖渡假村內，全長一千四百餘公尺，於1992年12月舉辦開幕示範賽。⁶⁹參賽車型的部分，除了1400c.c.以下的全壘打、祥瑞，超房組的保時捷、BMW等，1400c.c.~1800c.c.組，幾乎清一色是喜美車系。1993年9月在中華賽車會籌畫及監督下，簡稱TIS(Taiwan International Speedway)的龍潭賽車場完成，並於同年12月初，舉辦第一屆台灣格蘭披治大賽(Grand Prix)。目前為止除了龍潭賽車場以外，在高雄興建了一座尖端賽車場。這座賽車場主要由兩部分構成，一部分是作為直線加速與追求較高速度的大直線路段，另一部分是適合於甩尾的曲折路段。原本在屏東通往鵝鑾鼻的路上的屏鵝戰備跑道，以其平整寬闊以及足夠的長度，經常成為飆者體驗加速度或高速的場所。因此，尖端賽車場的出現提供了競飆高速以及練習甩尾的合法場地。更直接的，在尖端賽車場原址，一直以來便以其平坦場地而作為各種非法與半合法競速活動的場地，賽車場的建立如同加了判分的高牆直接就地合法。另外，在較小規模的賽車場部份，中部的台灣民俗村內將原本的停車場規劃成賽道做為甩尾的比賽場地。台南七股的鹽田以其平坦開闊的特性，開發成零四⁷⁰加速

⁶⁹ 此處關於賽車的分類，部分參考中華賽車會。http://www.ctmsa.org.tw/about/about_1.asp

⁷⁰ 零四是指汽車在四百公尺之內的競賽，用以比較在幾秒內跑完這四百公尺以及到達終點時的速度，英文稱四分之一英哩(quarter mile)。零四的競賽場地便是專為這種比賽而設。

的競賽場地。而除了環型賽道的比賽形式，封閉道路的比賽更是道路飆車最直接的合法形式，國外 WRC 賽事即屬這一類。封閉道路的比賽，由於牽涉到對於一般道路的暫時封閉，因此往往與政府單位的合作有很大關係。在澎湖舉辦的菊島盃以及近年來在山區道路舉辦的爬山賽都與當地政府有很大的關係。最後，所需場地較小，時間與地點都較為機動的則屬「金卡納」(Gymkhana)或稱「技術勁車」。此一運動的形式是將一塊大的平整空地規劃成賽車場，場上的路線則由圓錐筒圍成，考驗車手的反應及記路能力，這種賽車如同空地甩尾或繞錐活動的就地合法。這類活動因為其便利性，近來常有企業與縣市政府舉辦。

在賽車合法化的這個運作中，存在著一個問題。相同一件違法的事情，只因為經過合法的程序、合法的申請，就成為合法。經過合法的申請，並不代表相同的行為不存在、或聲音消失了。在尖端賽車場、在台北市政府廣場前、在河濱公園，這些輪胎的尖叫聲與引擎的聲音仍然存在，只是這些行為、這些聲音被這一道牆甚至這一道界定給合法化了。合法的權力語言改變了我們看待事情的觀點。對於許多人來說，尤其是致力推動賽車運動或者極力撇清與飆車關聯的「玩車」者來說，這種言論似乎是在將他們所試圖建立的界線再次打破。沒錯，正是試圖透過這樣的論述，逐步去打破這種界線，這種缺乏深層意義的法的表象。另外，除了作為將飆車這項活動引入社會的代償性機制，賽車本身也代表著作為一種遊戲規則的規範。在今日逐漸為人所熟悉的甩尾活動，曾經在早期被視為一種飆車活動，因此不僅是進入社會，即使是進入賽車這一領域都是逐漸發展的結果，在尚未在賽車這一領域佔有一席之地之前，甩尾受到團體內部的主流遊戲規則所排除，詳細的討論將在下一章關於甩尾活動中介紹。

6.來自於習慣

台灣在開放大型重型機車進口之後，這些團體爭取其在快速道路甚或高速公路的路權，以及因為其體積而希望獲得與一般機車不同的規定，例如機車兩段式

左轉、在高架路段只能行駛於狹窄的機車道的規定。這些訴求卻因為交通單位認為大型重型機車與飆車的關連而無法通過。這些爭議其實是關於大型重型機車這種交通工具要如何安插進入已經穩固的汽車體系的問題。

重型機車團體呼籲所有重型機車騎士在行經某些路段放慢速度或降低轉速，不要帶給民眾不好的印象。我們想問，當一種車輛經常性的處於超速狀態，算不算是飆車？大型重型機車動輒可以騎上時速 200 公里甚至 300 公里的車輛，相信大多數的大型重型機車騎士絕對不是只為了在市區騎著時速 70 公里或是在快速道路騎著時速 90 公里的速度。在這個問題上「裝乖」似乎是權利請求的唯一方式。我們在規範下所形塑出來的習慣狀態以及認知，讓我們忽略了這個問題的另一面向，我們現有法規與一般態度是如何看待之前炒出 300 俱樂部的超級跑車？現有的修正方向打算從公共危險罪加重處罰，但卻不會要求這些持有超級跑車的車主允諾不會在高速公路上超速才得以將車輛開上高速公路，因為這兩者都同樣關聯到特定車輛的持有與飆車意圖這一邏輯。這個問題暴露出了兩個問題，一個是較全球性的問題，即對速限問題的態度。另一則是汽車駕駛在既有汽車體系中的優位性，機車正逐漸被排除在既有道路系統之外，例如快速道路、高速公路、不得直接左轉或是其他繞道行駛的設計，這些都是避免干擾汽車行駛的機制。甚至機車飆車除非伴隨著飆車砍人也很難再登上電視新聞。

我們援引因著習慣狀態所形成的規範，或因著規範所形成的習慣狀態，去排除在這個界限之外的行為。但是我們也看到了既有規範如何因著這個參與團體的擴大、反彈聲浪、以及習慣狀態的改變而不斷調整這個界限，或者因著賽車這種合法化的權力語言直接改變界限而使得習慣狀態慢慢改變。那麼接下來，我們將去探討這個造成參與團體逐漸擴大，進而逐漸改變我們的習慣狀態的這個機制——文化工業。

三、文化工業

這一章在分析文化工業這一軸線。透過前後兩部分來談論。第一節的部份將簡要的介紹汽車文化與汽車工業這兩者的相互影響與發展的關係，並且藉由汽車銷售的兩種邏輯：作為家的延伸與移動快感的這兩種追求，探討速度在社會中既被排除又被欲求的交錯情形。第二節的部份則以近年來風行的甩尾(drift)活動，作為深入分析文化工業運作的例子。

1. 汽車文化

1.1 文化/工業

車輛的演進不斷補充 T 型車⁷¹作為大眾運輸工具的功能，使車輛越來越成為一種完全包覆我們的「輔具」。不僅在作為家的延伸的這一概念，同時也體現在如 Urry 所討論的「自走」能力(automobility)的形成。⁷²在福特主義之後，所造成的改變不僅是汽車作為一種消費商品，同時也是行動方式的改變，以及藉由基礎建設的形成，形成一種全面的生活型態和地景的全面改變。在台灣這個轉變先是汽車的使用逐漸在社會普及的物質基礎，然後才逐漸進入一種技術性論述，乃至於後來的改裝文化與飆車文化的出現，但這個轉變卻是一個緩慢的過程。

在台灣，關於車輛的文化工業，經歷了漫長的發展過程才逐漸成型。根據林渭富的整理，中國在 1911 年便開始有汽車廣告的出現，並且也有各種的文案內容。但是這些「已有特殊風格傾向的轎車廣告，隨著戰局搬到了香港，但卻沒有

⁷¹ 20 世紀初，亨利福特透過 T 型車(model T)開啓了大量生產與大量消費的福特主義，使汽車開始普及。

⁷² John Urry, The 'System' of Automobility, *Theory Culture & Society*, Vol. 21 No.4/5, 2004, 頁 25-40。

來到台灣。至於台灣本身日據時代也曾繁榮一時，以汽車來象徵現代華族⁷³的廣告，在戰爭後期就已經在『全民備戰』氣氛中消聲匿跡了。」⁷⁴因為要備戰、要禁絕一切的享受，一切為反共、為建國，在國民正政府來台初期，汽車因為被視為奢侈品而被列入四惡。⁷⁵

在汽車普及之前，機車的引入是機械式個人移動方式的最早發展。台灣機車最早的起源是在日據昭和年間，在腳踏車上裝上引擎開始的。1940年代開始有貿易商進口機車，但當時因售價高昂，主要以醫生、建築師等高所得者購買。1950年以後，因外匯短缺，政府為節省外匯禁止整車進口。因此貿易商改以進口零件在台組裝的方式引進。⁷⁶但是對當時大多數的人而言，由於國民所得有限，主要購買的交通工具仍以腳踏車為主。

透過購買才能取得的經驗在當時仍是貧乏，所以真正造成機械動力進入人們生活的，是計程車的出現。在無力購買昂貴交通工具的時期，這種付費的乘坐，是多數人體驗機械動力的管道。「轎車經驗」到了1959年計程車上路才逐漸開啓，在這之前的1940、1950年代，這種付費的乘坐先後以人力車和三輪車為主。1950年代開始進入一種以計程車淘汰三輪車的時代論述，俗稱「三改四運動」。1959年，首批計程車上路，這批計程車是政府為改善台北市容，開放以僑資結匯計程車進口。之後，1961年7月，裕隆汽車創辦人嚴慶齡在全國經濟座談會中建議「動產擔保交易法」。1964年6月交通部公佈「修正汽車運輸業管理原則」，規定營業用小汽車限用國產汽車。1965年6月，動產擔保交易法實施，開始台灣汽車分期付款之先例。之後政府又頒布「三輪車業者轉業」的辦法，接受輔導轉業的三輪車業者可領到回收舊車與轉業補助共1萬2千元，在當時相當於課長級4個月的薪水。前後的幾項政策，部分原因是為了扶植裕隆汽車，但同時也讓小

⁷³ 按全文脈絡，這裡的現代華族應該是指進入現代社會的上層階級。

⁷⁴ 此處資料參考，楊照，〈打開台灣戰後汽車廣告史〉，《廣告雜誌》，1996年5月，第60期，頁78-86。

⁷⁵ 四惡這個名詞是在民國35年國民政府來台後的報紙上所看到的。宣導勤儉備戰的理念，因此人民應該多走路，少乘車。

⁷⁶ 林淑貞，《台灣機車史》，台北：中華民國機車研究發展安全促進協會，1998年。

客車的年增量迅速向上提升，並且使「交通之癌」的三輪車絕跡，改變人民的移動經驗。⁷⁷自 1968 年 6 月 25 日起，台北市區便全面禁止行駛三輪車，計程車全面取代三輪車成爲一種新的移動方式，也改變了我們的視覺經驗與乘坐經驗。人們的移動全面進入機械化時代，速度、距離與時間的觀念，也在無形中隨著這一改變而逐漸轉變。在歡欣迎接計程車將三輪車全面取代的 1960 年代，一位專欄作家提到了這種經驗上的改變：

「記得巷口的三輪車剛取締之後，我們安步當車，並不覺得那段路『走不動』，後來漸些乘坐計程車，相形之下，路逐漸變得難走，再後來變成每次都坐計程車出巷口，慢慢的又將乘車路程拉長，竟覺得乘公車又擠又麻煩了。」⁷⁸

