

本田ODYSSEY智能行車夠安全

►簡單的中控台將波棍、顯示屏和空調控制集於一身



►車頂設有大面積天窗



◀前排座椅營造出舒適的駕乘空間



◀後排座位也有充裕的伸展空間



◀表板設計簡潔大方



▲「大嘴巴」車頭造型是車壇流行設計

長 × 闊 × 高(mm)	軸距(mm)	淨重(kg)	引擎形式	汽缸容積(c.c.)	最大馬力(ps/rpm)
4840 × 1820 × 1695	2900	1777~1858	直列式四汽缸16氣閥雙頂凸輪軸缸內直接燃油噴注iVTEC	2356	185/6400
最大扭力(kgm/rpm)	傳動系統	懸掛系統	制動系統	輪胎	售價
24/4000	七前速+/-波箱	前輪:麥花臣支柱 後輪:H形扭力桿	前輪:透氣碟 後輪:實心碟	215/55R17 94V	HK\$409,990~459,990

「本田」ODYSSEY豪華七人車規格表

新款本田（HONDA）ODYSSEY車廂寬敞，不論是置身前排還是後排，都能夠擁有同樣的舒適空間，加上外形豪華，具時代感，既可私用，又可商用，而且設有五項主動智能行車安全保障，即使用作長途旅程，亦能勝任。

鄧世傑 文、圖

講到豪華七人車，市面上有不少選擇，雖不至花多眼亂，最少也會令消費者一時間難以取捨，因此，建議各位先考慮以下因素：（1）主要希望座駕作家用還是商務用途？（2）是否需要經常跑長途？（3）在正常情況下，乘坐七人的機會有多高？（4）最後，就是對車輛的要求如何，例如豪華程度、車廂大小和售價等。

四種七人車各適其適

在清晰考慮上述因素之後，就輪到選擇車輛款式和品牌。基本上，坊間的七人車分為四個類別，第一種是可以攀山涉水的運動型七人車（SUV）；第二種是客貨車外形的七人車；第三種是私家車外形的七人車；第四種是講求豪華、安全和舒適的商旅型七人車。這四類七人車都有不同用法，就以行走香港與內地的跨境路線為例，第四種是必然選擇，但也有人顧及內地二三線城市的路況而選擇第一種；如果單純在香港境內行駛，筆者認為第二和

三種比較適合，而在這兩者之中，筆者又會推介造型類似私家車的「本田」（HONDA）ODYSSEY，雖然售價會比坊間客貨車造型的七人車要貴，但勝在夠豪華、車廂夠寬敞及安全性能可靠，而且最重要一點就是既可私用，又可商用，讓車主大大增強用車靈活性。

對於ODYSSEY這個名字，相信大部分車主都不會陌生，因為它可以說是七人私家車的始祖之一，早於上世紀八十年代已經面世，只是基於當年的科技和設計水平有限，所以只能做到一輛可以乘載七人的私家車，但到了今天，我們接觸到的ODYSSEY已經不可同日而語，它與第一代比較，不僅長大了，而且更注重駕乘者的感受，不論是置身前排還是後排，都能夠擁有同樣的舒適空間，即使要進行長途旅程，它都可以應付自如。

「大嘴巴」配上大班椅

現時我們見到的ODYSSEY造型，早於2016年已推出，但在今年再對部分設計和配置進行優化，使之更能取悅車主歡心。經過優化的地方包括：

- （1）車頭水箱網融入了時下流行的「大嘴巴」設計，使外觀更具時代感，而一對頭燈改用了複合式LED技術，不僅造型更美觀，而且加入轉向功能，令黑暗環境下駕駛更安全；
- （2）改用面積更細小的LED霧燈既能保持應有的照明效果，亦有助減低行車風阻；
- （3）門邊鏡改為使用更方便的自動摺合式；
- （4）車身長度由4830mm加長至4840mm，雖然看似微不足道，但對於乘客空間而言，卻是一個很好的改進；
- （5）在揭背尾門上，ODYSSEY的擺放位置由正中央搬到左下方，騰出的位置就放上「本田」的H徽號，令品牌效應更凸出；
- （6）尾泵把上，加入了原廠泊車感應器，有助司機避免剎車或泊車時撞到障礙物；
- （7）在全車真皮座椅的基礎上，將頭枕加大，讓司機和乘客的頭部可以獲得更舒適的承托，前排和中排座位更加設儲物箱和杯架，讓旅程更貼心；
- （8）採用全新設計的原廠合金輪圈，更能配合車身造型的變化。

