

萬事得 Mazda MX-5 (超級跑車 Roadster)



重量 1245-1255kg

總載客人數 2

輪圈大小 R17 合金輪圈

輪胎使用 205/45 R17

車輪軸距 2,330mm

查詢電話 萬事得 - 2893 1112 網址 www.mazda.com.hk

保養期 3 年或 10 萬公里(以先達者為準)

首日公布價格：硬頂開蓬：\$418,990 (6AT) / \$408,990 (6MT)、軟頂：\$368,990 (6MT)

Mazda MX-5 NC Soft Top / Retractable Hard Top (RHT)

主要配備及賣點

2009 年 Mazda MX-5 第三代 Facelifted 版外型愈變愈靚，車架紮實，過灣夠定、出彎夠準，為駕駛者帶來前所未有的「滿足」駕駛感。

引擎設計 直四汽缸 活瓣動作 MRZ DOHC 16 氣閥可變活閥正時控制系統

排氣量 (毫升/cc) 1,998cc

油缸大小 48L

最大馬力 AT: 158PS / 6,700rpm; MT:167PS / 7,000rpm

最大扭力 140PS / 5,000rpm

壓縮比 10.8 : 1

傳動系統 TRANSMISSION

車輪驅動方式 前置後驅 (FR)

波箱設計 6 前速手波 / 6 前速自動波

懸掛系統 SUSPENSION

懸掛系統（前輪）雙 wishbone 連原廠三點式頂巴

懸掛系統（後輪）多連桿式

制動系統 BRAKE SYSTEM

制動系統（前輪）通風碟式

制動系統（後輪）碟式

資料更新日期： 28/08/2011

「滿足」於人馬一體：Mazda MX-5



今天很「滿足」地完成了 [Mazda MX-5](#) 的試駕，在試車前再做一番功課後，想不到那麼多 Fans 期待它的來臨，令筆者也想知道 [Mazda MX-5 \(NC\)](#) 究竟會帶來什麼的駕駛樂趣，結果是筆者所意料不到的何其「滿足」！外型？馬力？音響？以上通通都是令人印下深刻印象重點之一，廢話小講，[Mazda MX-5](#) 試車旅程即將開始。

真正始祖後代

在第一代的 [Mazda MX-5](#) 到現在第三代 Facelifted Update 版中，之間出現了五種車型，今天試駕的 [Mazda MX-5](#) 只算第三代的第三個版本。第三代 [Mazda MX-5](#) 由 2005 年開始面世，2006 年推出 RHT 版本，今年 2009 年再以 Facelifted Update 版曝光。說得上真正始祖後代，先以外表講起。[Mazda MX-5](#) 車仔細細、開蓬設計（軟、硬頂供選擇），頭大尾細，車身調低、已成此車系標記。即使將近 2010 年，在二手車市場仍能找到 [Mazda MX-5](#) 第二代交投非常活躍，是長壽車系之一。如此令一眾車友著迷，它的外型設計應記一功！新車舊車放在一起的話，舊版本依然沒有半點「土」味。



Mazda MX-5 車蓬開合只需 14 秒，極為快速。



已提供了 3 點式頂巴，車架穩固性大增，提升過彎表現。



17" 合金鈴配 205/45 R17 輪呔是預設配備。

愈變愈靚 不忘經典

今次 **Mazda** MX-5 改版除了迎合車廠最新 Zoom-Zoom 理念及 2009 年之後市場需要，否則 RHT 版本仍然有人會買，可見 RHT 版已經接近完美，今次 Mazda 以更仔細的外型設計，為 2009 年 Mazda MX-5 第三代 Facelifted Update 版愈變愈靚。先看車頭燈位置，流線、尖角是 Mazda 新一代車必用設計，今次主角自然要跟從大隊。霧燈外型同樣被當作眼睛般看待，是真正的四眼仔。超大五角型鬼面罩，令不太懂各廠車款的朋友來說，都感受到 Mazda MX-5 (NC) 不是一架普通的開蓬車。車側裙邊、車尾部份都加多了流線設計，擾流作用提升不少！

易養之馬

Mazda MX-5 (NC) 以同級車來說，6AT 及 6MT 兩隻版本中，耗油不算大咬，兩者差別不大，每 100 km 分別只消耗 7.9L (6AT) 及 7.6L (6MT) 汽油。而廠商今次也極度推崇的自動波版本中的波箱及 17" 窄車胎為油耗方面的確分擔了不少汗水。



全新版本的 Mazda MX-5 外表多處改變，車尾 Bumper 加入流線設計，及局部改爲黑色，提升車尾觀感。



車尾設計比舊版高了一點，車燈亦有改款。



由於 Mazda MX-5 的硬頂車蓬不是收藏在車尾箱內，因此任何時候都不會影響載物空間。

內藏靚聲王

在等待被日本人喻為「人馬一體」的 Mazda MX-5 時，天氣很晒，的確有小許影響心情，上到車後除了有冷氣伴著之餘，奇妙的是車內音響非常的「Live」，原來我已被 Bose 音響連 7 隻喇叭所包圍住，聽一聽交響樂便即時分出高下，想完會感受音樂世界，可以關上車蓬，即時有一種與世隔絕的感覺，可見車頂、車門佈上的隔音物料都是花盡心思。