在汽車文化部分，即使到了 1950 年代台灣汽機車產業逐漸起步、發展，汽車廣告在量上也大幅成長，但是廣告仍是以卡車廣告爲主，自用小客車的廣告往往只敢附加在旁邊。如同在汽車與家電中，色彩到了很晚期才慶祝它們的解放，汽車在台灣也要到了很晚期才開始擺脫其奢侈的形象。⁷⁹1960 年代經濟開始加溫起飛，汽車做爲經濟前導象徵的意識慢慢在我們的文化裡浮顯出來。1967 年，「007」電影在台灣大賣座大轟動，豐田汽車趁機推出廣告。「在這個時代，汽車的昂貴與舒適，仍被視爲是違反一般節儉風氣的。擁有一部『私家車』，明明就會引來週遭羨慕與嫉妒的眼光，可是在廣告上卻刻意不去挑明汽車作爲財富象徵的這一面。有趣的是，第一張敢打出『多少羨慕眼光！』主題廣告，賣的竟然是當時最不起眼的三陽 600c.c.超迷你小車。」⁸⁰炫耀性消費，是藉由一台不起眼的小車才開始把炫耀性訴求大膽說出來。1983 年三陽喜美的廣告打出「好車沒有好冷氣，只算半台好車」的口號，揭開了台灣汽車「配備戰」的序幕。自此，冷

⁷⁷ 綜合要聞，〈北市禁駛三輪車〉，《20 世紀台灣 1968》，台北：大地地理文化，2001 年，頁 20。

⁷⁸ 薇薇夫人，〈行山道有感〉，《聯合報》，民 60，7 月 22 日，9 版。

⁷⁹ 布希亞在討論物的氣氛結構中對於色彩所做的分析「經過好幾個世代，才不再只有黑色的汽車和打字機；冰箱和洗手檯則花了更久的時間才不再只是白色。」

⁸⁰ 楊照，〈打開台灣戰後汽車廣告史〉，《廣告雜誌》，1996 年 5 月，第 60 期，頁 78-86。

氣、音響、CD、天窗、真皮座椅、ABS、安全氣囊等，輪流被拿來當廣告的主角。⁸¹

1980年代，台灣汽車市場隨著社會財富的累積持續成長，汽車文化開始進入一種技術性論述，以及與技術性論述伴隨發展的分眾化下的汽機車雜誌的出現。對於汽車的論述，逐漸從主觀與非功能性論述進入到客觀與功能性的論述，我們也隨著逐漸具備認知與指涉速度的能力。這時候開始出現針對汽車複雜的操控技術，以指導的口吻羅列種種原理原則。雖然傳統介紹汽車基本功能的汽車廣告仍然存在，但是廣告所訴求的對象不再只是開車搭車的人，而是熱切想了解汽車的「車迷」，車迷文化逐漸形成。汽機車雜誌的出現有助於將原本散落在各地的車迷凝聚起來，並同時透過訊息的散播吸引新進人員的加入。如同1960、1970年代美國汽車雜誌 hot rod、rod & custom、…對早期 hot rod 風格的介紹與重新界定，使得這一波風潮得以捲土重來；⁸²台灣汽車改裝雜誌的出現，也同樣具有將原本散落的改裝車車主以及汽車愛好者組織起來進而擴大影響範圍。除了汽車改裝技術的介紹，雜誌中甚至還教導正確的駕車技巧以及推薦“競車”地點。而且透過《Spec-R 汽車性能情報》雜誌作為一個舉辦與紀錄的中介角色，逐漸組織了在台灣尚未取得合法地位的零四及其他直線加速計時，形成分組紀錄且仍持續舉辦中。並進一步間接造成上一章所提到的高雄尖端賽車場的賽道規劃以及台南七股的零四賽車場的出現。以「車迷」為對象的汽機車雜誌，使速度開始進入論述領域。移動速度不再只是一種知覺感受，而是我們的感覺更全面性的受到一種專業術語包覆、教導著。教導我們如何去感受，以及認識這種體驗。速度不再單純是一種移動的感覺，它同時也是一種數字化、論述化下的速度欲求。

車商也利用車迷文化的形成，作為其新車銷售的利基。除了上述廣告文宣轉向技術性論述，透過參與賽車活動驗證其車輛性能是最直接有效的方式。賽車作

⁸¹ 同上。

⁸² Peter Vincent, *Hot rod - an American original*, (MN: MBI, 2001), 頁 86。

為車輛性能的證明，不再只是透過文宣宣傳在外國的戰績，而是透過在台灣的賽事，甚至是車迷自己直接參與比賽而作為最有力促銷。本田喜美與速霸陸的 Impreza，是車商透過賽車去宣傳車輛性能的兩個最顯著例子。

車商利用喜美汽車其原本在國外作為參賽車的設計基礎，以及廣大的改裝典範與套件的這兩個利基，積極推動喜美車款的賽事。1990 到 1991 年間的「喜美盃房車賽」便是由南陽汽車舉辦。從新車低廉的販售價格以及速度形象，一直延伸至後來不到十萬元中古車價，以及改裝潛力與低廉的改裝成本，造成喜美汽車在今日各種賽車以及飆車場面仍是常客。這種具改裝潛力車款，透過中古車的相對低價，使得今日青少年相較於一、二十年前更易以汽車作為飆車工具，而不再只是機車。1996 年六代喜美推出，雖然同樣延續了喜美車款的速度形象，但五代喜美的速度形象對車商來說並不完全是正面的。由於事故與名氣的關係，喜美二字背負著車商所不願的污名。事故的發生使車輛安全成為一種普遍的質疑，再加上車種的名氣，使得記者對於車禍現場的車輛往往只認得出喜美車種，更加深這一污名。這也使得車商在推出六代喜美時側重其英文車名 Civic 而非喜美，以減少這一方面的聯想。另外，其他競爭車款的出現以及南陽工業與日本本田原廠合作關係的終止，使得速度機械舞台的主角易主。

大慶汽車於 1999 年推出國產化的速霸陸 Impreza GT。Impreza GT 車系的成功，當然有一部分的功勞，應該歸功於三陽放棄經營原本 CV3 的性能車市場，以及對性能車需求的培養。搭配四輪傳動系統、渦輪增壓的 Impreza 掀起了一波改裝渦輪的風潮。雖然台灣改裝渦輪的歷史，大約可以追溯至 1986 年運來汽車引進日本渦輪加裝在福特 TX-3 車上或甚至更早，但是這麼廣泛的被運用在各種車型上卻是在 Impreza 之後開啓的。從這時候起，許多原本缺乏相關改裝套件的車種，也都可以透過渦輪的改裝提升引擎馬力。上一章所談論渦輪增壓車間接導致了開始對聲音的取締，便是在這個時期。

1.2 汽車文化的兩種邏輯

一個是關於穩定的、作為家的延伸的想像，一個是動態的、提供移動的狂喜，這兩者作為汽車文化中最為關鍵的兩種銷售邏輯。作為對於家的延伸的想像，大量滿足了這種安定感，並且同時加深了對移動中狂喜的追求，一種文化工業追求差異、追求異種經驗的內在邏輯。

房車的邏輯，是作為家的延伸，是對於目光直接接觸部分的一種裝飾與遮蔽的美學。透過木頭（或漆上木紋的塑膠）以及皮椅（或壓上真皮紋路的塑膠皮），我們將車輛作為家庭擺設的延伸。並且避免與汽車結構體的直接接觸，透過各種材料包覆遮蔽其原有樣貌，以及避免觸碰到剛硬、冰冷的感覺。為了營造一個安全舒適的車內空間，我們將家中的其他元素搬上車，冰箱、電話、傳真機、甚至是電腦，將車變成一個移動中的工作場所。在一種包覆美學之下，安全不是以一種眼見為憑的邏輯運作，而是透過解剖學式的，對於車體的切割、直接破壞的撞擊測試，以及各項數字的呈現，如幾顆氣囊、4 輪碟煞、ABS、EBD、TCS…等，一個又一個的專有名詞，為我們形構一套關於安全的想像。

然而，汽車不僅作為家的延伸，更重要的是作為一種移動工具，如同布希亞所說：「汽車與居家領域構成了整個物體系雙極結構中的兩端，一端是居家領域的家庭靜態與不動產滿足，另一端則是一種『動態的欣喜』。」在 1960、1970 年代，大馬力的美國汽車與青少年的結合被視為是不安全的象徵，之後不久大馬力車輛隨著能源問題而被終結。世紀末與新世紀的全球，重新瀰漫著一股如同 1960 年代美國的富裕氣氛，享樂主義重新被燃起。結合科技與大馬力的車輛重新被推出，透過更多機械系統的輔助，人得以重新駕馭這些機械。飆車問題的出現，除了富裕所帶來的生活型態與社會型態的轉變，也得利於新科技的輔助使這些「危險」的機械可以重新回到我們的社會。近年來的汽車發展，雙門、大排氣量、大馬力，這種在 1970 年代被視為不安全與不經濟的車輛，重新成為各家車廠競逐

的目標。BMW 將參加 F1⁸³賽車的 V10 引擎技術放入最新推出的 M6 5000c.c.雙門跑車中，Benz 則在大排氣量引擎上輔以機械增壓，以壓榨出更強大的馬力。面對這一波大排氣量化的趨勢，Porsche 也跳脫以往的 3600c.c.引擎，推出搭載 5700c.c.引擎的 Carrera GT，而 Ferrari 與 Lamborghini 則是更早便在這個區塊競逐的對手。不僅排氣量、馬力，速度更是這個競爭場域的關鍵，Bugatti 的 Veyron 更是一舉將極速推上 400 公里。這是一個不斷往上競逐的速度領域之爭。

而對安全的想像，也在賽車與房車透過不同邏輯運作著。在賽車中輕量、極簡的邏輯下，安全透過結構體的直接裸露而呈現；但在房車中汽車作為家的延伸的邏輯中，賽車式的安全邏輯反倒成為不安全的元件。改裝車上的賽車方向盤，突顯了房車與賽車設計上邏輯的矛盾，狂暴或是功能、精簡的造型與原本為了承接房車方向盤而設計的方向盤座產生視覺上的斷裂。方向盤座的問題在於，它以一附馴良的姿態準備好承接一個馴良而非狂暴式方向盤，或者相反的功能式的賽車方向盤對於方向盤座乃至於更根本的整個方向機柱，有一種一體式的要求。力道的方向直指方向盤中心，它更適合於機械結構的呈現，作為一種極簡、功能主義的完整呈現，這樣的設計完全背反於透過對結構體的包覆以達到對於舒適、安全的想像的房車邏輯。透過一種賽車式的空間擺設，同時衍生出的是對於正確坐姿的指導。從正確的握方向盤方式，到最速排檔桿握法，以便在最短時間內發生最小失誤去達到最正確的反應與駕控。「駕駛座的空間調整，以雙手放在方向盤十二點中的位置時，手肘仍能稍微彎曲為設定依據，但也不能過於接近方向盤，避免在激烈轉動方向盤時，產生雙手打結的狀況。」「椅墊與椅背之間的夾角，以不超過 120 度為主。」「方向盤正確握姿不外就是，直線抓時鐘指針九點十五分或十點十分兩種，轉彎以雙手不交叉為原則。」⁸⁴造成了一種肉體—車輛、肉體—工具、肉體—機械的複合。一種 cyborg 的體現。更進一步，從正確手勢的介入，進入到一種對於手勢的替代，在自動化主義下，所有的手勢都簡化到只

