

**TUONO V4 1100 FACTORY**

เน็คเก้ตจากอาพริเลียกับช่วงล่างสุดล้ำ

**LEAN MEAN GREEN MACHINE**

ทดสอบรถตระกูล KLX ใหม่จากค่ายแดนเขียว



# FAST BIKES THAILAND

พาสต์ไบค์ไทย

AUGUST 2019 ISSUE 077



## BLADES OF GLORY

จัดหนัก BLADE ทั้ง 5  
คอนเนอรชั่น  
แนะนำของแต่งที่ต้องมี  
และซื้อต้องดูอะไร  
PLUS พาไปหวดตัวแข่ง BSB



**ALSO  
INSIDE**

» เด็กไทยคว่ำชิวใน SUZUKA » เกร็ดความรู้อร่อยน้ำมันเบรก » PTT BRIC CHAMPIONSHIP 2019  
» SCOOTERS DAY#5

Facebook Fastbikes Thailand

# CB 300R



NEO  
SPORTS  
CAFÉ

## ART OF PERFORMANCE

พบกับนิยามของความสุขที่จับต้องได้ ความสวยงามของบอดี้อันแข็งแกร่ง สไตล์ NEO SPORTS CAFÉ ความแรงของสมรรถนะเครื่องยนต์ที่เกินคาด สองสิ่ง... ที่ผสานกันอย่างลงตัว

**CB300R** สุขกริยะใหม่แห่งการขับขี่ที่เหนือกว่า



### FULL LED LIGHTING SYSTEM

ไม่เพียงแคไฟหน้าทรงกลม แต่ยังมีไฟระดับกว่าใคร ด้วยระบบไฟส่องสว่าง LED สอบคัน



### FULL LCD MULTIFUNCTION METER & TAPERED RUBBER-MOUNTED HANDLEBAR

หน้าปัดควบคุมระบบนิลติฟังก์ชัน แสดงผลแบบดิจิทัล และแอนติอาร์ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 28.6 มม. รูปทรงเรียวยาวเพื่อการควบคุมที่มั่นคงยิ่งขึ้น



### UPSIDE-DOWN FRONT SUSPENSION AND HUBLESS FLOATING DISC

ใช้ท่อน้ำหัวกลับสีกองเข็บขนาดใหญ่ 41 มม. ที่ช่วยเรื่องการทรงตัว และเน้นในทุกการเบรก ด้วยดิสก์เบรกหน้าขนาด 296 มม. แบบจานแยกชิ้น เรเดียลเมท 4 พอด คาลิปเปอร์ พร้อม ABS G-Sensor



### MONOSHOCK WITH 7-STEP PRELOAD ADJUSTMENT

ชั้นซับเบสปั่นทอลงด้วยโช้กหลังแบบปรับระดับ Preload Adjustment ที่ปรับได้ถึง 7 ระดับ



### 300 CC ENGINE WITH LIQUID-COOLED

แรงเต็มพลัง ด้วยเครื่องยนต์ 300 ซีซี ระบบ DOHC 4 วาล์ว ระบายความร้อนด้วยน้ำ ซึ่งออกแบบให้เข้ากับสรีระอันอึดป็น



ติดต่อและสั่งซื้อของใช้รถใช้ถนนและอะไหล่รถใช้รถใช้ถนน  
Honda Wing Center | Honda Wing Shop



0 2725 4000



www.aphonda.co.th



hondamotorcyclethailand



HondaMotorcycleTHA



## WHAT STOPS YOU?

มุ่งไป อย่าให้อะไรมาหยุด

**HONDA**  
The Power of Dreams



กระหึ่มสนามโลก! ทีมแข่งเอพ็อนด้าเรซซิ่งไทยแลนด์  
ผงาดคว้าแชมป์ Suzuka 4 Hours Endurance Race 2019  
ครั้งแรกของทีมไทย 100%



RACE TO THE DREAM  
สปิริตไทย...ก้าวสายสู่ฝัน

ความภาคภูมิใจล่าสุดของทีมแข่งสัญชาติไทยแท้ 100%  
"มุกข์" มุกข์ลดา สารพีช ยอดนักบิดสาวแกร่งชาวไทยควงคู่  
"ฟิล์ม" ปิยวัฒน์ ประทุมยศ ดาวรุ่งจากโครงการ "Race to the Dream"  
เปิด CBR600RR เข้าเส้นชัยอันดับหนึ่ง  
คว้าแชมป์แรกได้สำเร็จกับรายการบิดมาราธอนนานาชาติสุดหฤโหด  
"ซูซูกะ 4 ชั่วโมง เอ็นดูแรนซ์ เรซ 2019"  
ที่สนาม ซูซูกะ อินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์กิต ประเทศญี่ปุ่น