音響靚聲之餘，Mazda MX-5 的引擎聲也被調校一番，非常講究。如果自認車手的你，手波版的 MX-5 更設有 Sound Enhancer 系統，它會把利用一支額外的喉管，將引擎聲音引入車廂，想人車合一就是靠它了。

另外，如果在開蓬情況下開 Hi Fi 聽歌，車身上的感應器可為我們作出音量調校，即使風量多大，我們也不用分心去調校音量，完全專注駕駛當中。



Mazda MX-5 的座椅很適合亞洲人使用，非常貼身，高速過彎時仍可讓司機「坐定定」。中間兩個小圓孔為 7 隻喇叭中的其中 2 隻。



開蓬後由車尾看的話，坐椅後的銀色部份，令 Mazda MX-5 設計帶出條理，擺脫死板。



智能轉波達人

在坐姿、睇位方面，[Mazda MX-5](#) 做得已經非常好，筆者上車第一時間 Set 椅子，倒鏡等基本東西，比油門轉彎出發這一步，呔感非常好、轉彎睇位，切線睇位無需特別適應，倒後鏡亦做得很大很闊，一目了然。今次 [Mazda MX-5](#) 的 6 前速 +/- 波箱以 AAS 主動式配合系統輔助下，即使我們手動轉波後，AAS 系統會為我們不停探測路面、油門及車子目前狀態，適當時就會自動為我們調整至 D 波模式。而 AAD 主動式配合系統還有一個好處就是在轉彎時，它能控制到波箱維持住適當的波段，提升出彎時的加速度，完全讓人感受到非一般的駕駛體驗！

呔盤上的 + / - 波以撥片及按鍵設計很特別，左右邊的母指位是「Down」按鍵、而後邊的食指、中指操控的撥片為「Up」，轉急彎也不怕撥片「飛」到那裡，甚至入彎、出彎時轉錯波的狼狽事情。



花盡心思改盡車架

一架車在駕駛時是否得心應手，需要很多地方配手，我們見到的可能是車胎、鈴、呔盤、引擎容積等等，不過那些都是容易理解及找到答案的部份。對於眾多真用家來說，車架才是難以給他們說明的一部份，相信各車行 Sales 及市場部人員最有共鳴。Mazda MX-5 今次絕對是花盡心思在車架身上，實際行車時感到車架紮實，過灣夠定、出彎夠準，在它身上是顯易感到，這都是有賴車架加入了車頭三點式「頂巴 Tower Bar」、避震、彈弓、車胎及鈴等的適合調校。另一方面，在高速行車時，車內的隔音物料、前懸掛注入高密度發泡膠等等後，其寧靜程度都讓駕駛者完全尋迷在自己的駕駛世界中，車底傳來的路聲小之又小（測試路段為石澳向淺水灣方向）。車頭大小、引擎位置、車椅位置、及車尾大小的配合，Mazda MX-5 都接近 50:50 分佈水平，是令車子進行各種入彎、出彎等動作更靈活更準確，讓所有車主都變身業餘車手，與一段只講求直路速度的車款大有不同。



更清晰、鮮明的錶板，日間夜間一樣觸目。



中控台接近 90 度垂直配以三環冷氣調校環，帶出 [Mazda MX-5](#) 別出心裁一面。



黑車籠是筆者的最愛，跑感大大提升。呔環左右兩邊都設有加減波按鍵，呔盤轉到那個位都不會混亂駕駛者的轉波動作。



車身重心即使很低，但是在懸掛及避震方面調校得宜，在試車時即使穿過很多不平坦的路，駕駛者也不會感到太大的搖晃，值得一讚。

總結

Mazda MX-5 被人受落很多原因，在筆者角度來說，車身細小，適合日常「周圍去」，穿山過海，香港路很窄呢，尤其是喜歡跑山路時，優勢即現。盡管引擎為 2,000cc、馬力只有 158 匹，在香港路段行走的話，這個級數的車是比較易發揮車子的潛力。車身低、重量分佈平均是很重要，對於不善開快車的筆者，在淺水灣多個彎段試跑一陣之後，也敢嚐試快一點入彎（當然是安全車速吧～），同時身體不會有太大移位，令呔盤、油門控制都掌握得更準確，這些功勞都是拜車椅設計、懸掛及避震，如此全面的駕駛感，絕不能與一般只靠「快」來號召的雙門及高性能房跑相比。**Mazda MX-5** 相信可以為所以駕駛者帶來前所未有的「滿足」駕駛感。

【相片、視像、文】[Car1.hk](http://car1.hk)

【售價】硬頂開蓬：\$418,990 (6AT) / \$408,990 (6MT)、軟頂：\$368,990 (6MT)

【資料提供】**Mazda** Motors Hong Kong Ltd.

【查詢】2893 1112

【**Mazda** MX-5 相關網址】<http://4a.mazda.com/product/mx5/>