

隨書附贈

全台灣第一本DIY改車完全教戰手冊

2006 No.102



汽車性能情報

4 2006 Apr No.102

NA最速王者ASM S2000 戰神的榮耀 Skyline GT-R全攻略 性能殿堂序章 996 Turbo by FVD 575hp燒胎實錄！ 11代Civic Si 激情體驗 Golf R32 處女試 15款車用數位接收器

# SPEC

## TUNING CAR MAGAZINE

### 汽車性能情報

# NA最速王者 ASM S2000

發燒價149元

11代 Civic Si  
代 激情體驗

奪命連環測  
15款車用數位接收器



Golf R32 處女試

# 戰神の榮耀 Skyline GT-R全攻略

New Open!

# 性能殿堂序章 575hp 996 Turbo by FVD 燒胎實錄!



# 操控至上



東瀛速報

# Lotus Elise & Exige



文 / 編輯部 責任美編 / 小蘇

要你拿出百來萬以上的鈔票，買一部只能坐兩個人，加上沒冷氣、沒內裝、甚至沒動力方向盤的車子，大部分的人應該都花不下去吧！不過放眼世界車壇，卻擁有一些這種堪稱「異類」的車子存在，而最具代表性的，應該是這幾年由英國蓮花車廠所生產的救世主「Elise」，這款蓮花的當家輕量化小跑車，舒適性及實用性在全世界的量產車當中可以說是…敬陪末座，不過如果你是一位操駕狂人，崇尚純粹的駕駛樂趣，那Elise絕對不會讓你失望，因為它唯一的優點，就是在操控性能上，這方面絕對稱得上是世界頂尖，要是Elise還無法滿足你的駕駛慾望，那就只剩下單座方程式賽車了。



# Trial Exige

接連介紹兩部Elise之後，接著下來所要介紹的是由Elise所衍生出來的Exige；圖中這部為2004年以後所推出的第二代Exige，有著和Elise相當神似的外觀，其實應該說是一模一樣，因為兩部車在底盤等機械結構上完全相同，所以在外觀上也不會相差太多，主要的差異在於Exige為車頂不可拆的Coupe車型，車背上的引擎蓋及側邊進風口造型和Elise也不一樣，加上Exige原廠有配備後尾翼，所以要分辨出這兩款車其實不難。

而在二代Exige身上最重大的改變就是引擎的配置，取消長年來所一直使用的K系列引擎，改用上由Toyota所提供的2ZZ-GE引擎，排氣量和K系列相同為1796c.c.，但是在VVTi氣門可變的幫助之下，能於6800轉時輸出189匹的最大馬力，加上多了一檔的六速密齒比變速箱，讓

Exige擁有超越Elise的強悍加速實力，0~100km/h加速只需要5.2秒，而且對於空氣力學方面也越加重視，原廠除了在車尾上有配置一支尾翼之外，底下還有加裝下擾流板，由於Exige的底盤相當平整，所以這組下擾流板在實際效果方面，絕對比一般車所改裝的要來的優異；而除了性能超越Elise之外，在內裝配備上也更加舒適，音響及中控皆為標準配備，並且還可以進一步選擇空調系統或是電動升降車窗，雖然說不上豪華，但是卻增加不少道路實用性，所以說Exige是現今Lotus的當家旗艦車種一點也不為過。

圖中這部外表有著綠、白、紅相間的Exige，經過關西大廠Trial的改裝加持，實力早已超越一般的Exige許多，首先來看動力方面，由於這部Exige所搭載的是Toyota的2ZZ-GE

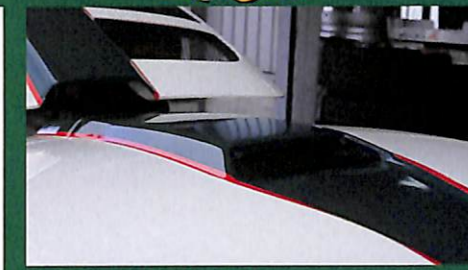
引擎，相較於Rover的K系列引擎，在日本當地的改裝資源上可是豐富許多，所以Trial替這顆2ZZ-GE引擎進行徹頭徹尾的強化改裝工程，首先將活塞及連桿全都換成高強度的鍛造製品，曲軸則是自家開發的強化製品，除了提高肚內的抗壓性之外，也將缸徑及衝程增加到82.0mm x 91.5mm，排氣量則是提升到1931c.c.，接近2.0L的境界。而這組套件，Trial稱為「3ZZ Kit」，除了下半座本體的強度提昇之外，並重新強化機油泵浦的壓力，讓引擎在各轉速域都能有充足的潤滑效果，而在汽缸頭的部份，則是進行進排氣道的拋光工程，減少進排氣時的阻力，提昇缸內的燃燒效率，並重新強化燃燒室的氣門座，提高氣密性及抗壓性，減少氣門座在高負荷時燒毀的機會，另外在排氣系統的部份，雖然這具引擎為自然