CBR150R... The One Reborn  
ร่วมภูมิใจกับทีมแข่ง  
เอพ็อนด้าเรซซิ่งไทยแลนด์  
กับก้าวที่ยิ่งใหญ่  
... สปิริตไทย สปิริตสายพันธุ์แชมป์

สัมผัสสีสันของทีมแชมป์ กับ Honda CBR150R ลายทีมแข่งเอพ็อนด้าเรซซิ่งไทยแลนด์ ได้ที่ร้านผู้จำหน่ายรถจักรยานยนต์ฮอนด้าใกล้บ้าน



ศูนย์บริการลูกค้า  
Honda WING CENTER | Honda WING SHOP

☎ 0 2725 4000

🌐 www.aphonda.co.th

📱 hondamotorcyclethailand

📺 HondaMotorcycleTHA



WHAT STOPS YOU?  
มุ่งไป อย่าให้ใครมาหยุด

**HONDA**  
The Power of Dreams

# Contents



**DISCLAIMER**

Any wheelies shown in this magazine were shot on closed roads or on track under supervision.



28 TESTS

5 Generation of BLADES



118

เปิดฉากยิ่งใหญ่ ถึงโหนด คัมแบ็ก ครว้าแชมป์แม้ยังไม่พีค 100%



92

Automatic is NOW! Festival พร้อมเปิดตัว Grand Filano Hybrid



130

รู้จักน้ำมันเบรกของรถคุณให้ลึกขึ้น



108

เพลงชาติไทยกระหึ่มสนามซูซูกะ

**IT'S THE NEWS**

**Upfront**..... 10

ความเคลื่อนไหวและข่าวคราวอัปเดต ในวงการรถจักรยานยนต์

**GEARED UP**

**Products**..... 26

อุปกรณ์การขับขี่ที่ดีที่สุดสำหรับคุณ!!

**COVER STORY**

ซูซูกะ 4 ชั่วโมง เอ.พี.ฮอนด้า เรซซิ่ง ไทยแลนด์..... 108

मुखलदा-पियवन्त पातिमय 100% जारिकप्रवृत्तिशास्त्र

**SMALL BIKE**

**New Honda Scoopy i X Line Friend**..... 84

สกู๊ปี ไอ โฉมใหม่สุดลิมิเต็ด

**SPECIAL FEATURES**

**Yamaha Grand Filano Hybrid**..... 92

ชีวิตมีคลาส...สมารถด้วย ไฮบริด

**GS Trophy Thailand**..... 106

BMW เปิดศึกเอ็นดูโรระดับประเทศ เพ็นหา 3 นักบิดแถวหน้าเมืองไทย

**MSP Demo Day 2019**..... 100

อีกหนึ่งกิจกรรม เทศาโรต์ ครั้งยิ่งใหญ่ จาก Motor Sport Park

**MOTOSPOT ZONE**

**Suzuka 8 Hours 2019**..... 112

สุดยอดการแข่งขันสำหรับคนพันธุ์อึด!!

PIONEERING SINCE 1903



SVARTPILEN 401



VITPILEN 401

### CONTACT US

MOBILE +66 (091) 519 1592  
\*สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม (088) 883 8988  
TEL +66 (033) 003 089  
Facebook : Husqvarna Motorcycles Thailand  
บริษัท ฟาลคอน มอเตอร์สปอร์ต จำกัด  
216/13 ม.6 ต.นาเกลือ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี 20150



FALCON  
Motorsports

DEALER WELCOME! รับสมัครตัวแทนจำหน่ายทั่วประเทศ  
สนใจติดต่อTel: 088-8838988 E -mail:Roy@falconmotorsports.org