在安全性能方面，新一代ODYSSEY設有五項主動智能行車安全保障，分別是FCW前方碰撞預警系統、ACC主動車距調節定速巡航系統、LKAS車道維護輔助系統、LDW車道偏移警系統和RDM道路偏離抑制系統，有效防止車輛碰撞和偏離行車線所釀成的意外；此外，ODYSSEY還配備了MAEPS電子分析導向系統、EBD電動制動力分布系統、VSA車身穩定系統、TCS行車軌跡控制系統、ABS四輪防鎖煞車系統和HAS斜坡起動防溜系統等，基本上能夠全程對駕駛者的精神狀態作出監控和輔助，同時為司機、乘客和其他道路使用者提供更安全的保障。

全新ODYSSEY與過往一樣，都有七座位和八座位型號可供擇，當然，如果論舒適程度，肯定以前者為首選，因為它的中排座椅是兩張可以前後移動的獨立大班椅，而且每張皆配置了可以伸縮和收摺的腳墊，配合可以後傾的椅背，就有如置身頭等機艙般舒適；如果第三排座位用不着的時候，可以隨時輕易收摺起來，使車尾瞬間變成一個行李箱，毋須為運送行李而煩惱。

在動力系統方面，ODYSSEY配置一台2356c.c.的直列式四汽缸16氣閥雙頂凸輪軸缸內直接燃油噴注iVTEC引擎，配合七前速撥片控制+/-波箱，可以產生的馬力和最大扭力分別為185ps/6400rpm和24kgm/4000rpm，耗油量為每公升行駛13.7公里，約每公里1.3元，屬經濟類別。

新一代ODYSSEY共有六種車身顏色可供選擇，但由於走豪華路線，所以全部都屬於沉實色調，而售價方面，介乎409,990元至459,990元之間，各位可根據自己需要進行選擇。

查詢
2380 2231



◀揭背尾門設計上落行李更方便



◀新一代ODYSSEY設有五項主動智能行車安全保障



◀車身長處較之前增加了10mm

戒除車廂堆雜物習慣



車主錦囊

有車氏

有一天碰見朋友，她看見我的座駕劈頭第一句就說：「嘩！乜你架車咁多嘢㗎？」我馬上隨口答上一句：「係呀，我架係垃圾車㗎㗎！」

之後回想一下，覺得自己如此對待心愛的座駕實在要不得，於是立下決心趁新年之前來一次大掃除。

事實上，車廂內滿載雜物而不時常清理的習慣實在要不得，因為此舉會產生很多問題，包括：（1）阻礙車廂的空間，大大降低車輛應有的靈活性，例如後座放置雜物之後，就即時減少乘客

數目，而轉彎或者煞車時，雜物亦可能傷及乘客；（2）車輛的負載重量有一個限度，如果經常處於重載的話，不但輪胎受損，就連懸掛系統也會因為長期受壓而出現老化而喪失應有功能；（3）每次行車都要有如背沙包走路一樣，引擎的負荷就會增加，當然，車輛不會因此而走不動，但增加耗油量卻是一個不爭的事實，試想想，假如每行駛一公里路程要多花一毫的話，一年到晚所多花的油費就是一個大數目，各位不可小覷；（4）座椅長期受壓，承托力也會減低，再補救就難了。

因此，除了勸告別人之外，也要勸告自己，再忙也不是藉口。

INFINITI全面開發電動車

鄧世傑

電動化平台的出現標誌着SUV和轎車於內觀和外觀的新設計方法。憑着新的外殼設計比例，電動化還可增加車廂內部空間，擁有着像客廳般的室內設計，令乘坐更舒適和有助豐富駕駛輔助系統。

2018年初，INFINITI宣布從2021年開始將所有產品組合電動化，採用e-POWER（串聯式混合動力serial hybrid）或全電動化驅動系統。

日產汽車公司全球設計高級副總裁Alfonso Albaisa表示：「30年前，作為觀眾的一名24歲設計師，我親眼目睹INFINITI的誕生，現在，

Q Inspiration概念車展示了INFINITI的電動化觸發的新比例如何啓發了新方向和一種新的視覺語言，連同我們的Prototype 10概念車，它們都體現了由技術作為靈感的簡潔設計，以及受日本文化啓發的新藝術。」

2018年北美國際汽車展上展出的Q Inspiration概念車，以及2018年圓石灘車展（Pebble Beach Concours d'Elegance）展出的Prototype 10概念車，兩者均刻畫了具未來主義風格的設計語言元素。

即將於2019年1月舉行的北美國際車展，INFINITI將匯聚新元素

，為品牌邁向電動化設計時代提供最清晰的願景。

INFINITI執行設計總監Karim Habib表示：「我們將於底特律車展展示的概念車，是INFINITI步入新時代的開端，同時展示品牌的發展方向。電動化和其他新技術使我們有機會演變設計理念。」

INFINITI汽車有限公司主席及環球總裁Roland Krueger表示：「行業現正處於技術轉折點，因此，INFINITI將專注開發以電動及e-POWER技術而製造的全線汽車產品組合。」