⁸³ F1(Formula one)，中文譯為一級方程式賽車，被視為是公路賽車中的最高等級。

⁸⁴ 余宗達，〈山路駕駛攻略之準備篇〉，《2004 改裝年鑑目錄》，台北：一手車訊，頁 395-397。

剩下一個按鈕。隨之而來的是一種對自動化的無止境追求。但是在自動化時代下，對不同體驗的追求又重新被文化工業納入，而成爲一種新的消費標榜與區塊。我們在簡化的機械設計下又重新試圖將手勢安插進去。手排車原本只是一種尚未完全進入自動化的特定時期的工業產品。在自排變速箱彌補了便利這個區塊而迅速成爲市場上的消費大宗之後，手排反倒透過其機械特性被塑造成一種追求速度的取向。整個關於駕駛的文化工業，有很大一部份便是在手排的雙元性特質上操作：既是自動化主義下的一種駕駛的「英雄主義」⁸⁵，又同時是操作手勢指涉的原型，一種對於人僅剩不多的主控權的維護。手自排、自手排都是這一運作下的產物。

汽車的文化性，除了表現在對於駕駛英雄主義的維護，同時也表現在對於速度與休閒的想像。超級跑車與 F1，雖然具有一種接近布希亞所說的純功能性的發展趨勢，但就其銷售面的操作，他們是作爲系列商品中的模範而被創造出來的。我們所購買的一般轎車是系列商品的末端，所購買的是對於超級跑車以及賽車這些模範的想像。如同稍早，汽車從飛機翅膀、從自然界中的鯊魚、鳥類偷取速度的記號。如果引擎才是真正的效能來源，那麼這些取自自然界的速度記號，乃至於賽車或超級跑車的外型或巨大尾翼，甚至是透過一種對模範的遙遠想像，都是象徵性的動力。在速度的記號之後，我們又將假期與探險世界的各種元素移到車內。如同「人開始是把它の家移進自然裡，結果卻是休閒裡的價值和自然的理念被移入家中」，我們一開始是把車開到大自然裡，到後來卻是把這些元素與功能性理念移到車內。造成今日社會流行駕駛著擁有高底盤與碩大輪子的耗油休旅車，來往於工作與住家的柏油公路上。

對機械的追求與恐懼是一個不斷糾結的「組」問題。第一個問題是對於安全的確認與事故的排除。我們不斷透過各種推論去歸咎出事故發生的原因，以及不斷透過各種方式，去確認將這些因素排除在我們生活之外。任何在這種推論與歸

⁸⁵ 尚·布希亞/林志明(譯)，《物體系》，台北：時報文化，1997年，頁125。某些「英雄主義」式的駕駛方式對於自動化主義下的自動排檔十分反感。

咎系統之外的事件都會引起恐慌，這種情況是人類的本能之一，但透過社會情境的安排，這種狀況被推向更極至、更全面。另一個問題是對於機械控制的追求。在機械作為人的輔具的過程中，我們不斷試圖突破人類極限去控制機械，但卻又不得不接受人類極限的有限性問題，因此不斷在各種競技場域去劃分出對於人為控制的捍衛。

當大馬力車輛超過一般人的駕馭能力，因為頻傳的事故而被禁止，卻又透過更多的輔具使人得以重新駕馭這些機械；但卻在這個征服馬力數據與時速數據的同時，人類同時宣告對機械征服的失敗。各種在賽車廠上研發出來的輔助系統，如 ABS、自排系統或 TCS 等，在——被禁用之後，旋即裝配在市售車上。迫於社會的安全訴求或宣稱，我們無法將整個社會當作人與機械拉鋸的戰場，因而賽車成了拉鋸的最後堡壘。我們在賽車場上盡可能的限制各種輔助器具，⁸⁶以期能夠保有人類的最後一點自尊。車輛進入人的生活是一種特殊轉變，正如同 Urry 所說，車輛為人類帶來了自主與行動。人透過車輛可以更快速的移動，並且改變了距離的觀念。在人愈來愈習慣於依賴機械去擴張自己的能力同時，人也同時試圖讓這種擴張保持在一種限度之內，或者說，讓這種擴張維持在人作為主導的關係中。例如，我們需要電腦幫我們處理駕駛狀態中更多的訊息，但我們卻又非常的在意這個輔助的不得過度介入，或者輔助必須處於一種隨時可以「關掉」的狀態，以便宣稱仍握有人與機械間的主導權。我們對速度的追求與恐懼的矛盾性，透過一種以賽車為核心，整個文化工業包圍在外，的一種意義構成體系，作為這個矛盾性的存在方式。對於速度的恐懼，我們透過賽車式的術語將它中性化。在廣告標榜上，一部時速 300 公里的汽車是指在賽車競賽上的可能性，而非真實世界的 300 俱樂部，它的存在是一種雙重的存在，一部份援引其賽車上的意涵來加強其功能主義神話，但又透過功能主義神話將時速 300 公里的真實性抽離。

⁸⁶ 繼 ABS 的禁用，循跡系統、自排系統的禁用，都在 F1 賽車場上試圖保留人的最後一點尊嚴。

2.規範與典範的轉移：甩尾

由於各原型的一致性，…「正常」的駕駛方式，因此成爲可以投注有關力量及發明幻想的唯一場域，…不久的未來，我們必須要寫的，不再是一篇汽車的神話學，而是一篇駕駛手法的神話學。⁸⁷

巴特這段話所指出的正是一種文化工業的內在邏輯，當穩定/動態的二元遞換已不再能滿足我們的時候，「駕駛方式」逐漸成爲投注心力的場域。甩尾(drift)文化可以說是在這個意義脈絡下出現的。

2.1 甩尾文化

文化工業，不僅是對於既有規範的強化，由於其本身的內在邏輯，各種新的事物會不斷的被納入文化工業體系之中，而成爲另一種被追求的目標，對於好壞、正確與否的定義也都隨著改變。對典範的追求引領我們向前，透過各種論述、訊息、影像提供更精確的揣摩、仿效。打破舊有而創新的典範，不斷指引出新的路徑、目標。由於目前既有的賽車都已發展到某種成熟階段，影響規模與規範都相對穩定，我們不易從中看到它的轉變，因此，最近幾年出現的 D1 大賽⁸⁸便成了瞭解整個轉變的適當例子。

近年來，從日本發展出一種新的競速方式—甩尾，正逐漸在全球擴展其影響力。對於日本甩尾的歷史，無法確切指出其發生地點和時間，只能說大約出現於 1960 年代中期。在日本一些小鎮的山上，一些被稱爲 rolling zoku 在山路上追求兩點間的最短時間，將拉力賽車(Rally)的甩尾技巧引進。而就在甩尾技巧被引入山道的同時，有些人則將甩尾帶到了都市叢林，並漸漸受到歡迎。甩尾雖然越來越受歡迎，但一直以來它仍是一種非法的道路競賽。隨著後來逐漸有人將它引入

⁸⁷ 摘自尚·布希亞/林志明(譯)，《物體系》，台北：時報文化，1997年，頁26，布希亞引用巴特的話。

⁸⁸ 一種以汽車甩尾作爲競賽的賽車活動，文中將有更詳細介紹。

主流競賽中，才開啓合法的這個面向。在日本，地區性的甩尾比賽稱爲 ikaten，最有名的 ikaten 稱爲 Drivers Search。Drivers Search 在滿足觀眾與增進車手的技術，同時也使得廠商開始生產甩尾專用的零件。而 D1 大賽，則是由日本 Option 雜誌和東京汽車聯誼(Tokyo Auto Salon)的創始者稻田大二郎(Daijiro Inada)，在其多年好友同時也是 JGTC(Japan Grand Touring Car Championship)職業車手土屋圭市(Keiichi Tsuchiya)的協助之下，於 2001 年創立的。現在正逐漸將這股風潮帶到了北美，並且也計畫在 2004 年至歐洲及韓國。規模從一開始的 50 個隊伍與三、四千名觀眾，到 2003 年季末已經發展到超過 100 個隊伍與超過兩萬名的觀眾。⁸⁹同時也促成全球龐大的甩尾改裝產業與豐厚的利潤，而 D1 大賽中的常勝軍也與日系改裝品牌息息相關，例如 Apexi、HKS。

甩尾活動能如此風行的原因，除了 D1 大賽以外，還有更多文化產品的配合，甚至相較於甩尾活動存在的時間，D1 大賽更像是這一系列演變結果。1996 年所出版的漫畫《頭文字 D》，故事是擷取自真實世界的甩尾活動。這部漫畫的主角藤原拓海，從青少年時期開始不管山路狹窄蜿蜒或是強風狂雨疾凌，每天凌晨都開著 Toyota AE86 改裝車到山頂的飯店，幫他父親送豆腐，因而練就了華麗高明山路飆車技巧，特別是甩尾。這個故事的靈感來自風靡日本多年的「峠族」賽車族(漢字「峠」意思就是山路)，他們在山路上比賽或是正規賽車場上，喜歡表現出誇張的甩尾動作。⁹⁰而這部漫畫就是由土屋圭市所監修，根據土屋本人表示，這部漫畫確實有許多地方是經由他加入意見而產生的劇情，例如「水溝蓋跑法」是土屋本人實地親身試驗證明可行，並不是憑空捏造的。⁹¹不僅如此，日本 Hot version 的雙月刊影帶，便是以頭文字 D 中先後互追的規則，接受各家改裝車廠的挑戰。影帶中的試車手便是由土屋圭市以及 D1 大賽的車手谷口信輝以及 JGTC 的賽車手織戶學擔任。同時電玩也推出頭文字 D 遊戲，人物、車輛與山路完全

⁸⁹ 節譯自 D1 官方網站 About drifting (http://www.d1gp.com/about_drift.html)

⁹⁰ 莫乃健，〈頭文字 D 與 GT4：視覺系狂飆美學〉，《GQ 雜誌》，2004 年 2 月，頁 138。

⁹¹ Algena，〈爭睹土屋圭市甩尾秀 龍潭交通完全癱瘓！〉，《汽車線上資訊網》，2002 年 12 月 16 日。

承襲自漫畫，讓遊戲玩家可以體驗如同動漫畫中的感受。世界各地的玩家，都可以體驗到劇中各種不同特性的車輛在各個不同山道的操控感受，並且還可以自由選擇白天、晚上或是下雪的狀態。或者相反的，透過這種虛擬的練習，才得以不顧後果的在一條山道上嘗試各種開法，然後將它實際運用在山道中。

就文化工業的體系來看，日系的改裝雜誌、動漫畫是其中很重要的一環，國內雜誌至日本取經，更將整個影響範圍擴大，使得從日本開始的甩尾文化，在台灣飆車文化中也越趨重要。1998年，《頭文字D》的中文譯本就已經出版，並且在與日文本相距不久的時間出版中文本。但在台灣，頭文字D真正發揮其影響力，主要還是透過動畫。推出DVD與VCD的動畫版，以及先後在有線及無線電視頻道不斷的播出，使得接觸頭文字D的人口擴大，引起另一波的討論。⁹²在這一層基礎上，加上改裝車雜誌近年來對D1大賽以及日本改裝車的報導，使得土屋圭市於2002年第一次來台便造成龍潭賽車場前所未有的人潮，也造成當天週邊公路系統的堵塞。⁹³

一開始透過《頭文字D》這部漫畫開始認識甩尾活動，斷裂與靜態的畫面雖然得以透過想像而連貫，但這與現實仍有部分差距。我們對於聲音的想像，以及聲音與動作的搭配，都是在認識之後，這種想像才會出現。因此藉由動畫，我們得以更清楚車輛橫移的動作以及輪胎尖叫與引擎聲的搭配，而無須具備這種想像力。文化工業是一種真實(actual)與虛擬(virtual)之間不斷來回的過程。《頭文字D》這部漫畫是將原本存在日本的甩尾活動以漫畫這種虛擬形式呈現，而虛擬的更真實化則需要透過動畫，幫這些不具有真實經驗的讀者把動作、聲音串聯起來，而再更進一步，真人演出則是更加的真實化。因此動畫與電影的推出使所有人得以更加的進入那個情境。而直接在賽車場看到真實的呈現對觀眾而言又是另一層不同的感官經驗。隨著真人電影搬上螢幕，又將更加掀起對於甩尾的模仿與投入。一項新的活動，隨著一次次認識而愈加瞭解，並且也經由一次次的活動而更加認

