



撰文、攝影 > 陳致新 協力 > 劉翰偉 美術 > 楊國樑

日本直擊

●●●看看報攤，今天講改裝的車書已所剩無幾，並不是因為沒人改裝，而是因為過激的hard-tune已out，絕少觀能刺激的改裝車可介紹。

●●●那麼現時的人興改甚麼？相信就是講求質素又不過分張揚的項目，改也要改得高貴，但價錢當然並非90年代流行的土炮或台灣零件可比。

●●●你問我現時那個車廠牌子的車最熱改，我會答你應該是Mazda。因為Toyota、Honda以至Nissan的新款行貨車已不像以往般有改裝潛能，反而Mazda推出zoom-zoom計劃後，全線車款都由靜變動，由Mazda2到行政房車Mazda6都有人改。

●●●因此，今趟日本之行，《搵車快線》第一站便揀了近年極速冒起、香港車迷又不太熟悉的Mazda專門

改裝公司——AutoExe。



◀其實筆者3年前已到過AutoExe試車，同樣是得到海外營業部的相馬真吾先生接待，當時他們並未着力開發海外市場，但今天在英國及美國已大受歡迎，亞洲最大的市場則是台灣，而且改裝的車款還多了新款MX-5及Mazda6 MPS等可供測試。



試盡Mazda改裝權威

AutoExe

街道戰神



提起AutoExe，不是對改裝很熟悉的车迷都不會知道，因為它在香港並未有正式代理，只有少量基本改裝部品引入，而且大部分都是訂貨才會返。並不是因為AutoExe不夠「堅」，反而是因為它太堅，部品的售價比大家熟悉的牌子貴20%以上，所以才不會有零售願意大量引入。

然而物以罕為貴，現時仍玩改裝的人，相信亦有潮人買罕有高級品牌的心態，AutoExe可說是「改裝潮人」的新對象。事實上，AutoExe改Mazda的確實力非凡，員工大部分來自Mazda的直屬改裝部門Mazdaspeed，曾參與Mazda的LeMans 24小時世界賽戰車開發，部品攤位更能進駐日本Mazda新車showroom，可見質素絕對有保證。

AutoExe的非凡之處，在於它是除Mazdaspeed以外，唯一可取得新車數據的公司，能針對弱點開發部品，經獨家設計

AutoExe

後，再找手工出色的知名改裝公司OEM製造，因而售價偏貴。大家可能會問那為何不買Mazdaspeed或多元化的改裝品牌？全因車廠直屬改裝部門的部品通常比較保守，提升程度不夠高，但多元化改裝公司的部品又可能過分激進，所以這類半原廠的改裝公司在追求質素的改裝風氣下，便成了車迷的首選。適逢今年多了新款MX-5及Mazda6 MPS，當然要連同進化至第二級改裝程度的RX-8一起試轟。

低調極品改裝商

嫌原廠改裝部門太保守，多元化改裝公司又不夠專門或過分激進，其實除了Mazda車主可揀AutoExe之外，其他日本車的主車主也有同類半原廠改裝品牌可揀。大部分都是以改裝原裝賽車起家，夠專、夠強、亦夠信心。



戰神改日產—IMPUL

▲由幾乎戰無不勝的Nissan廠家級車手星野一義創立，以包圍、電腦及避震等部品最為出色，亦有改裝賽車出戰Super GT及one-make race。



激進改本田—SPOON

▲Honda街頭戰車改裝代表，專門改裝Honda出戰房車賽及耐力賽，改裝特點是將賽車化部品改良至街道使用，提升效果顯著。



Formula改豐田—TOM'S

▲專改裝Toyota車種出賽，更高程度至Formula 3，可直接從生產線取出車款改裝推出特別版，現時更是日本獨家授權生產Lexus部品的公司。



全線改橫抱—Zero/Sports

▲專門改裝Subaru街車，甚少參加正式比賽但部品類型極之多元化，大路至包圍、仔細至潤滑油都是專為Subaru而開發，部品遍及每款車種。

AutoExe GG-03Z

炸裂 東京都

●●●如果大家对Mazda高性能车型的认知，仍停留在十多年前的RX-7身上，那未免太过孤陋寡闻了。其实在zoom-zoom计划开始之后，改装潜能高的快车接踵而来，除了经常上日本权威改装杂志《Option》封面的RX-8及NC系MX-5之外，还有最突破、但经常被忽略、更无缘来港的Mazdaspeed Atenza（出口版称Mazda6 MPS或Mazdaspeed6）！