Husqvarna®  
MOTORCYCLES



64

FIRST TEST

# BIKES

## TESTS

### COVER STORY

#### BLADES OF GLORY ..... 28

จัด ทรูกลูเบลด มาถึง 5 เจนฯ

ทดสอบและซัดทุกรายละเอียด

#### SHARPENING THE BLADE ..... 50

จะทำให้ดาบที่คมอยู่แล้วคมขึ้นไปอีกได้อย่างไร

ตามเราไปดูดาบไฟต์แข่ง BSB

#### APRILIA TUONO LAUNCH ..... 58

บูทตี้ บินไปทดสอบ TUONO ใหม่

ที่มาพร้อม 'เชิงไฟฟ้า' จาก ออฟริเลีย

## FIRST TEST

#### LEAN MEAN GREEN MACHINE ..... 64

สายฝุ่นต้องมา

เราพาไปจัด KLX ใหม่ทุกรุ่นในไลน์ออฟ!

50



58



Benelli  
THAILAND

# STYLE OF SWAGGER

Demand attention and command the streets on Benelli's muscular 502C



พบกับในงาน

Big 2019  
BANGKOK INTERNATIONAL GRAND  
**MOTOR SALE**

กิจกรรมยานยนต์ เพื่อขายแห่งชาติ

และโชว์รูมทั่วประเทศ

## 502C

Benelli's 502C makes an intense first impression with its sleek, aggressive lines and long and low stance. Its kicked back cruiser ergonomics perfectly position its rider to take full command of its impressive array of technology and do so with swagger.

Contact your local Benelli dealer or visit

 [thailand.benelli.com](http://thailand.benelli.com)

 [benellithailand](https://www.instagram.com/benellithailand)

 [BenelliTH](https://www.facebook.com/BenelliTH)

 [Benelli](https://www.line.me/Benelli)



Bangkok		Nakornpathom	02-811-4490-1	Phitsanulok	081-596-2555
Kaset-Nawamin	092-562-7774	Ayutthaya	035-274-319,081-643-7217	Phayao	089-558-3939,081-824-1565
Khaerai	02-029-9357	Lopburi	036-776-855,088-868-9882	Phetchabun	056-720-284,091-839-4822
Rongmuang	02-613-9727	Ratchaburi	086-332-2394,086-327-0871	Nakhon ratchasima	085-522-3456
Ramkhamhaeng	02-372-1999	Suphanburi	035-545678-80	Ubonratchathani	045-312-304,097-323-3511
Chaengwattana	02-575-2158,098-826-8419	Huahin	086-308-4479	Udonthani	081-261-5455,042-237-577
Samutprakan	02-337-3963,086-316-6723	Chiangrai	088-257-2731	Khonkaen	094-540-2341
Pattaya	097-203-1777	Chiangmai	092-649-5519,093-665-6514	Phuket	099-495-9835,076-687766
				Hatyai	074-236-780,081-850-0974

PURA PASSIONE DAL 1911

The motorcycles specifications mentioned here are may vary from country to country. The accessories shown here are not a part the standard product. Benelli Motorcycles reserves the right to make changes without prior notice. 2018 Benelli Q.J. All rights reserved.

ฟาสต์ไบค์ ไทยแลนด์

# FAST BIKES THAILAND

WWW.FACEBOOK.COM/FASTBIKESTHAILAND

Fast Bikes Thailand is edited by Ts Media Publishing Co.,Ltd.  
under the license from Mortons Media Group Ltd.

## EDITORIAL

### Editor-In-Chief

Saen Boonchoeisaek แสน บุญเชยศักดิ์

### Deputy Editor

Kritchanut Boonchoeisaek กฤษณ์นัท บุญเชยศักดิ์

### Editor

Anis Thammachat อนิส ธรรมชาติ

### Special tester

Atawudh Praedam อรรถวุฒิ แพร่ดำ

### Columnist

L-Twin

Pairoj Jumnansil ไพโรจน์ จำนำญศิลป์

### Graphic Design

Jaturaphan Pongsuriyakit จตุรพันธุ์ ปองสุริยกิจ

Araya Thavorn อารยา ทาวร

## ADVERTISING

### Head of Sales & Manager

Ketchaya Boonchoeisaek เกตุชญา บุญเชยศักดิ์

### Senior Account Executive

Petchaluk Tungsriwatcool เพชรลักษณ์ ตั้งศิริวัฒน์กุล



Facebook Fastbikes Thailand

## NEXT MONTH



## ULTIMATE SPORTS BIKE

*This is it! The big one. Your chance to see which of 2019's sports bikes is worthy of our USB crowning. If you're a fan of SBOTY, you're going to love this year's super test, which takes place on road, on track and on proving ground. From top speeds to fastest laps, 60-0mph stopping times and which of them can hack it the best on Her Majesty's highways. Sports bikes tests don't come any faster or more comprehensive than this, so make sure to treat yourself to a copy.*