⁹² 方維鐸，〈和頭文字D一起《Y、車吧！》〉，《自由電子新聞網》，2001年11月8日。

⁹³ Alegna，〈爭睹土屋圭市甩尾秀 龍潭交通完全癱瘓！〉，《汽車線上資訊網》，2002年12月16日。

識這個活動的英雄典範。在真實被虛擬化後，這個虛擬又反過來提供真實狀態下的想像，填充一次又一次的真實活動，更多人透過虛擬去想像與認識真實。這些虛擬的場景，在頭文字 D 中那部車上貼的「藤原豆腐店」，成了真實競速活動中的裝扮元素。⁹⁴

2.2 典範的結構與時代性

那麼我們要問：為何甩尾？背後是什麼在支撐、在推動？是一種關於甩尾論述的不斷在強化，不斷透過各種文化產品，加深甩尾論述的影響力，使少數人成為眾人稱羨歌頌的英雄典範。當這個英雄的標準被下放到其他層級，成為英雄的向度相同，但隨著所在層級，標準有所調整。從世界級的賽車手到國內或是區域的賽車好手，乃至於某某車隊中的最強車手；甚至是賽車電玩在各個層級的冠軍，乃至只是同儕中最強者，無一不在複製、加深這一論述的效果。這是英雄論述的基本結構，也是英雄得以存在的必要條件。沒有各個層級英雄的存在、沒有各種的仿效途徑，也不會有最終的英雄典範。儘管這些途徑未必能真正達到英雄，但是途徑的存在是必要的，不是為了到達而是為了使眾人理解、參與。沒有理解、參與，任何可能成為英雄的行為都只是怪異與荒誕不經的行為。各層級英雄的存在才使那英雄典範成為真實，也才使它的存在具有價值。相對的，英雄典範提供各個層級一個參照對象與對未來的想像。

在這個英雄的基本架構之下，是一個不斷輪替的狀態。為了與他人區隔，不斷有人創出新的動作、新的風格，成為他人模仿的對象。但隨之，另一人又創造出更新奇的動作成為仿效的對象。在不同群體當中，少數人樹立起典範，而新人則不斷練習、模仿，輪替的成為群體內的英雄。在英雄成為模仿對象的過程中，規範逐漸被建立起來，一種由這個群體所遵從的規範。採取某種駕駛方式，同時也代表著對於英雄地位的再度確認。規範除了是關於正確行為的認可，也代表了對其他行為的排除。

⁹⁴ 更詳細的對於裝扮的討論見第四章裝扮一節的討論。

上一個世紀所發展出來的賽車，是一種關於最短時間的追求，所有無法達到最速通過的零件與動作都是多餘。因此儘可能的採用較輕材質、減輕車身重量，減少方向盤的轉動距離、減少進站加油次數，必要時減少換檔次數。甩尾是一種在特殊狀況下採取的技巧，雖然甩尾時車輛往橫向移動，會減低車輛往前的推進力，但也同時使車頭可以盡快朝向出彎點以利加速。因此，對於甩尾的拿捏與掌握就必須在這兩者之間權衡。但是到目前為止，我們仍是在傳統的競速規範下看待甩尾。也因為在這個規範下，適當的甩尾是有利的，但過量的甩尾則是失誤，需要改正的。因此在一開始，一種以追求車輛在高速狀態作出華麗的甩尾動作，是難登大雅之堂甚至遭到貶抑的。現今的甩尾英雄土屋圭市，在早年曾經因為在錄影帶中表演飆車甩尾，一度被日本職業賽車協會以有損車手名譽為理由吊銷賽車執照。⁹⁵直到甩尾運動逐漸具有其自身地位，在脫離正統賽車規範的同時，甩尾運動在標榜華麗甩尾的原則下，逐漸型塑自己的規範。土屋圭市逐漸成為大家效仿的對象，有各種指導手冊、錄影帶、甚至是詳細說明的動漫畫，有時也可藉助於真人指導，去確保，降低摸索的風險。新的典範的用處在於，即使失敗了，也是一次朝向甩尾的不成功的嘗試，而不是朝向傳統競速的一個急待被改正的缺失。隨著典範而樹立的一個活動內的規範，是對於其他不同的規範切入的可能性。隨著甩尾的文化工業的引入，甩尾在台灣也才逐漸擺脫只是作為被排除的飆車活動。

甩尾同時作為一種既有賽車文化的延續和作為一種抵制力量的展現。甩尾文化的車輛改裝與駕駛技術以及運作模式，延續自原本以競速為最終目標的賽車。從這個角度，我們可以將甩尾文化視為是賽車發展的一個分岔。但甩尾活動也同樣是對既有賽車規範的一種屏除，一種華麗的愛現(show off)成為這項賽事的本質。

各種典範的出現有其各自的時代意義。以往競速原則下的賽車，尤其是公路

⁹⁵ Derral C,〈日本甩尾天王—土屋圭市(Tsuchiya Keiichi)〉,《汽車線上資訊網》,2003年9月20日。

賽(on road)⁹⁶那種對於絕對正確路線的追求，觀眾較難感受到賽車的速度。賽車現場雖然能夠強烈的感受賽車巨大的引擎聲以及輪胎聲的震撼力，但只有一瞬間；而透過攝影機，從空中拍攝飆到時速 300 公里的賽車，我們只是看到下一個彎又到了，或者望遠鏡頭拍攝賽車從遠端逐漸拉近，一直到了車輛從攝影機旁擦身而過的那一剎那，那個一閃而過的影像與驟然怒吼的引擎聲，我們才稍稍能夠想像那種速度感。F1 比賽對於速度的展現，只能照顧到行家以及能夠透過進站次數、加油時間、過彎路線…去了解比賽的人。對於尚未了解這些的觀眾，除了名次與積分以及少數擦撞、超車的驚險鏡頭，更多時候是感受觀眾人數、名氣以及聲音所呈現出來的氛圍。因此，許多展現賽車刺激的短片經常擷取這些緊急煞車、撞車、翻車，甚至爆炸的場面。透過照片決定性的瞬間，如何補捉賽車感受？以超高速快門將車輛輪廓鉅細靡遺的呈現，將如同車輛靜止停放在賽道上。而是透過比輪胎轉動速甚至是車輛移動速稍慢一點的速度，去補抓輪框轉動、車身移動或背景拖曳的影像，藉此才能讓觀眾也能感受到賽車的速度感。

甩尾運動的風行，不僅是新活動的出現，更代表新的運動意含。甩尾的本質是對於極限邊緣的控制，但甩尾的效果則是速度的展示。對觀眾而言，甩尾則具有如同將速度視覺暫留的效果。不論是甩尾時後輪空轉所發出的巨大聲響和煙霧，打反胎橫移的誇張行進方式，或是將通過賽道的時間大為延長。這些特質展現的是一種與觀眾更貼近的賽車發展方式，與一個世紀前開始發展的競速原則具有不同的意義。或者我們也可以說，甩尾運動就如同賽車驚險鏡頭集錦。事實上，競速原則的賽車也逐漸注意到展示效果的這個面向。賽道的修改中，除了因為安全考量所做的修正，另一個趨勢是觀眾看台的位置。觀眾看台設立在彎道或具有較佳視野的位置是新趨勢。更重要的，甩尾活動具有極低的進入門檻。回顧汽車發展歷史，1980 年代經歷了一波前驅化風潮，除了少數堅持後輪驅動的車廠，小客車幾乎全面改為前輪傳動，以其略為轉向不足的穩定操控取代了後驅車轉向

⁹⁶ 這裡指的是鋪設柏油路面的賽車，在這種賽事中由於路面抓地力好，車手較少出現滑移、打反胎修正的畫面，觀眾只是看到一部車如同駕駛在軌道上往前、轉彎，無法從中感受到車手的狀態。

過度的不穩定狀態。20年前車身輕、後輪驅動、轉向過度容易打滑的車輛，成了甩尾活動的入門車輛，這些車都極為便宜，以在台灣用來甩尾的裕隆速利 303 為例，大約在 2~8 萬元。以競速為目標的賽車，追求輪胎的抓地力，而甩尾反而為了後輪更易打滑而為後輪換上抓地力較差的輪胎，再次降低車輛成本。

正如本節引文一開始，巴特所說的，在所有原型趨於一致，操作便成為可以投注幻想的唯一場域。我們正透過甩尾活動開啓另一個新的賽車神話學。20年前轉向過度的車輛，在甩尾風潮之下，從各個沉寂的角落被挖掘出來。車身輕，後輪驅動，容易打滑的特性，再加上低廉的價格，正巧符合甩尾的需求。這一波風潮，造成一些一、二十年的老車，如速利 303、後輪傳動的小貨卡因搶手而使二手車行情上漲。日系右駕版後驅跑車也繼上一波 Impreza 之後，成為車行引進的項目。現代汽車的設計不僅朝向堅固，撞擊時如何透過車體的變形、潰縮，以及車內安全帶、安全氣囊的防護，將車內人員在撞擊時的受傷減至最低。不僅如此，車身在保護車內乘客之外，還需兼顧對行人撞擊時能將對行人的傷害減至最低。與汽車的高安全發展同步進行的，是汽車被取代的可能性。想像有一種以撞擊作為快感來源的駕駛方式，造成撞擊的打滑，或正面撞擊，都將只是體驗撞擊快感的一種方式。將會有各種理論，討論以哪一種角度撞上，就視覺心理學、生理學、或是物理學的角度來說是最能提供或分別提供各種不同的快感。當汽車被下一種交通工具所取代，過剩的以及因此造成的廉價的，這些上個世代的高安全性汽車，將如今日被用來甩尾的速利 303，成為體驗撞擊，甚至是體驗被撞的遊樂器。富豪、賓士以及一些標榜「安全」的車輛，可能是到時候因為搶手而抬高行情的二手車。屆時，我們又將開啓一個新的，關於「潰撞」體驗的神話學。

3.螺旋內的內在螺旋

在競速的文化工業中，首先是動態與穩定這個雙元關係，這兩者既是透過不同邏輯在運作卻又相互補足，在安定的基礎上尋求動態，或者在長期動態中尋求

安定。而透過機械所展現的動態追求中，又同時處於對控制速度的渴望以及與機械之間的主控權之爭。規範所形成的界線在文化工業體系運作邏輯中，不斷成爲既是被擴展的對象同時也是不斷被超越的基礎。速限或者更廣泛的習慣狀態透過文化工業而推展，而超越既有習慣的新體驗反倒又成爲推展的絕佳利基。我們逐漸將注意力轉移到其他能獲得不同快感的地方，在這個時期因而出現了關於甩尾的文化工業。文化工業表現在極限體驗上是兩種同時發展的螺旋，一方面是不斷發掘異種體驗的內在動力；另一方面又同時具有對現實的擺脫，以及這樣的嘗試與宣稱又再次進入文化工業的發掘異種體驗內在循環中。