► 部品大部分以bolt-on形式装上，不需额外开孔加工，引擎舱可维持原状，这便是AutoExe设计的出色之处。

► Mazda6 MPS本身已有一套比普通版辣得多的包围，AutoExe的改装版更追加全碳纤维面罩、侧裙、后唇及侧裙翼，辛辣度可与Evolution相提并论。



► 改装的獨家巨胆直噴式intercooler，由AutoExe設計，A/C代為生產，但A/C本身不能出售，可用回原廠頭出廠的導風管。



► 喉嘴直徑為101.6mm的全不銹鋼尾喉阻力更低，排氣聲量低沉雄厚一類，只重1.5kg，中高轉更顯之餘，亦輕了30%以上。



► AutoExe設計咬牙避震由日本最頂級的Ergosoft代製，硬得來跳動感極低，神奇地有出色的緩震力，雖音少，舒適度亦高。



► AutoExe最強的部品便是強化支架，特點是支撐點多及中置，而且極之穩位，令操控感更加直接。

說 Mazda6 MPS特別，全因它是Mazda自80年代的Comso之後的第一部高性能四門房車，同樣消失了20年再次出現的，還有Mazda的高性能四驅系統，不過ATS（Active Torque-Split）四驅系統已進化至由高科技電腦控制，再加一副全新的274匹DISI Turbo引擎，引起了所有車迷的興趣。可惜的是香港代理並無計劃引入，苦等2年，來的只是用同一副Turbo引擎、少了四驅系統的Mazda3 MPS，瘋狂力度是感受過了，但四驅究竟有多四驅仍極度令人心癢。難怪年初代理

返了一台裝上Mazda6 MPS包围的普通版，也令各界傳媒大驚小怪，其實《撞車快線》早已在日本東京測試，然而與原裝Mazda6 MPS仍是綠怪一面，因為我們一試已是AutoExe激改的GG-03Z版本了！

低轉力王

Mazda6 MPS出現時，大家都把它與同時四驅Turbo的Evolution及WRX這兩大街霸相提並論，其實大錯特錯，因為Mazda6 MPS無論在體型及檔次上都比它們高了一級，是中級行政房車，要找同級

對手，其實只有Legacy B4。事實上，Mazda6 MPS雖然馬力強橫，但Turbo設定卻與飛仔車不同，著重起步加速的豐厚力量，多於失心瘋的高轉爆炸力。其馬力比使用相同引擎的Mazda3 MPS及最新CX-7還要調高14匹，但90%的輸出在5,000rpm前已全數發放，即是說你一踏油門它就爆住去！

試車時完全不覺turbo lag，在東京都港區海邊AutoExe總部的市區繁忙路面出發，最能感受它的好處，每個燈位都能優先彈出，而且日本人在市區揸車極慢，遇

着擋路的，低至2,000rpm，只要抽頭再向油門踩深幾mm，已可逢車過車，不像Evolution般要等轉數上到4,000rpm左右才有爆炸力，低中轉的狂力甚有歐洲跑車的風範，但力度比大熱的Golf GTI還要狂多30%以上，就算是頂級的Golf R32，力量夠它實淨，但加速也不及它從容。

鋒芒內斂

雖則Mazda6 MPS的力量隨傳隨到，但卻從不會給人癲的感覺，因為油門反應極之漸進，只要你的右腳敏感細膩一點，

柔着揸的話，它仍是容易控制得像普通版，不會像WRX般給人唔踩唔安樂的感覺。因為其6速波箱的波牙並不太密，3、4波甚至稍為長氣，離合器輕兼接合點明顯，波棍的行程也不太短，操作感覺跟Fairlady Z差不多，並不是很極端的跑車；而且其強項在於突然加速的快速反應，就算谷它上高轉也不會有那種突爆感覺，加上超過噸半的沉重車身，絕不是給囂仔揸來喪飛的一類。

事實上，AutoExe為它動力系統強化的部分也不多，主要是一條尾喉及一個大

得有點嚇人的頂置intercooler，但在試車的45分鐘內亦感覺到發揮了作用。因為上到高速公路的一段，踩過5,000rpm後轉數提升明顯比在港測試的Mazda3 MPS爽朗，沒有勒住勒住的感覺，而且就算維持3波高轉左右右插超車達5分鐘，引擎也沒有「腳軟」的情況出現，大有「條路我玩晒」的感覺。

無感四驅

撞過不同驅動形式跑車的朋友，都會感受到四驅車的獨有特性，但Mazda6 MPS的ATS四驅特性卻沒有那麼明顯，似GT-R多於Evolution。因為這套電子四驅以全自動形式分布前後驅動力，可由前後100:0改變至50:50，車輪打滑時它會分布驅動力到後輪，車上沒有任何按鈕給你自家調校四驅模式，一般行車時你根本不覺它是四驅車；而且AutoExe為它改上了強