- BMW S1000RR
- Aprilia RSV4 1100 Factory
- Suzuki GSX-R1000R
- Honda CBR1000RR SP
- Yamaha R1M
- Kawasaki ZX-10RR
- Ducati V4S
- Kawasaki ZX-6R



"Articles in this issue are translated or reproduced from [FAST BIKES] and are the copyright of or licensed to Mortons Media Group Ltd. Used under licence. All rights reserved. [FAST BIKES] is the trademark of or licensed to Mortons Media Group Ltd., a Mortons Media Group Ltd. group company. Used under licence." "For more information about this and other magazines published by the Mortons Media Group Ltd. group, go to <http://www.Mortons Media Group Ltd.com>."

สำนักงาน บริษัท ทีเอส มีเดีย พับลิชซิ่ง จำกัด 82/35 ถนนเลียบคลองสอง แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510  
TS MEDIA PUBLISHING CO.,LTD. 82/35 Leabklongsong Road, Bangchan, Klongsamwa, Bagkok 10510 Tel. 02-548-5944-5 Fax 02-548-5944 E-mail : fastbikes.tsmedia@gmail.com  
จัดจำหน่าย บริษัท เพ็ญบุญจัดจำหน่าย จำกัด เลขที่ 5 ซ.ประดิพัทธ์ 23 แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ โทร. 02-278-0709-1

ข้อเขียนและรูปภาพทุกชิ้นในนิตยสารนี้ สงวนลิขสิทธิ์ตามกฎหมาย ถ้าจะนำไปเผยแพร่ซ้ำไม่ว่าจะเป็นบางส่วนหรือทั้งหมด ต้องได้รับการยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก บริษัท ทีเอส มีเดีย พับลิชซิ่ง จำกัด

FAST BIKES THAILAND MAGAZINE shall not, without written consent of the publisher, be given, lent, resold, hired out or otherwise disposed of by the way of trade, and it shall not be lent, hired out or otherwise disposed of in mutilated or in any unauthorised cover by way of trade ; or affixed to or as part of any publication or advertising, literary or pictorial matter whatever.



**RACE & TRACK TYRE  
FOR  
SUPERBIKE**



Thanks to Kevin (contimoto.uk)



**CONTI TRACK  
MEDIUM COMP. RACE**

NEWLY DEVELOPED SLICK TYRE FOR TRACK DAYS  
AND AMATEUR RACERS (NHS).



zero degree



handmade  
in Germany

SIZE

120/70R17 TL NHS

180/60R17 TL NHS

190/60R17 TL NHS

200/55R17 TL NHS

**NEW!**

**Continental**  
MOTORCYCLE TYRE THAILAND

OFFICIAL DISTRIBUTOR TWO WHEELS PARTS

**TRACK &  
SPORT**



**BEST  
SELLER**

ContiRaceAttack

ContiSportAttack3

ContiSportAttack2

ContiSportAttack

**SPORT-  
TOURING**



ContiRoadAttack3

ContiRoadAttack2

ContiMotion

**ADVENTURE**



**NEW**

ContiTrailAttack3

ContiTrailAttack2

TKC70

TKC80 Twinduro

# HAPPY AUGUST!



ฉบับเดือนแห่งวันแม่เนี่ยเต็มไปด้วยเรื่องน่ายินดีหลายอย่าง เพราะนอกจากหลายคนจะมีโอกาสได้นำดอกมะลิไปไหว้แม่ มอบของขวัญหรือพาแม่ไปเที่ยวแล้ว ในส่วนของมอเตอร์สปอร์ตเรายังมีโอกาสได้เห็น ทีมงานคนไทยร้อยเปอร์เซ็นต์จาก เอ.พี.ฮอนด้า เรซซิ่ง ไทยแลนด์ ที่สร้างปรากฏการณ์พารงไตรรงค์และเพลงชาติไทยไปโบกสะบัดดั่งกระทงในศึกเอ็นดูรานซ์ระดับนานาชาติ นั่นคือ “Suzuka 4 Hours Endurance Race 2019” ด้วยฝีมือของ “น้องมุข” มุขชัลดา นักบิดสาวหนึ่งเดียวของไทยกับ “ฟิล์ม” ปิยวัฒน์ รวมถึงนักบิดจากยามาฮ่าไทยแลนด์ เรซซิ่งทีมอย่าง แสตมป์ - โพลต ที่คว้าอันดับ 5 ในการแข่ง Suzuka 8 Hours มาครองได้สำเร็จ ซึ่งก็ต้องขอแสดงความยินดีกับนักบิดไทยและทีมแข่งไทยที่ไปประสบความสำเร็จและสร้างชื่อเสียงให้ประเทศในเวทีระดับโลก ทุกคนเก่งมากครับ