四、快感

飆車的快感是什麼？「透過相對快速行駛車輛獲得快感」是對經驗當下的描述，並非說明快感的來源。快速，或相對快速，對我們而言如何不是恐懼而是快感的來源？在這個節點上，文化工業不僅是扮演改變規範的角色，同時也是賦予行為意義的來源，使得速度指針的攀升，不是意味著更接近死亡，而是意味著一種英雄式的行為。透過文化工業的展佈，使得這種行為得以在各個層級的英雄階序下被賦予意義。就某種程度而言，這樣的討論仍在外部打轉。布希亞在《物體系》中說：

交通是一必要，速度則是樂趣。…運動本身即可構成某種幸福，但在速度中，由機械得到的狂喜，又是另一回事；它的基礎在於想像中的移動奇蹟。不花力氣的動態，構成了一種不存於現實的幸福，一種存在的懸疑和不負責任狀態。⁹⁷

我在這裡將布希亞這段話拆解成三種意涵。第一層是純粹從移動中所獲得的幸福，第二層從機械中獲得的狂喜，第三層則是一種懸疑和不負責任狀態。純粹從移動中所獲得的幸福是指一種關於移動狀態的感受，在文化工業中提到隨著三改四運動人對於距離的觀念也逐漸改變，便是一種類似的感受。第二層從機械中獲得的狂喜並非與第一層截然的切分開，但關鍵的差異在於人對於追求速度的主動性，這便是為何討論這種速度意涵更關切到的是關於機車或自小客車所提供的個人化的移動經驗，相較於公車或火車這種更接近於貨物的乘坐經驗。而在這第二層意涵中，文化工業亦著力較深。在這種主動對速度的追求中，包含了一種進步的象徵與人和機械之間的關係。這一層意涵透過文化工業的鼓動，除了在實作上造成參與人數的擴大，同時也形成這一意向透過廣泛的被消費所獲得的想像的

⁹⁷尚·布希亞/林志明(譯)，《物體系》，台北：時報文化，1997年，頁74。

滿足。第三層意涵則包含了，現實所形構了在時間甚至生命意義上，被反抗的侷限感與超脫生命束縛的這一層基礎。而我在這一章所試圖要討論的，便主要是關於後面這兩層意涵。再透過 Caillois 關於玩的四個向度：競賽(Agôn)、機運(Alea)、裝扮(Mimicry)、暈眩(Ilinx)，根據飆車現象與感受所作的各種延伸與合併。首先是結合了人透過機械所獲得的狂喜這一層面，並且同時包含了競賽這一向度，討論關於人與車之間以及人與人之間的競賽。其次是第二層意涵在意向上被消費，而這同時也是 Caillois 的裝扮這一向度。將透過購置具有裝扮意涵的車輛以及對車輛的裝扮等面向去討論。最後是第三層意涵在對於現實作出反抗或抽離的意義，這同時也是具有對現實的反抗與這樣的反抗又再次被文化工業符號化這雙重意涵。飆車中有一種類似結合了機運與暈眩這兩個向度，同時具有對現實的抽離的狀態，在文中稱為專注的出神。本章的另一個企圖，就是希望透過這三個面向的討論，局部的呈現台灣飆車次文化。

1. 競賽

在競賽當中，人不斷注意對手在實體或感受上超越與否，以便隨時作出反應、超前、加速或反擊。飆車是人與車輛的競賽，也是人與他人、人與自己的競賽。

1.1 與車輛的競賽

飆車關係到的是人與工具/機械之間的關係。如果按維希留的分法，工具是較初級的，而機械則牽涉到較複雜的組織與關係，那麼工具首先作為人的延伸，其次才是機械。從簡單的榔頭對於手的補充，到透過腳踏車對於人行動能力的補充，工具使人的能力增強，敲擊的力量加大、移動速度增快。⁹⁸但是，這主要還是以來自人的能力為基礎，工具作為中介將它放大，工具的表現如何會因為操作者本身的體能狀況而有差異。機械的介入打破了這樣的限制。如同攝影技術的發

⁹⁸ 保羅·維利里奧/陸元昶(譯)，《解放的速度》，江蘇：江蘇人民出版社，2003年，頁140。

明使人的手不再參與圖像複製的藝術任務，內燃機的發明同樣使得人的身體差異與速度狀態分離。機械所提供的是一種外在的力量，不再侷限於人本身力量的根本差別。跑步者在移動的過程中一直停留在其自身，身體既是結構又是動力來源。腳踏車的介入把停留與移動的概念分離了，腳踏車成爲結構，但動能的來源仍是人體。到了內燃機時期，車輛本身成爲這兩者的結合，如同所有獸力的自我供給系統一樣。對人而言，所需付出的只是駕控，人體相對於速度所付出的體力幾近零。只需要人對於控制的注意，而不再需要作爲動力的來源。腳踏車代表的是對人的速度的加快，而內燃機則代表了機械的速度。

在將停留與移動分離之後，人又企望再一次的結合狀態，「人車一體」，因而進入了一種不斷馴服的狀態。台語的「改」這個字頗能呈顯對於速度的追求與對車輛的馴服。改原本是只對於車輛的改裝，但爲什麼要改？那是一種透過對車輛的改裝，以便在高速或在彎道獲得更高的速度，但對車輛改裝同時也意味著駕駛必須再一次的重新「馴服」車輛，而一旦馴服，又同時意味著對自我能力的增加。車輛的出現本身就是一種改裝，作爲對馬車的改裝—換上了引擎；或者對於人的改裝—作爲行動能力的延伸。改裝強烈呈顯了我們對於車輛速度的追求，是一種對現狀的不滿，一種對現狀超越的企圖。車輛的出現雖然是對人的能力的擴大，但同時也蘊含了人的能力的不足。不管在哪一個層級，每一次有更強的動力出現，就代表著人必須再一次的讓自己的身體，讓自己的反應去適應這種駕駛狀態。雖然隨著自動化主義，我們透過更多的電腦輔助系統去將更大的輸出動力融入到我們的移動中，但人仍須在面對速度的當下去「馴服」車輛。同時，基於某種對自動化主義抗拒的延續，車輛又必須有某種程度的「個性」，才能夠獲得獨特的地位，也就是並非每個人都能駕馭的狀態，而也唯有馴服這樣的車輛才足以證明人的能力。人與車輛的關係是在這兩種力量交織下的一種拉鋸。

每一次對於車輛的改裝，都會迫使駕駛改變原本的習慣。爲了追求對於車輛更直接的操控，以及引擎動力更直接的輸出，將自排變速箱改成手排變速箱，是一種經常的改裝方式。更換手排變速箱對駕駛而言，除了增加左腳需控制離合

器踏板、右手必須不斷切換檔位，還需勤練「跟趾」。⁹⁹由於做這個動作時腳掌呈外八狀，恰巧與平時習慣的內八狀相反，是車輛對於身體的重新馴服。另外，人與車輛是處於一種相對位移的狀態。當車輛移動時，人所需承受的移動較少，反之，車輛相對固定時，位移便會轉移到人身上。不論是更換較硬的彈簧、避震器與輪胎，都會產生這種效果。「換了這一張桶型座椅¹⁰⁰之後，我才知道我的車在過彎的時候其實是有側傾的。」在更換桶型座椅之前，車身的側傾因駕駛身體不自覺的移動而不易覺察。

時速錶的刻度隨著車輛狀態而有不同意義。透過不同的車輛達到相同速度時的生理感受本身就已不同，同是汽車或機車在不同馬力條件下即使在相同速度狀態下感覺亦是不同。因為與速度的競賽不僅是征服速度本身，在這個過程中同時包含了人與機器的競賽。即使達到相同的速度，勉強達到與瞬間即可達到，顯示了車輛性能的差異。因此，會令駕駛所恐懼的除了是直接的速度狀態：對於一種相對高速所代表的對極限的接近，但也可能是對於高速狀態下發生事故的嚴重情況的恐懼，又或者是進入了一種未曾體驗狀態的驚恐，但也可能是對於自身能力的相對薄弱感到恐懼，瞬間即可達到的速度狀態意味著車輛繼續加速的可能性，因此，這個狀態下的極限是人的極限而不是車的極限，這就是玩車術語中「車比人強」的意思，同時也意味著人在這一場人車競賽中落敗。

1.2 人的競賽

從人與機械的競賽轉移到人與人之間的競賽，賽車是一種最明確的競賽方式，一切都以競賽的結果來看，因此在賽車場上，勝負是絕對的，即使彼此的車輛狀態並不相同。但是在飆車，除了不斷追求更強大的馬力與車輛條件的提升，

⁹⁹跟趾動作是一種賽車技巧，為的是讓車輛在入彎踩著離合器與煞車的同時保持引擎轉速，以便在放開離合器時提供足夠動力的一種技巧。「跟趾」，顧名思義就是腳跟和腳趾，也就是在減速、退檔時，為了提高引擎轉速避免動力流失，因此以右腳腳趾踩煞車，並同時以右腳腳跟踩油門的動作。

¹⁰⁰ 桶型座椅，是一種乘坐時能將在駕駛的大腿、臀部、腰部以及肩膀包覆住，使得在劇烈晃動的情況下，仍能安穩的坐在駕駛座上。

以獲得壓倒性的勝利，也尋求一種「以小博大」的競賽。一位開 March 的車手說，他喜歡這種以小博大的感覺。以較差的車輛條件與人競賽，如果輸了，是車輛條件的差異，但如果贏了，則代表駕駛技術的差異。

除了與其他駕駛的競賽，在飆車過程中，警察經常是另一種經常出現的競賽對象。警察的追擊經常為飆車增添另一層的刺激感。與警察的追逐，不僅是作為對公權力的挑戰，更重要的是在於輸了這場競賽所增加的賭注，使得這場競賽遊戲更為刺激。但即是如此，從夜晚狂飆的熱潮退卻下來後，有些人無法承受而選擇退出。有一次在白天的山路上遇到一部改裝車，車主說「因為禁不起一張又一張的紅單，已經很久沒有跟車隊一起去跑了。」這意味著警察的取締是有效的，最起碼就表面上而言。就另外一個層面來說，警察的取締未必那麼具有嚇阻性。警察的嚇阻性主要是對於尚未真正熟悉的新手。尚未熟悉後果，也尚未熟悉可以採取的應對方式。事實上，在整個週末夜晚，透過截聽無線電及行動電話不斷彼此通知警察的位置。在得知警察即將來臨時才又跳上車子繼續尋找下一個適合的地點，這樣的戲碼在週末夜晚不斷上演。與警察的追逐中，飆者獲得另一層非關速度的快感，也同時在車陣中享受這種盲目和匿名性的快感。當對手從彎道上消失，剩下自己，清楚的感受此刻與上一次差別，是進步或落後？更為順暢或生澀？

2. 裝扮

汽車的功能性經常被轉化成速度的符號，而具有裝扮的效果。光是手排檔桿，就可以有無限的競速想像。從一種更直接的動力輸出，延伸到操控的英雄主義，以及對自動化操作的反抗，甚至是透露出駕駛的競速意圖與操控能力的想像。擾流的巨型尾翼與車身側裙，則經常走得更遠而成為一種純粹的裝扮。許多穿著時下流行賽車鞋的逛街者，甚至可能完全不知道其造型背後的速度意涵，而完全成為一種流行符號而與速度無關。