←原廠就配置的後下擾流板，搭配平整的底盤能發揮出絕佳的整流效果；中間的洞為原本排氣管的位置，現在則是改位在左右兩邊的雙出造型。

↑硬頂Coupe車型的Exige，在外觀上和Elise相當神似，不管是一代還是二代都一樣；圖中為04年以後的二代Exige。

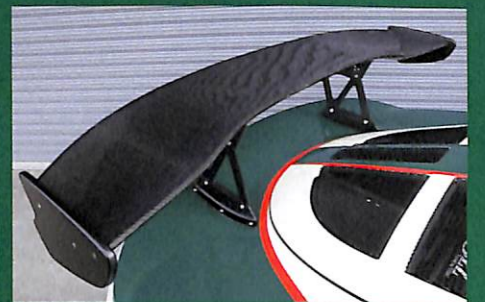


↑藏在車頭裡面的鋁合金加大水箱，是Trial專為這部Exige所訂製的。  
↓避震器為向Quantum訂製的筒身，並搭配Swift製的彈簧，從圖中可以看出為倒叉式設計，而且避震行程相當短。



←位在車頂的開口是負責送冷空氣進去散熱引擎室，這也是所有中置引擎車輛都要面對的課題。  
↓雖然原廠就有配置尾翼，不過這部Exige還是不免俗的換上時下流行的3D曲面碳纖維尾翼；不過要打開後面的引擎蓋時這支尾翼會卡到，要拆尾翼下來後引擎蓋才打得開。

↓車頭下方所加裝的整流板，左右兩邊還有翼端板，整體造型相當類似3D曲面尾翼，只不過窄了點。



↓雖然搖臂蓋上打的是Lotus的標誌，不過這具引擎卻是由Toyota所生產的2ZZ-GE引擎；經過Trial的3ZZ Kit加持，排氣量由原本的1796c.c.擴增到1931c.c。



進氣的設定，但為了更加的排氣效率，Trial從芭蕉頭段開始一直到尾段出口全部重新製作，而原本位於車尾正中央的雙尾管設計，也改成左右各一的雙出造型；而原廠平放在車頭的水箱，則是更換成容量更大，散熱效率更佳的鋁製水箱；在電腦方面則是用上機王F-Con V Pro，估計在排氣量增加，及進排氣效能加強之後，這部Exige車上這具2ZZ-GE引擎大約能有230匹左右的輸出。

在底盤部分，避震器是由名氣及效果都相當優異的「Quantum」製筒身，搭配Swift所製的競技用高係數彈簧，輪圈則是更換為Rays經典的



←Exige的底盤由鋁板從頭覆蓋到尾，對於減少車底的亂流，維持行進間的穩定有絕對的幫助。  
↑輪圈為在日本相當有人氣Rays TE37鍛造鋁圈，搭配的輪胎為Dunlop D02G熱溶胎，在抓地性能上可是不輸給人氣胎王A048，也是一條相當不錯的高性能胎。

TE37輕量化鍛造鋁圈，所搭配的輪胎則是Dunlop的D02G熱溶胎，加上原廠雙A臂的優異懸吊結構，讓這部Exige擁有更佳的操控性能及過彎極限。



而在內裝方面，在乘客座的前方加裝了一顆HKS的油溫錶，而駕駛座包覆性相當不錯的原廠座椅，則是被包覆性更好的Recaro SP-G II 賽車椅所取代，並搭配 Takata 的四點式快拆安全帶，在激烈操控之下，可以牢牢的將駕駛固定在座椅上；外觀方面，基本上都還是維持原廠的模樣，不過卻捨棄 Lotus 原廠設計的尾翼，重新加裝了一支面積更大的碳纖維3D 曲面尾翼，在車頭底下也加裝了類似尾翼造型的整流板，搭配原廠的後擾流板，讓這部 Exige 在高速時車身依然穩穩當當。

在介紹了這幾部 Elise 及 Exige 之後，也許大家都會感覺得到，改裝幅度並沒有多驚人，其實不是因為改不大，而是沒多少東西可以改，想要加大動力，250 匹以內也許還可以接受，但是再提昇上去，則是礙於超輕量的車體及過小的車身尺碼，在急加速和高速行進時有著不穩定的潛在危險，所以 Elise 及 Exige 並不適合搭配過大的馬力，而底盤方面說穿了只是做一些升級的動作而已，車體更是不用說，想要拆還沒東西讓你拆，所以對於 Elise 及 Exige 這兩款車，優異的先天條件，可以說一出廠原廠就已經幫你改好了，Stack 的儀錶、AP 的煞車，有些款式還配備有 Ohlins 的避震



**Exige 的儀錶特寫，表底轉速達10000轉，時速錶也刻劃到260公里；不過軸距這麼短，重量又這麼輕，開到破錶可是有點危險的。**



↑雖然還是相當精簡，但是 Exige 的內裝比起 Elise 增添了不少質感。

器，所以擁有 Elise 及 Exige 的車主，並不用考慮太多改裝的事情，你所要負責的就是享受完全沒有電子輔助裝置的純粹操控樂趣，這就是 Elise 及 Exige 所要傳達的終極理念。

→旁邊的 Recaro 賽車椅及 TAKATA 安全帶大家一定不陌生，隔壁就是 Exige 的原廠座椅，造型其實也不會差到哪裡去，包覆性在原廠車當中絕對是數一數二的。



↑由於這部 Exige 為 Trial 自家的車輛，所以除了右邊為外加的 HKS 油溫錶，也將 AF700 空燃比計隨時配備在車上。

