



車身強化及懸掛組件之達人



■撰文/攝影：駱 ■美術：容 ■鳴謝：Man Auto Parts, CUSCO

每當提到車身強化部件或改善操控的懸掛項目，大家腦海中想必第一時間會出現 CUSCO 這一個品牌名字，實為日本最大型的車身強化及懸掛組件改裝商之一的 CUSCO，憑著積極參與各種不同類別的賽事所得出之豐富實戰經驗及大量的車身數據，對於開發車身強化組件及改善操控的懸掛組件自然更為得心應手，除了各類 Tower Bar 及 Lower Arm Bar 之外，改裝懸掛系統及限滑式差速器亦是其知名產品之一。今次藉著 Man Auto Parts 的協助下，讓我們得以替到訪香港的 CUSCO 執行總裁長瀨努先生進行專訪，從而深入了解 CUSCO 各項最新的技術及未來的未來發展動向。

OPT: Option Fans CUSCO: CUSCO 執行總裁長瀨努先生

中國之旅

OPT: 可不可以解說一下這一次到訪的目的?

CUSCO: 這一次到訪的主要原因是到珠海賽車場協力為參予 C.C.C. (China Circuit Championship) 的上海大眾 333 車隊進行技術支援, 同時與海外代理進行會面, 以便緊密了解當地市場之需要及傳授最新的 CUSCO 技術。

OPT: 數年前 CUSCO 在亞太拉力賽中一改以往的英文品牌名字, 變為以中文譯音《庫斯科》展示人前, 可見 CUSCO 對中國的重視。而當時已聽說 CUSCO 會與一些中國的車隊合作, 可透露一下現時正與哪些中國的車隊進行合作嗎?

CUSCO: CUSCO 現時除了在亞太拉力賽中為 SUBARU China Rally Team 作技術支援之外, 更為現時在中國最炙手可熱的 C.C.C. (China Circuit Championship) 中的上海大眾 333 車隊進行技術支援, 今年 CUSCO 亦負責替上海大眾 333 車隊製作車體項目。



從實戰中獲得之數據

OPT: 早前在上海站的 C.C.C. 賽事中, 由 CUSCO 製作的 POLO 速度所向披靡, 但同時似乎受到頗大爭議, 很多車隊均認為 CUSCO 製作的戰車令比賽有欠公平, 請問你們對這件事有何看法?

CUSCO: 我們在替上海大眾 333 車隊時投放了 CUSCO 在參與日本 Super GT 賽中得到的技術, 而成績大家有目共睹, 出來的效果亦令我們很滿意。雖然很多其他車隊欲作出投訴, 但我想重申, 由我們製作的戰車是符合現時 C.C.C. 的賽例, 不然的話中汽聯早已不讓我們製作的戰車參與 C.C.C. 賽事了, 因此我們今後仍會專心一致製作具競爭力的戰車參賽, 並不會理會這些閒言閒語。

OPT: 為何 CUSCO 願意投放大量資源於賽事之中?

CUSCO: 我們一直以來均貫徹一個理念, 就是必需踏足賽道以取得充足的經驗及數據, 再實現街道上的改裝理念與要求, 因此 CUSCO 的產品由研究、開發以至正式生產都是百分百由自家完成, 當中研究及開發產品的技術人員與參加 Super GT 賽中的是同一班人馬, 因此 CUSCO 的市販品可說是流淌著賽車的血統!



OPT: 現時中國汽車市場發展迅速, 請問 CUSCO 有甚麼針對內地市場的策略?

CUSCO: 現時 CUSCO 亦有為內地生產的汽車推出產品, 如飛度, 馬自達 3、6 等, 主要是內地生產的日系車種, 雖然暫時未有為內地品牌的中國製汽車推出產品, 但今後 CUSCO 將會繼續研發針對內地市場的專用品以應付市場之需要。



OPT: CUSCO 未來將會開發哪些新產品? 有甚麼針對開發的車型嗎?