打的絞牙避震及強化支架，令車輪的抓着力增強，其實四驅介入的時間並不多。

好處是入彎靈活性高，不會有不願轉彎的感覺，切線抽頭的反應夠快，就算在低速的90度街坊彎，甚至窄路掉頭都輕鬆得多，但在起步加速時又有後輪的幫助令pick up更快。然而在高速彎激走時，四驅支援的感覺不夠強烈，你不會知道後輪甚麼時候才會出力幫手，雖然四驅會在不知

不覺間漸進介入，仍是可以高速過彎，但心理上總是對電子系統沒有100%的信心，不似Evolution般長時間都可以感受到四輪都在出力。總而言之，Mazda6 MPS的四驅系統是為安全而設計多於為性能而生，一般人跳上去撞會覺得很易控制，但撞開Evolution或WRX的卻可能會投訴它不夠激進，但話說回來，Mazda6 MPS的確不是針對飛仔客的。

Mazda6 MPS Spec.

引擎：2,260c.c.直四DISI Turbo
馬力：272ps/5,500rpm
扭力：38.7kgm/3,000rpm
傳動：6前速手波波箱
驅動：前置引擎、四輪驅動
車重：1,580kg
0-100km/h：6.6秒
售價：約\$193,000（未連稅）

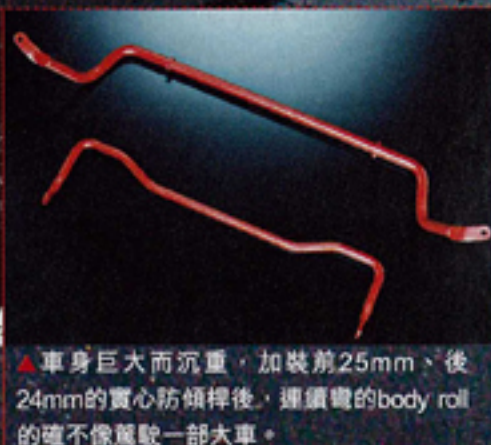


AutoExe改裝項目

- >>> 碳纖維包圍
- >>> LED側鏡
- >>> 兩點式頭頂bar
- >>> 11點式底架
- >>> 鋁合金頂置intercooler
- >>> 不銹鋼尾喉
- >>> 12段硬度調校絞牙避震
- >>> 前25mm、後24mm防傾桿
- >>> 制動鋼喉
- >>> 0-400度煞車皮
- >>> Rays T57-RC 18吋銀鈴
- >>> Recaro桶型座椅
- >>> 狼皮軟環套



新一代Mazda6 MPS原本已不錯，就算MPS沒有換上14吋卡鉗，但更強的400度AutoExe煞車皮及後一般行走亦已足夠。



AutoExe專為Mazda車系的三軸式軟盤推出了狼皮軟盤套，可位位鋪上原裝軟，抓着力更高，手感更好。

車身巨大而沉重，加裝前25mm、後24mm的實心防傾桿後，連續彎的body roll的確不像駕駛一部大車。



Mazda MX-5 Spec.

引擎：1,996c.c.直四S-VT
馬力：170ps/6,700rpm
扭力：19.3kgm/5,000rpm
傳動：6前速手波波箱
驅動：前置引擎、後輪驅動
車重：1,100kg

AutoExe NC-03

除了外形之外，第三代NC系MX-5亦獲一致好評，跑車的性格甚至開始蓋過玩樂跑車的形象。然而要與S2000比，當然仍差一大截，分別就在於它不夠狂，沒有野性難馴的挑戰性。不過AutoExe改裝出來的NC-03又作別論。

從一開始，AutoExe改裝MX-5就是要它更惡，一套張揚的包圍，已令原本就不優雅、又不辣的外貌變成完全戰鬥格。在性能上，由Mazda6房車移植過來的170匹2.0公升引擎，先天性只能給人好力的感覺，而沒有跑車應有的興奮味道。不過AutoExe的後天加工，為它換上破風風箱連冬菇風扇及輕量化尾喉，就像將刻板的引擎解禁，令轉數提升反應更快，更一氣呵成，估計最少有15匹的馬力增長，出色之處是它沒有令豐厚的低轉扭力削弱，但卻在高轉給出一點點爆炸力。面對同事駕着多100匹以上的Mazda6 MPS也有信心力追，在港區新開發區的高速公路上，縱然起步已給它拋離，但到100km/h左右的中途也

可追回只有3、4個車位的距離。不論實際的速度有多快，單是這份快感已贏了！更重要的是破風風箱會隨着轉數上升，傳來充滿節奏的「索、索……」吸氣聲，縱使沒有VTEC的突爆感，亦能帶來強烈的亢奮感覺。能夠挑戰大馬力車種，秘密武器在於AutoExe為它裝上更誇張的強化支架，其實已與硬頂車無甚分別，甚至比在港試過的RHT電摺硬頂版更硬。這點從扭動軟盤的一刻已可感受得到，軟感更硬、更充實、更細膩，在三線的公路，切入彎角更敏捷，射線的走位亦更準更定，此時才可真正領略到今代MX-5標榜的「人馬一體」為何物。