มาถึงตลาดรถจักรยานยนต์บ้านเราที่แลคคักสวนทางกับสภาพเศรษฐกิจที่ผันผวนกันบ้าง เรียกว่าไม่น้อยหน้ากันทั้งฝั่งเอเชียและฝั่งยุโรป เริ่มต้นกันด้วยฮอนด้าที่หลังจากส่งรถจักรยานยนต์ตระกูล CBR อย่าง CBR 150R, CBR 250RR, CBR 650 ออกมาเอาใจสายสปอร์ตแล้ว ล่าสุดก็เปิดตัว Click 150i ใหม่และสกู๊ปปี้ i ลายใหม่ มาตอบโจทย์สำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวัน ขณะที่ ยามาฮ่า เองก็ไม่ธรรมดาเพราะที่ตบเท้าตาม R15 สีใหม่มาคือแกรนด์ฟีลโลโน่ ไฮบริด ซึ่งหมายถึงมันปั่นมือให้ลงมาซิงซัยในตลาด ออโตเมติกพรีเมียม 125 ซีซี ด้านคาวาซากิก็ส่งรถจักรยานยนต์ตระกูล KLX ออกมาเอาใจสายผู้บ้านเรามากถึงสี่รุ่น นั่นคือ KLX300R, 230R, 230 และ 230 SE ABS ซึ่งเราก็ไม่รอช้าไปทดสอบและจัดรีวิวกมาให้ท่านผู้อ่านติดตามกันในฉบับนี้ ..ยังอยู่ที่สายลุยกันต่อแต่คราวนี้เป็นที่ของฝั่งยุโรปบ้าง นั่นคือ R1250 GS และ R1250 GS Adventure ใหม่จาก BMW ตัวพ่อแห่งการผจญภัยที่มาพร้อมเทคโนโลยี Shiftcam และสเปกแบบจัดเต็ม ปิดท้ายด้วยตลาดสกู๊ตเตอร์ที่ตอนนี้กำลังซบเซาด้วยกันอย่างหนักระหว่าง เวสป้า, Scomadi และ Lambretta ซึ่งแต่ละค่ายก็ล้วนมีประวัติความเป็นมา เสน่ห์ เอกลักษณ์ รวมถึงความพรีเมียมของทั้งองค์ประกอบและสมรรถนะ มาให้คนที่รักความเป็น สกู๊ต สกู๊ต ได้เลือกเป็นเจ้าของเอาเป็นว่าใครชอบแนวไหน สไตล์ไหน ก็ไปลอง ไปสัมผัสตัวจริงกันได้ เพราะตอนนี้หลายแบรนด์เขาก็มีโปรโมชั่นต่างๆมากมายมาให้ผู้ที่สนใจสามารถเป็นเจ้าของกันได้ไม่ยาก แต่นอกจากเรื่องของรถแล้ว สิ่งที่เราควรให้ความสำคัญไม่แพ้กันคือการเคารพกฎจราจร มีน้ำใจกับเพื่อนร่วมทางและขับขี่ด้วยความไม่ประมาท คึกคะนอง กลับไปหาคนที่รอท่านอยู่ที่บ้านอย่างปลอดภัยและมีความสุขกับรถจักรยานยนต์ที่ท่านรักกันนะครับ 