2.1 購買裝扮意涵的車

大部分的裝扮發生在車輛上。「在日本著名競車漫畫一頭文字 D 的無心插柳之下，主角藤原拓海所駕駛的 TOYOTA Sprinter（廠方代號 AE86）在停產十幾年之後，一夕間聲名大噪，成為日本當地車迷競相擁有的座車之一。」¹⁰¹除了特定的電影、動漫畫，使得某些車輛具有特殊意義外。各車廠在研發或銷售時的某些特殊堅持也成了車輛選購時的特殊意義。在普遍透過增壓系統加強汽車馬力的時代，堅持自然進氣(NA)便成了另一個區塊。本田，或者再往上 BMW，甚至是法拉利，便成了這一堅持的各種產品選項。一種同族的意識，在汽車討論區的品牌保衛戰，甚至是原廠同級距車輛的競爭上都看得到。例如，當三菱菱帥以渦輪增壓的改裝方式取代了原本的本田喜美而成為改裝大宗，喜美死忠派仍會不斷的捍衛自己的本田堅持。車廠的堅持常成為飆者的堅持，本田、BMW 乃至於 Ferrari 的堅持自然進氣，成了飆者對 NA 的一種堅持。

即使不是這麼大的差異，產品在被推出時就已經先設想好產品特性，這一特性經由擁護群體而更加強。因此市場定位接近的車款經常處於一種競爭狀態，從車輛設計時的假想對手，到消費者作為一個品牌擁護者。競速意味較濃厚的三菱 EVO 與速霸陸的 Impreza 車系，市售車的競賽延續了在 WRC 賽道上的競爭；BMW 的 3、5、7 系列對壘於 BENZ 的 C、E、S 系列，或者 Ferrari 與 Lamborghini 這種超級跑車之爭。

同一車種也經常成為聚集的條件。聚集，除了功能取向的相互學習該車的基本知識與改裝、駕駛方式，還存在著一種同族氣息。隨著通訊方式與資源的發達，單一車種的家族越來越多，例如 Impreza 家族、以喜美為主的 CV Club、March 的城市饅頭。聚集的點也不再侷限在店家，網路空間成為新的聚集場所與連絡討論的地方。不論是實體的聚集與虛擬的聚集，大體上仍是以相同車種的聚集為大宗。

¹⁰¹ 林浩昇，〈絕美 AE86 現身台灣！你也可以扮演藤原拓海！〉，《AUTONET 汽車日報》，2004 年 7 月 22 日。

2.2 朝向模範的裝扮

除了車種的選購，車輛的改裝也是裝扮的一個重要向度。除了在第二章提到的帶有崇拜模範的功能性改裝－更換引擎－以外，對模範的外型模仿也經常是裝扮方向。M3 Look 或 EVO Look，¹⁰²就是系列對模範車輛的外觀模仿。將一部 1800C.C.的 BMW 318 改成具有 3000C.C.引擎的 M3 的外觀。或者將 1600C.C.自然進氣的三菱菱帥，改成具有 2000C.C.渦輪增壓引擎車種的外觀，許多散熱用的孔洞作為純粹的裝扮作用。這種外觀上的裝扮，最經常的是對賽車的模仿。賽車的空力學套件，從前氣霸到側裙，以及賽車式尾翼，或者是誇張的美式空力套件，以及並不適用於一般車輛的 F1 式方向盤，都是賽車式的裝扮。¹⁰³

目前流行的日規化改裝則是另一種朝向模範的裝扮。日規化是指將車輛動力、底盤或外觀更換為日本國內式樣。「日規三寶，黃角、短保、百八錶」¹⁰⁴指日規車輛的黃色角燈、因應空間擁擠的短保險桿以及日規車輛裝置的時速 180 公里的時速錶。¹⁰⁵透過這些細微地方的改裝，進入一種只有行家才能辨識的裝扮領域。

沒有辦法直接透過車輛的改裝獲得滿足的人，也會模仿以競速為主題的漫畫，將車輛貼上相同字樣的貼紙；或者是在車尾、車側，貼上改裝品牌的貼紙。由於相較於其他裝扮的花費，幾十塊錢到幾百塊就可以買到，貼紙算是這一系列裝扮的最開端。雖然並非對每個人而言，但有時候，這種最入門級的裝扮也有它的規則。「我以前很討厭那些貼一大堆貼紙的車，但現在車上裝了這個牌子的東西，貼上它的貼紙就不會覺得很奇怪。」一位飆車手在聊到貼紙的時候這樣說。

不適合用來走路的賽車鞋，並不是為了競速原則。如同穿著有某個廠徽、或

¹⁰² M3 與 EVO.分別是 BMW3 系列以及 Mitsubishi Lancer 中的最高等級，許多這兩款車的車主都會將外觀改得像 M3 或 EVO.，由於並非真正該車因而稱為 M3 LOOK 或 EVO. LOOK。

¹⁰³ 由於 F1 的方向機柱採一比一的設計，因此從極左到極右的轉動方向盤時雙手都無需離開，因此方向盤經常設計成橢圓形。但一般市售車輛的方向盤由於極左至極右多在三圈左右，因此為配合操作，正圓形的方向盤是較順手的設計。

¹⁰⁴ Ronan，《日系車主題專刊—2005 年改裝車訊》，台北：寶島雜誌出版，2005 年，頁 178。

¹⁰⁵ 由於日本對於較大馬力車輛裝置了限速器，車輛行駛至時速 180 公里時限速器便自行啟動，使車輛無法繼續加速，因此日規車輛時速表的刻度只到 180 公里。

是改裝品牌的服飾，或小飾品，是對賽車手的仿效，對英雄典範的仿效。以競賽的功能性目的為考量的賽車鞋，同時具有裝扮的展示效果。

2.3 扮演「夜」的戲碼

同樣，為何選擇夜晚飆車？可以有多層意義。「白天因為光線較亮，…，因此如面臨連續彎道，無法使用肉眼判斷遠方來車的真實性。…夜間想攻克山路，理論上比白天輕鬆一些，因為即使面對連續彎道，您也可清楚的從遠方來車的車燈燈源判定，…但夜間跑山路仍有不同於白天需要多加注意的地方，例如：因佔用對向車道，在出彎點時路邊的障礙物、散落的砂石、囤積的水灘、油漬…等。」¹⁰⁶人車較少當然是原因之一，但星期五晚上剛下班，拖著某種程度疲憊的身軀出去跑，體力、注意力都不如白天好。因此從另外一個角度看，夜間飆車參與的不盡然是一個競賽性或者純粹出於功能性的考量的遊戲，而是一個模仿遊戲。模仿漫畫頭文字 D 或是電影玩命關頭這些被塑造出來的狀態，一種浮現在我們腦海各色車燈的拖曳、一種由貓眼石的亮點或路燈所勾畫出的夜晚的路，一種關於夜的想像。因此，速度不必然是關鍵，真正重要的是氛圍。競速性遊戲因外顯而具有展示效果，固定在週末晚上上演著一齣關於夜的戲碼。夜晚飆車除了是文化工業的影響，夜晚同時也代表著飆者與一般人對於道路使用的差異。一般上班族在早上七、八點一窩蜂的出現，飆者理解到唯有到了晚上，道路才是屬於他們的。飆者在地面畫上一圈又一圈的輪胎痕，是飆者對於城市的重新裝扮，標幟著對於道路的佔領與使用權的收復。一位飆車手開玩笑的說他：「最怕的懲罰是要把地面清乾淨。」

3.專注的出神

由於獲得了某種速度，他成功的變動了他的感覺時間，他將其自生活經驗時間中剝離

¹⁰⁶ 余宗達，〈山路駕駛攻略之準備篇〉，《2004 改裝年鑑目錄》，台北：一手車訊，頁 395-397。

在小孩時期具有的出神(absence)能力，隨著成長加諸在我們身上的各種規範逐漸喪失，透過休閒我們找到跳脫日常生活框架的可能性。但隨著休閒的例行化，休閒的選擇成爲日常生活的一部分將我們完全籠罩，逐漸變得「連消費都不再有快感」使我們需要透過其他方式才能重新找回休閒的效果。恐懼經驗可能帶來驚奇感，這是一種不同於一般愉快感受的經驗。進入了這種出神的態，我們進入了一個區隔出來的空間，而得以超脫既有社會秩序感。休閒活動透過在時間或空間向度上脫離日常狀態而得到休息，而出神狀態則更絕對的進入一個構作出來的空間提供脫離，不僅在時間、空間脫離於日常狀態，也在思緒上脫離了日常狀態。許多快感都有相似的體驗。不論是透過藥物所達到的暈眩(ilinx)，讓我們失去對自己身體甚至意識的掌控力，顛覆了原有感官所習慣的狀態，¹⁰⁸如同大麻使用者(marihuana user)的經驗。新手在剛開始抽大麻時，有人會因大麻的效果摧毀了原有感官習慣，而感到恐懼不安，但也有人一開始便能享受那種超脫的快感。¹⁰⁹飆車是一種在時間序列上的出神，透過對於駕駛狀態的專注而達到。如同米蘭·昆德拉所描述的，「傾身跨在摩托車上的騎士只專注於正在飛躍的那秒鐘；他緊緊抓住這個與過去、與未來都切斷的一瞬；他自時間的持續中脫離；他處於時間之外；換句話說，他處在一種迷醉的狀態；在這個狀態中，他忘記他的年歲、他的妻子、他的孩子和他的煩惱，因此，在風馳電掣中他毫無恐懼，因爲恐懼的來源存在於未來之中，從未來解脫的人什麼都無所懼。」¹¹⁰進入一個區隔出來的空間，我們得以逃逸既有社會秩序感。

由於進入一種不確定感之中，車手必須將自己的專注力集中在某些訊息上，以便立即作出反應。透過車輛享受速度快感，專注、操控，放手一搏，或是抽離、

¹⁰⁷ 保羅·維希留/楊凱麟(譯)，《消失的美學》，台北：楊智文化，2001年，頁63-64。

¹⁰⁸ Rôger Caillois, *Man, play and games*, (NY: Free Press of Glencoe, 1961), 頁23。

¹⁰⁹ Howard S. Becker, *Outsiders: Studies in the Sociology of Deviance*, (NY: Free Press, 1973)。

¹¹⁰ 米蘭·昆德拉/嚴慧瑩譯，《緩慢》，台北：時報，1996年，頁5-6。

神遊，不同感受與現象形成一個競速體驗的整體，隨時組成進/出速度的情境。因此飆車並不僅是一種在絕對速度意義上的快速，而是相對速度的快。週末夜晚的飆車只是其中最為人知的一種，賽道、4S、山路、不定期的直線加速比賽，甚至是一時興起的猛踩油門，或是接受紅燈停止線的挑戰。「走得更快就是與死神賭博，走得再快就是在享受死。」¹¹¹

鑽車縫。退檔、補油門，在車縫中不斷尋求最快路線，由距離、速度、路線判斷通過機率。在確定與不確定之間遊走，前一刻的確定可能因為前車的變換車道或猛然煞車而驚險閃過。加油或煞車，每一瞬間都在改變所做決定的確定性，享受一次又一次因不確定所帶來的快感，並且因為一次又一次的判斷正確而更加興奮。判斷錯誤與緊急煞車，只要驚險程度不算過大，隨時都可重回戰局。回過神，驚恐轉為更大的興奮，補足油門朝下一個車縫。

加速、高速。加速過程中，G 力將駕駛強壓在椅背上，車輛強大的推進力就足以興奮駕駛。隨著速度攀升，景物變換越來越快，有限注意力無法從容應付。時速表指針的攀升同時牽引著右腳催促油門踏板，全神貫注接收各種訊息。方向盤傳來輪胎漂浮與抖動的訊息、無從預測的側向風造成車身的轉向，以及路面接縫造成的跳動，每一次的訊息都在鬆動或加強指針與腳掌之間的聯繫。前方車輛出現，對逐漸縮短の間距開始感到不安，鬆開油門、靠近、重新確定，加足油門超越車輛，重新全油門催促著指針。在不確定感逐漸升高的狀況下，注意力集中在接收有限的相關訊息，其餘訊息都消音、淡出、不復記憶。