AutoExe改裝項目

- >>> 纖維包圍
- >>> 4點式頭頂bar
- >>> 2點式尾頂bar
- >>> 14點式底架
- >>> 破風風箱連冬菇風扇
- >>> 不銹鋼中至尾喉
- >>> 12段硬度調校絞牙避震
- >>> 前22mm、後14mm防傾桿
- >>> 制動鋼喉
- >>> 0-400度煞車皮
- >>> Rays T57-RC 18吋銀鈴
- >>> Recaro桶型座椅
- >>> 狼皮軟環套



▲K&N代製的破風風箱安裝在原裝位，並加上了伸至後圍罩的導風管，是性能上最大提升的部品。

●020 藍車快線



▲延跨張的14點式底架連及整個車底，為無頂的單架及底盤作出最全面的強化。



▲同是Aragosta製的絞牙避震，設定比Mazda6 MPS的硬一點，尾避震更有延長的軟硬調校。



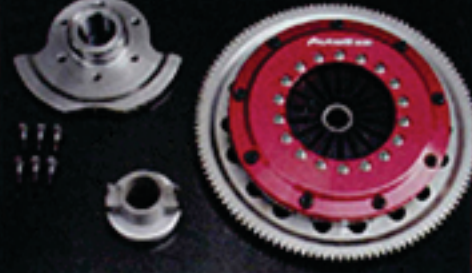
▲85mm直徑喉喉的尾喉對性能的提升不及風箱大，好在排氣聲不算大，開着窗也不覺煩擾。

▼3出1等長排氣管是AutoExe最新開發給RX-8的部品，令以往低轉較慢的轉數提升速度加快。

▼離合器連輕飛輪令引擎的輕快感進一步加強，值得一讚的是踏著時不太重，而且接觸點易掌握。

▼從未見過如此誇張的迫力頂，支撐了整個迫力泵前後，防止變形或移位，保持穩定制動力。

▼RX-8專用的底架分為前後兩部分，從車陣位連接上底盤，高速及彎道時明顯消除了扭曲的問題。



AutoExe改裝項目

- >>> 纖維包圍
- >>> 6點式頭頂bar
- >>> 6點式尾頂架
- >>> 8點式頭底架
- >>> 8點式尾底架
- >>> 破纖維風盒連冬菇風扇
- >>> 3出1不銹鋼排氣管中尾喉
- >>> 12段硬度調校絞牙避震
- >>> 前28mm、後17mm防傾桿
- >>> 制動總泵穩定裝置
- >>> 浮動式抗絞煞車碟
- >>> 0-550度煞車皮
- >>> Rays 57 Optimise 18吋蝦輪
- >>> Recaro桶型座椅
- >>> 真皮軟環套

馬力不足是RX-8自然吸氣轉子引擎的先天缺陷，因此AutoExe改裝出來的SE-03只主力提升其跑車操控感，在動力改裝上其實只有破纖風箱及中至尾喉兩大items，不過經過3年開發，最新便推出了全不銹鋼等長排氣管，加起來其實也不會增加超過40匹，但已可將原裝的封印解開，令原本偏柔的出力變得更加厚實，已可比原裝Fairlady Z及改裝後的Mazda6 MPS更快。

不過更重要的是車架強化，因為原裝RX-8的避震質素普通，而且車架因為沒有B柱，高速飛入彎時的感覺有點飄，因此SE-03除了換上一套

Aragosta製的特製絞牙避震之外，更將整個車架強化，在前後塔頂及車底，都有像副車架般的強化支架，駕起來再不會像原裝般有車架扭曲感覺，有信心以高20%的速度飛入彎，而且超過150km/h以上行車亦定得多，在高速下可將笨重的Mazda6 MPS玩弄於股掌之間。更好玩的是在街坊彎出彎時過早加速，車尾有少少甩時，比以往更早預知，而且反軔救車的反应快得多，在失控邊緣徘徊的上乘操控樂趣表露無遺，美中不足之處是原裝的L.S.D介入不夠強，如可更換更出色的1.5way款式，極限可再提高。

●●●很多人把RX-8拿來與同期推出、售價相若的Fairlady Z比較，其實極不公平，因為RX-8根本不是sell極端性能，而是賣操控樂趣及有四道車門。所以就算要改，AutoExe也不像其它改裝商般強打性能，反而是彌補它操控上的不足，而令它更好玩。

AutoExe SE-03



Mazda RX-8 Spec.

- 引擎：1,308c.c.雙轉子引擎
- 馬力：250ps/8,500rpm
- 扭力：22.0kgm/5,500rpm
- 傳動：6前速手波波箱
- 驅動：前置引擎、後輪驅動
- 車重：1,310kg