CUSCO: 現時整個汽車市場的模式已逐漸轉變, 純種跑車已越來越少, 反而多元化的車款日漸普及, 很多愛車之人亦紛紛轉投多用途車的懷抱, 而我們產品是為喜歡汽車的人而製作的, 因此今後 CUSCO 產品的對應車款亦會越趨多元化, 例如現時的 TOYOTA HIACE (200 系),



●現時的 TOYOTA HIACE (200 系), 不論日本抑或香港均備受歡迎, 而 CUSCO 亦已為 HIACE 推出一系列的專用部品。

不論日本抑或香港均備受歡迎, CUSCO 亦已為 HIACE 推出一系列的專用部品。而 CUSCO 香港代理 Man Auto Parts 已購入新款的 HIACE, 將會裝上全線的 CUSCO 產品, 這輛 HIACE 除了日常作運輸工作及宣傳用之外, 更會替我們作產品的測試及協助開發新產品, 務求全面滿足顧客的需要。

CHECK POINT



●CUSCO 香港代理 Man Auto Parts 已購入新款的 HIACE, 亦將會裝上全線的 CUSCO 產品, 這輛 HIACE 除了日常作運輸工作及宣傳用之外, 更會替 CUSCO 作產品的測試及協助開發新產品, 此外更會裝上各式 VIP Style 之產品, 我們將會密切留意其最新動向。



革命性新產品

OPT: 繼Type-RS及Type-MZ之後, CUSCO早前推出了革命性的新產品「PRO Adjust L.S.D.」, 可否替我們介紹一下其特點?

CUSCO: 除了磨擦片的厚度之外, 現時的L.S.D. 均是依據其作動角度來決定其作動方式及效果, 而CUSCO早已率先推出能自行調整作動方式 (1Way, 1.5Way及2Way) 的Type-RS及Type-MZ L.S.D., 讓駕駛者可依據其需要而自行作動方式作出調整, 然而作動角度卻未能自由更改, 今次我們最新推出建基於Type-RS的革命性新產品「PRO Adjust L.S.D.」可說是顛覆了過往的固有概念, 不論作動方式抑或作動角度均可依照需要而自行配搭, 顧客在購買PRO Adjust L.S.D. 前可自由設定其作動方式及作動角度的組合模式, 日後有需要的話可另行購買不同的作動角度組件, 由0°、15°、25°、35°、45°、55°及65°的廣泛作動角度組件, 可配搭出的作動方式及作動角度之組合千變萬化, 務求完全切合駕駛者的駕駛風格及需要。

OPT: 現時市場上有不少改裝商已推出了以碳纖維作為磨擦片的Carbon Clutch及Carbon L.S.D., CUSCO早前已推出了Twin Carbon Clutch, 但為甚麼Carbon L.S.D.遲遲未有推出應市? 金屬製的磨擦片與碳纖維有何分別?



CUSCO: 其實我們社內已不斷進行相關的研發工作, 但直到目前為止所有的試作品均未能達到我們對性能上的要求, 這關乎到其工作環境的關係, 由於Clutch及Brake Pad等製品之工作環境只是在空氣中(乾式), 因此對於以碳纖維作為主材的Carbon Clutch及Carbon Brake Pad等製品均沒有影響, 然而L.S.D.是浸泡在機油當中(濕式), 在開發時我們發現這會令到Carbon L.S.D.未能將其性能全面發揮, 相反現今的金屬L.S.D.卻沒有這個問題, 這與物料的自身特性有關。因此雖然Carbon L.S.D.有著輕量化及耐久性高的優勢, 但在我們未能研發出如何全面引發出Carbon L.S.D.的性能之前, CUSCO是不會將其推出市場的。

OPT: 請問CUSCO所生產的L.S.D.油有何過人之處?

CUSCO: 性能出眾的L.S.D.大部份都會有過大的聲響, 而我們的產品亦曾出現這個問題, 而這種針對自家L.S.D.而調配的CUSCO L.S.D.油就可以最有效地將L.S.D.的噪音減至最少, 與此同時CUSCO L.S.D.油亦加入了HCO2的特殊抗磨配方, 可為L.S.D.保持著最佳的性能的同時亦減低磨合動作做成的雜質及噪音, 同時亦可顧及到油溫問題, 從而大幅降緩油質劣化的速度, 這對加強L.S.D.的耐用性也有正面效益。



OPTION SPOT CUSCO INTERVIEW

PRO ADJUST L.S.D. 簡介

CUSCO 最新推出建基於Type-RS的革命性新產品「PRO Adjust L.S.D.」可說是顛覆了過往的固有概念, 不論作動方式抑或作動角度均可依照需要而自行配搭, 顧客在購買PRO Adjust L.S.D. 前可自由設定其作動方式及作動角度的組合模式, 日後有需要的話可另行購買不同的作動角度組件, 由0°、15°、25°、35°、45°、55°及65°的廣泛作動角度組件, 可配搭出的作動方式及作動角度之組合千變萬化, 務求完全切合駕駛者的駕駛風格及需要。