彎道、甩尾。經驗、技巧、路況、車況極致的臨界點，速度概念的重新定義。彎道曲度、路面寬度、斜度與道路品質，賦予時速表上絕對刻度不同的速度意義。在通過之前永遠無法確定選擇的進彎速度是否恰當，隨時準備修正路線、改變速度，做出無法百分之百確定效果的補救。改變開法，使車身承受更大的側向 G 力，配合油門、煞車，使後輪失去抓地力而進入橫移狀態。補油門、修正

¹¹¹ 保羅·維利里奧/陸元昶(譯)，《解放的速度》，江蘇：江蘇人民出版社，2003 年，頁 141。

方向盤，維持一種失衡中的平衡。不斷用身體去感覺後方轉向過度的力道，調整油門開度與方向盤的反打角度。在燒胎的氣味、煙霧與尖銳的摩擦聲中，留下一道征服的痕跡。

除了自我專注的出神，另一種出神發生在跟車的狀態。列車效應，原本是指賽車中因為前車高速行駛下在賽車後方形成氣流的真空帶，速度愈高，這個真空帶的範圍愈大。尾隨車輛如果進入真空帶，便會受到真空吸力的牽引，加上跟在前車後方承受較低風阻，因此可以較低動力維持在與前方相同的速度。跟車，尤其是在夜裡不熟悉的山道，構成完全不同的駕車體驗。駕駛山路一般說來，無論熟悉與否都會運用自己的駕車技術與經驗，結合路況去做判斷。行為上，跟車也看似相同。但是跟車更像進入一種無判斷的狀態，跟車者把對路況的判斷權交給前車，油門、方向盤、煞車，甚至是路線的選擇。速度愈快愈需要將目光焦點放得更遠，而夜裡跟車更將這一點發揮到極至。隨著跟車時間愈久，不僅在外觀上如同列車般相連，駕駛的精神狀態也與前車緊密相連。前車車燈總是能提早一步預告著前面彎道的入彎速度、彎角角度與路況，因此駕駛者逐漸將目光由自身車燈所能照明的區域移至前車車燈的照明區域，透過前車的煞車燈判斷彎角深淺。這樣的列車效應改變了車燈只能照明前方的侷限，也因為這樣的列車效應，車與車之間的黑暗地帶被忽視，如同列車掛鉤般理所當然存在的被忽略。

列車效應所造成的出神有時是極為脆弱的。不管是在車隊彙整中的行駛甚至遇到紅燈，或是上了快速道路的高速巡弋，車隊都是一部接著一部以穩定的速度前進，沒有半點遲疑。但是看到警察錄影蒐證，有一些車子遲疑了，他們踩了踩煞車，將車子駛離車陣往路旁靠過去。大約猶豫了幾秒鐘才又繼續加足油門回到車陣中。通過紅綠燈口也有相似的遲疑。當車陣聚集到了四、五十輛以上，隊伍變得很長。這固然有助於各種不同車速的車子在車陣中找到自己的位置，但也容易讓將這一“群”繫在一起的力量消失。剩下的最後五台車在試著跟上前面車子的同時剛好遇見前方號誌轉為紅燈，五輛車子都停了下來，失去方才跟上的速

度。距離的關係使車隊之所以成爲車隊的聯繫變得脆弱，而紅燈的出現則將這聯繫斬斷。同樣的情形也發生在車陣中，警察的錄影蒐證成爲一個強有力的呼喚方式，將警察作爲規範的化身，以及駕駛生活的其他聯繫重新喚回。這使得一些偶爾來看熱鬧的駕駛產生了遲疑，一下子將他們的道德、法律標準全部喚起。而失去了與車陣的聯繫，同樣也將這幾部沒有跟上的車子拉回現實，拉回可能被闖紅燈測速照相拍下來的可能性，或者最根本的違法這一事實。遲疑代表著對於這整套飆車的運作模式或必經歷程的不熟悉。同時也意味著飆車者本身對於既有的法律道德識框的尚未突破，以及逐漸鬆動的狀態。無法突破這一層，這一套識框將會隨時出現，不僅是警察的出現或是因距離而失去的連結，甚至在高速行駛下車身輕微的漂浮都會將車手拉回到現實，而無法達到真正專注的出神。速度與距離更因這一層的體認與配備的不足而愈拉愈遠。

專注的出神是一種主觀感受，但並不代表真實環境，如同 Simmel 所說：「能愉悅我們，也能夠一下子摧毀我們」。大麻使用者在逐漸習慣後，相同劑量已經無法帶來原有的感受，因此透過加強劑量去提高已漸習慣的刺激感。但過高的劑量也有可能使得老手如同新手般，因爲過強的感受而感到恐懼、不安甚至退出。過量經驗可能提供新的感受，但也可能摧毀既有的知識堡壘，而使這些經驗重新回到焦慮、不安，甚至因而停止。如同追求更高刺激的車手，一次極爲驚險的經驗可能爲車手帶來極大的興奮感，但也可能使其因而退出，不再參與競速。

而在對於速度快感追求的背後，是一整套文化工業在背後的促發。賽車的文化工業塑造了一種賽車手的典範，並且不斷的透過科技的研發與新的賽車理論來加深這一典範。而賽車手的訓練就是將接近死亡誘發出恐懼的那一點更往後推向極致，並且透過各種事蹟不斷的去強化、佐證。對於 F1 車手 Williams 在賽車場附近的翻車事件，與他一起坐同一台車的技師回憶到：「他以極平靜的語氣叫我不用擔心，說救護車馬上就會到了。送醫後發現 Williams 因爲頸椎受壓迫而導致下半身癱瘓。」另一則相類似的報導則是 F1 賽車手 David Coulthard 的直昇機墜

機事件。David Coulthard 與未婚妻、保鏢搭乘的直昇機低空墜毀，據目擊者表示 David Coulthard 走出直昇機後冷靜的拿出行動電話，告訴別人他們的墜機地點。這兩則事件都呈現了賽車手的極度冷靜。他們對於因接近死亡而誘發出恐懼感的承受度被要求也被訓練得異於常人。非理性與不安被剔除了，剩下的只有沉著冷靜的去面對任何瀕臨死亡的場面。這種追求速度的典範，成了在飆車當下追求的目標。

4. 不僅是避險

不論我們透過更安全的機械，或者僅是透過裝扮這種遙遠的想像，冒險仍佔據這個速度快感的優位。因此在這場遊戲中，仍須在參與者的心理認定上，保有適度的「危險」。維希留在解放的速度中討論到未來賽車的可能發展，他認為隨著一級方程式賽車手洗拿(Arten Senna)¹¹²之死，許多老舊的賽道將被視為不安全的，甚至隨著車輛速度的增加，所有的賽道都將被視為不安全；最後，賽車成爲一種虛擬的平台。¹¹³維希留認為，所有接觸的，真實的冒險，最終將被電子外衣所取代，所有的事件都將在這種電子假器的中介之下進行。¹¹⁴人，逐漸趨向一種個體的惰性。但是如果我們回到休閒的邏輯去思考，雖然隨著文明化的發展而逐漸朝向一個乾淨、「安全」的冒險，那麼體驗將是一種完全被包覆的狀態，我們將無法有一種接近真實的感受，這將如同維希留所預言。但休閒的關鍵不在工作之虞，而在於體驗平時所禁絕的活動，那麼就很可能會出現另外一種能滿足這種體驗「不安全」的活動。因此，我們是否會坐視賽車活動完全的虛擬化將是一個問號。況且，倘若賽車果真如維希留所預示的成爲一種絕對安全的虛擬形式，那麼，賽車中的不安全：撞擊，將可能被粹取出來，而成爲一種純粹的撞車體驗。在維希留寫完這本書後不久，一級方程式賽車的主辦單位 FIA 禁止了他所列舉的

¹¹² 知名賽車手，因一場賽車意外身亡。書中譯爲塞納，台灣習慣譯爲洗拿。

¹¹³ 保羅·維利里奧/陸元昶(譯)，《解放的速度》，江蘇：江蘇人民出版社，2003年，頁103-104。

¹¹⁴ 這是維希留在同一本書中談到網路性交時的說法。

這些遙控與電子介入。除了安全的考量，也揭示了人與機械的另一層關係競爭關係。布希亞在物體系中明白的指出人與技術的這種作為人的延伸與主控權之爭的雙元關係，各種活動的「隔膜化」與新的真實活動將不斷相互激發。

五、結論

三螺旋的意義在於，三者共構的情境不斷的成為下一步發展的基點。文化工業擴大了參與人數以及影響範圍，使一項新興活動逐漸被接受，不論活動本身在既有環境中的合法性。即使某些活動一時間難以從合法的角度置於社會情境中，受到圈限的賽車活動仍會出現去貼近這種滿足，這便是社會的代償機制。但是就飆車的出現這一面向，規範設限之處便是犯禁活動的起點，這不單指人在違法行為中所獲得的快感，如同衝過警察臨檢站的快感，而是一種更廣義的關係，人為何會尋求這種超脫式的快感，它與既存生活狀態對人所造成的束縛有關，而這種犯禁行為的獨特性又形成了它得以透過文化工業展佈的利基。不論是起於二十世紀初的 hot rod，或是二十世紀末的甩尾，都是從既有活動獲取機械上、技術上的資源。拉力賽車為甩尾提供了技術上的想像以及界的參照，藉此去形塑一個新的界外。這個三螺旋將會繼續因著每一個時期的規範、快感與文化工業條件而不斷攀升。

如果說，在飆車時的無所懼能夠進入最佳的控制狀態，那麼適度的恐懼則能提供最佳的快感，甚至某種程度的驚險狀態是必要的。驚險的超車動作、過人的膽識或操控技巧、甚至傷痕累累的車輛作為歷劫歸來的最佳例證，這些元素將被粹取出來而成為被傳頌的事蹟、學習的對象或者 T 恤上的圖案。不論是速度的符號或反叛的意向，越來越多人參與其中，但更多人透過消費這些符號而非實作去參與。即使透過實作，對速度追求的想像以及對反叛的想像仍影響著我們，這些不同的層面混雜在同一個經驗中。在物理現象上是油門踏板的加深推進著時速指針，而在心理現象上則是指針牽引著踏板的深淺。冒險所具有的出神效果及其魅力，一部分來自經驗的被傳頌、學習，一部分來自這種體驗與現實世界的切分，「走得再快就是在享受死」的一種非理性戰勝理性的時刻。當理性重新主導一切，當經驗重新回到綿延不斷的大陸中，如海上孤島般的冒險快感將轉為罪咎，

飆者的道德生涯，要麼退出這種競速邏輯，要麼處於這種不斷拉扯，總之，「開得多快，端視你走得有多遠。」

這篇研究所能做到的只是提出一個可能的分析架構，讓我們可以嘗試著以更廣泛且深入的面向去看這個現象。但這只是個開端，我想在結論時提出一些，在最後研究架構確立時未能被納入的一些面向和思考點。在進行這個研究時，冒險這個向度是個曾經考慮的軸線，但最後因為它所涉及的理論及歷史資料面向過於廣泛，極不容易掌握，並且也會導致這篇論文的失焦，因此最後並未成為其中一條軸線。因此在結論部分，我嘗試著就曾經接觸的資料與理論提出一個問題：這是一個什麼樣的社會，為什麼會有這麼多的冒險類屬產出？2003年5月人類剛慶祝成功攀登聖母峰五十週年紀念，而距離人類企圖攀登聖母峰也大約有一百年的歷史，這一百年，某種程度恰巧與這篇論文所處理的飆車現象有相似的時代意義。事實上，這一百年來出現各種不同控制程度的冒險活動：以雲霄飛車為主角的遊樂園、極限運動(X Game)、高空彈跳、乃至最近的誰敢來挑戰(Fear factors)以及文中曾經提過的 AR(Adventure racing)。不僅在各個種類與向度不斷增生，同時還存在另一種趨勢，與一百年前相比，近二三十年來的冒險活動已不再是少數人才有能力或機會去接觸、參與，而是不斷的擴大其參與層級。攀登聖母峰在近十幾年來有逐漸觀光化的趨勢，極限運動在1985年與ESPN電視台合作，到現在競賽項目已大幅增加，並且擴展到冬季極限運動以及機車極限運動(Moto X)¹¹⁵；高空彈跳、定點跳傘(Base jump)¹¹⁶以及許多我尚未去認知到的對於高度恐懼的開展。以一種時代性的角度，有一個值得深入探究，並且極可能提供我們豐富資料的時代現象—羅馬競技場。與賽車相似之處在於，活動的出現與興盛與全民