แอสัน บุญชัยศักดิ์ (Superbird) บรรณาธิการบริหาร

FAST BIKES THAILAND

Facebook Fastbikes Thailand

## EDITORIAL

- EDITOR-IN-CHIEF  
แอสัน บุญชัยศักดิ์ ( SUPERBIRD )  
saen.tsmedia@gmail.com
- DEPUTY EDITOR  
กฤษฎิก บุญชัยศักดิ์ (OBORO STYLE)  
tnbkk26@gmail.com
- EDITOR  
อนัส ธรรมชาติ (ANIS)  
anisatturob@gmail.com
- ART DIRECTOR  
จตุรพันธ์ ปองสุริยกิจ (NAI)  
jaturaphan9@gmail.com
- GRAPHIC DESIGN  
อารยา กาวส (PINK ART)  
aewaraya.tsmedia@gmail.com



## ADVERTISING

- Director of Sales and Marketing  
กฤษฎิยา บุญชัยศักดิ์  
ketchaya.tsmedia@gmail.com
- Senior Account Executive  
เพชรลักษณ์ ตั้งศิริวัฒนกุล  
fastbikes.tsmedia@gmail.com



THE LAUNCH OF

# BMW R 1250 GS AND BMW R 1250 GSA



MF Motorrad



(HP Style) Light White / Racing Blue Metallic /  
Racing Red  
₹ 1,174,000

(HP Style) Light White / Racing Blue Metallic / Racing Red  
₹ 1,105,000

**MF Motorrad**  
**No.1 Choice for your BMW Motorrad**

☎ : 099-116-3838    📱 : @MFMotorrad    📺 : MF Motorrad TV    📍 : MF motorrad BMW



# MOTO GROUP TRACK MEETING



Track Meeting.



Track Meeting.



Track Meeting.



Track Meeting.



**ก**ิจกรรมส่งเสริมการปลดปล่อยความเร็วของรถแรงที่สนามไทยแลนด์เซอร์กิต นครชัยศรี สำหรับมือใหม่ที่อยากขี่ ชิง ทาง โมโตกรุ๊ป ก็จัดโปรแกรมพิเศษให้พามือใหม่มาแนะนำเพิ่มทักษะการขี่กันที่สนามเพื่อให้มาประยุกต์ขึ้นท้องถนนได้อย่างปลอดภัย

หลายคนที่มีชื่ออกริปก็จะเจอกับสายซิ่งที่ขึ้นถนนหลวงโดยใช้ความเร็วแบบเปิดกันจนสุดสายคันเร่ง แต่การขี่รถที่ใช้ทักษะมากกว่าคือ การควบคุมเบรคได้อย่างแม่นยำในขณะที่ใช้ความเร็วสูง ที่งานมาแชนท์ที่มีประสบการณ์ขี่ซิ่งก็แชร์ประสบการณ์และเทคนิคเพื่อให้มือใหม่ที่เพิ่งลงสนามครั้งแรกได้รับรู้กติกาในการใช้สนาม อาทิ การขี่ซิ่งแบบเดินรถทางเดียว รอบพืท การดูสัญญาณธงแดงเพื่อให้ออกนอกสนาม การเข้าสนามโดยรอรถทางตรงวิ่งผ่านไปก่อน การดูไลน์ซิ่งแบบ Out in Out โดยที่งานขึ้นไลน์สนาม ซึ่งมือใหม่จะได้ทราบว่าควรวิ่งและมีจุดมองอย่างไรในสนาม และทริคต่างๆ มากมายที่แนะนำแบบไม่มีกั๊กความรู้ เพื่อให้สมาชิกที่เข้าร่วมกิจกรรมได้เสพติดความสุขสนานในการขึ้นสนามที่มีพื้นที่ปลอดภัย ระเบิดความเร็วและประสิทธิภาพของรถได้อย่างเต็มที่ อีกหนึ่งแนวคิดของหลายท่านที่ได้มากิจกรรมสนาม ทำให้ตระหนักถึงอันตรายที่จะประลองความเร็วบนถนนหลวง ซึ่งมีปัจจัยความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูง จากที่คิดว่าขี่เร็วบนถนนแข่งกับเพื่อนร่วมทริปแล้วสนุก กลับรู้สึกว่าเขาความสนุกบนพื้นฐานอันตรายที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ทุกเวลา มาปลดปล่อยในสนามดีกว่าพอมานี่ในสนามแบบนี้ก็ได้พบพื้นที่ที่จะได้สนุกกับรถที่ซิ่งมาเพื่อเป็นรางวัลชีวิตอีกรูปแบบหนึ่ง

กิจกรรมดีๆ และหลากหลาย ทาง โมโตกรุ๊ป เราจัดเป็นประจำทุกเดือน สนใจติดตามเคลื่อนไหวได้จาก Line Official @motoparam5 หรือเพจ facebook ของ บริษัทในเครือ โมโตกรุ๊ป Motoaholic/ Triumph Param 5/ Royal Enfield Param 5/ CFMOTO Param 5



Track Meeting.