¹¹⁵ 一種類似飛車特技的機車極限運動，以越野機車做出在空中翻滾或是跳高等高難度動作的比賽。

¹¹⁶ 基本上它的意思是從飛機以外的高處跳傘。「定點」(BASE)代表四種可以跳下的物體：建築物、天線、跨距(如橋樑)和地面(例如懸崖或山頂)。四種定點都跳過的人就可以申請「BASE編號」。到目前只有一千出頭的人申請過。相關資料參見聯合電子報。
<http://paper.udn.com/udnpaper/POH0022/85595/web/>

的觀賞與崇拜有很大的關係；其存在形式也頗為類似，一個又一個的競技場對照於一座又一座的橢圓形賽道。當然這些都純粹是一種想像與揣測，我們還需更多的研究與比較思考來進一步佐證。

本文中曾討論的 Elias 的理論似乎可以簡化成一種看法：在戰亂時期大家想要尋求安定，而在承平時則才會去尋求冒險。這樣的說法好像是在說，這些會冒險的人就是生活過於安逸。就整體而言，這樣的說法似乎是無可反駁的，但是我認為關鍵在於進一步深入探討。到底這是一種什麼樣的時代或社會形態？這絕不只是一種關於技術發展史的說法，必須要有一個更深層的社會結構因素來支撐。如果說，涂爾幹在《自殺論》的研究中所發現的是在那個 18 世紀跨入 19 世紀，從機械聯帶進入有機聯帶的社會分工與聯繫狀態時，人因為失去了在傳統社會中的秩序感而呈現一種脫序狀態，因而出現了自殺率的上昇。那麼，接續著 Elias 的理論，這個社會似乎是進入了一種高度有機聯帶的狀態，不是失序而是過度秩序，使人從事冒險。一種透過交通、時間、空間乃至身體的強烈秩序，使我們完全籠罩在這樣的控制之下，沒有自由的可能。冒險雖然帶有一種控制的色彩，尋求短暫的逃脫，而自殺所追求的則是一種完全脫離的狀態，但是冒險與自殺是否存在絕對的界線？而更根本的問題是，當社會大量的出現冒險與自殺行為，我們可以透過涂爾幹的研究去進行什麼樣的思考？是如同維希留引用叔本華的話討論，「如果『自在存在是在於物種而非在於個體』，當今的個體化則從各方面威脅著存在的持久。」¹¹⁷或者，我們能否將這樣的現象接軌上巴拉德的想法，一種經歷車禍所可能造成的一種真正的重生，一種真正的抽離、解放的可能性。切格瓦拉的女兒對於九六年開始的「格瓦拉崇拜症」，她認為許多的投機者都在剝削著格瓦拉的形象，但是她也認為「青年男女們穿著印著他相片的 T 恤，我們應當知道這對它們而言，是某種他們相信的東西在那裡」¹¹⁸我們對於飆車現象，

¹¹⁷ 保羅·維利里奧/陸元昶(譯)，《解放的速度》，江蘇：江蘇人民出版社，2003 年，頁 146。「...」內為維希留引自叔本華《人間的悲痛》。

¹¹⁸ 引自埃內斯托·切·格瓦拉/梁永安、傅凌、白裕承(譯)，《革命前夕的摩托車之旅》，台北：大塊文化，1997 年。

乃至於自殺、迷幻藥品，各種讓我們超脫的活動，我們是否能把它視為是另一種可能性的正在發生。如同南方朔所說，「人們對一個時代的不滿，最先會表現在個人化的離經叛道，甚至各種犯罪上，設若有一個偉大的榜樣出現，這些到處流竄的負面能量就會被集中到比較正面的方向，而蛻變成一種新的青年或知識份子運動。」¹¹⁹因此，在進行完這整體的分析之後，我們應該把這個活動以及相關現象的出現，以涂爾幹所揭示的方式，以一種時代轉變的結果去分析它；或者，我們應將他視為是開啓另一種時代的可能性；又或者，朝向另一種完全不同的方向。這些都是作為再進一步研究的可能思考。

¹¹⁹ 同上。

參考文獻

英文書目：

- Batchelor, Dean. 2002. *Dry Lakes and Drag Strips: The American Hot Rod*. MN: Motorbooks International.
- Becker, Howard S. 1973. *Outsiders: Studies in the Sociology of Deviance*. N.Y.: Free Press.
- Bright, Brenda. 2000. *Customized: Art Inspired by Hot Rods, Low Riders and American Car Culture*. NY: Harry N. Abrams.
- Caillois, Rôger. 1961. *Man, play and games*. N.Y.: Free Press of Glencoe.
- Clash, James M. 2003. "Joy of Autobahn." *Forbes* 172: 224-225.
- Elias, Norbert and Dunning, Eric. 1993. *Quest for Excitement: Sport and Leisure in the Civilizing Process*. Oxford: Blackwell.
- Kay, Joanne and Laberge, Suzanne. 2002. "Mapping the Field of 'AR' : Adventure Racing and Bourdieu`s Concept of Field." *Sociology of Sport Journal* 19:25-46.
- Leigh, Barbara C. 1999. "Peril, Chance, Adventure: Concepts of Risk, Alcohol Use and Risky Behavior in Young Adults." *Addiction* Vol.94 Issue 3:371-384.
- Moorhouse, H. F. 1991. *Driving Ambitions: An Analysis of the American*. Manchester and New York: Manchester University Press.
- Peters, Eric. 1995. "Why 55 MPH Speed Limit Should be Repealed." *Human Event* 51:14-15.
- Plant, Martin and Plant, Moira. 1992. *Risk-takers: Alcohol, Drugs, Sex and Youth*. London: Routledge.
- Sato, Ikuya. 1991. *Kamikaze biker: parody and anomy in affluent Japan*. London: The University of Chicago press.
- Thrift, Nigel. 2004. "Driving in the City." *Theory Culture & Society* 21:41-60.
- Urry, John. 2004. "The 'System' of Automobility." *Theory Culture & Society* Vol. 21 No.4/5:25-40.
- Vincent, Peter. 2001. *Hot Rod - An American Original*. M.N.: MBI.

中文書目：

- 王志弘，2000，《性別化流動的政治與詩學》，台北：田園城市文化，頁 97-141。
- 米歇爾·福柯，2000，《性經驗史》，上海：上海人民出版社。
- 米蘭·昆德拉，1996，《緩慢》，台北：時報，頁 5-6。
- 安東尼·吉登斯，2001，失控的世界，南昌：江西人民出版社。
- 尚·布希亞，1997，《物體系》，台北：時報文化，頁 51。
- 尚·布希亞，1998，《擬仿物與擬像》，台北：時報文化，頁 215-216。
- 林淑貞，1998，《台灣機車史》，台北：中華民國機車研究發展安全促進協會。
- 保羅·維希留，2001，《消失的美學》，台北：楊智文化，頁 63-64。
- 保羅·維利里奧，2003，《解放的速度》，江蘇：江蘇人民出版社，頁 141。
- 埃內斯托·切·格瓦拉，1997，《革命前夕的摩托車之旅》，台北：大塊文化。
- 馬克斯·霍克海默、西奧多·阿道爾諾，2003，《啓蒙辯證法：哲學斷片》，上海：上海人民出版社。
- 齊奧爾特·西美爾，2001，《時尚的哲學》，北京：文化藝術出版社。

期刊資料：

- Ahan，2000，〈改裝車取締內幕〉，《Spec-R 汽車性能情報》，9 月，頁 122~134。
- Jensen，2001，〈台灣與日本改裝市場比較〉，《Spec-R 汽車性能情報》，11 月，第 49 期，頁 217。
- Ronan，2005，《日系車主題專刊—2005 年改裝車訊》，台北：寶島雜誌，頁 178。
- 古喬，1995，〈少年與飆車的情結—訪中央警官學校總務處蔡德輝處長〉，《師友月刊》，8 月，頁 6-10。
- 林進元，1997，〈從問題導向談當前飆車活動防治策略〉，《警光雜誌》，6 月，第 491 期，頁 30-32。
- 余宗達，2004，〈山路駕駛攻略之準備篇〉，《2004 改裝年鑑目錄》，台北：一手車訊，頁 395-397。
- 徐台生，1995，〈少年飆車行爲法律面面觀〉，《都市交通》，9 月，頁 10-17。
- 陳鳳如，1996，〈現代風火輪·飆上不歸路：談青少年飆車問題與輔導〉，《諮商

與輔導》，第 130 期，10 月 15 日，頁 8-11。

莫乃健，2004，〈頭文字 D 與 GT4：視覺系狂飆美學〉，《GQ 雜誌》，2 月，頁 138。

楊照，1996，〈打開台灣戰後汽車廣告史〉，《廣告雜誌》，5 月，第 60 期，頁 78-86。

綜合要聞，2001，〈北市禁駛三輪車〉，《20 世紀台灣 1968》，台北：大地地理文化，頁 20。

報紙、電子報：

Algena，2002，〈爭睹土屋圭市甩尾秀 龍潭交通完全癱瘓！〉，《汽車線上資訊網》，12 月 16 日。

Derral C，2003，〈日本甩尾天王—土屋圭市(Tsuchiya Keiichi)〉，《汽車線上資訊網》，9 月 20 日。

方維鐸，2001，〈和頭文字 D 一起《Y、車吧！》〉，《自由電子新聞網》，11 月 8 日。

林浩昇，2004，〈絕美 AE86 現身台灣！你也可以扮演藤原拓海！〉，《AUTONET 汽車日報》，7 月 22 日。

孫中英，1997，〈飆車身亡，保險不理賠〉，《聯合報》，4 月 25 日。

何凡，1974，〈街頭危險份子〉，《聯合報》，3 月 26 日，第 12 版。

李文輝，1997，〈標新立異、追求快感 花樣不斷翻新〉，《中國時報》，4 月 7 日。

皇，1963，〈少年愛飛車，責任在家長〉，《聯合報》，6 月 16 日，第 7 版。

胡英牧，1975，〈駕駛人心理是否健全 是車禍重要因素之一〉，《聯合報》，11 月 19 日，第 6 版。

薇薇夫人，1971，〈行山道有感〉，《聯合報》，7 月 22 日，第 9 版。

聯合知識庫，1961，2 月 13 日，第 3 版。

聯合報訊，1971，〈鼓勵自殺〉，《聯合報》，6 月 9 日，第 3 版。

網路資料：

中華賽車會。http://www.ctmsa.org.tw/about/about_1.asp

D1 官方網站 About drifting (http://www.d1gp.com/about_drift.html)

Speed_limit, from http://copernicus.subdomain.de/Speed_limit