มอเตอร์ราชม 5 ตัวแทนจำหน่ายและศูนย์บริการอย่างเป็นทางการ  
เปิดรับจอง **พร้อมรับรถก่อนใคร**

**HOT OFFER**

เริ่มต้นฟรีดาวนั บริการทำสัญญาและจัดส่งรถ



0 NK (STANDRAD) 87,500.-    250 NK (ABS) 95,500.-    400 NK 149,000.-    650 NK 185,000.-    650 MT 188,000.-



V125 86,900.-    V200 99,500.-



DJANGO 150 89,800.-



# สองคู่หูดาวบิด ยามาฮ่า ตี-อนุภาพ ชามูล กวาง เค-เขมินท์ คูโบะ ริดฟอร์มเก่ง คว้าแชมป์ศึก FIM CEV MOTO2 EUROPEAN CHAMPIONSHIP 2019 สนาม 4 อารากอน ประเทศสเปน



**ย**ังคงโล่งใจว่าคะแนนกันอย่างต่อนื่องกับคู่หูนักบิดยอดฝีมือจาก ยามาฮ่า อย่าง ตี-อนุภาพ ชามูล (50) และ เค-เขมินท์ คูโบะ (9) ภายใต้สังกัด VR46 Master Camp Team ที่สามารถคว้าอันดับที่ท็อปเท็นได้ในเรซที่ 2 พร้อมบวกแต้มคะแนนสำคัญของตนเองในรายการแข่งขันระดับโลก

เกมการแข่งขันในช่วงครึ่งฤดูกาลหลังของปี 2019 ในศึก FIM CEV MOTO2 European Championship 2019 เมื่อวันที่ 13-14 กรกฎาคมที่ผ่านมา ในเกมการแข่งขันสนามที่ 4 ของฤดูกาล ณ สนาม มอเตอร์แลนด์ อารากอน ประเทศสเปน รัหน้าทีโดยคู่หูยอดนักบิดไทย อย่าง ตี-อนุภาพ ชามูล (50) ที่สามารถควอลิฟายคว้ากรี๊ดสตาร์ได้ในอันดับที่ 8 ขณะที่ เค-เขมินท์ คูโบะ (9) ออกสตาร์ทในอันดับที่ 13 สำหรับผลการแข่งขันในเรซแรก เค-เขมินท์ คูโบะ (9) สามารถทำผลงานได้อย่างดีเยี่ยมไล่เกาะกลุ่มหัวขบวนในเกมเวทเรซ จนสามารถเข้าริบธงหมากรุกได้ในอันดับ 10 ตามติดมาด้วย ตี-อนุภาพ ชามูล (50) ที่ขับเคี่ยวตามไล่บี้มาในอันดับที่ 11

การแข่งขันในเรซสอง เค-เขมินท์ คูโบะ (9) ยังคงรักษาฟอร์มแข็งแกร่งได้อย่างต่อเนื่องสามารถขยับขึ้นมาในอันดับที่ 9 จากการออกสตาร์ทในอันดับที่ 13 ขณะที่ ตี-อนุภาพ ชามูล (50) ที่ฟอร์มยังคงเหนียวแน่นจนจบเข้าเส้นชัยได้ในอันดับที่ 10 ส่งผลให้อันดับสะสมคะแนนรวมทั้งฤดูกาลของ ตี-อนุภาพ ชามูล (50) และ เค-เขมินท์ คูโบะ (9) ขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ 12 และ 14 ตามลำดับ

สำหรับเกมการแข่งขันรายการ FIM CEV Moto2 European Championship 2019 สนามที่ 5 จะยกทัพความมันส์ไปดวลความเร็วกันที่สนาม Circuito De Jerez ประเทศสเปน ในวันที่ 29 กันยายน 2562 โดยแฟนกีฬามอเตอร์สปอร์ต สามารถส่งกำลังใจร่วมเชียร์สองคู่หูนักบิดดาวรุ่งจาก ยามาฮ่า ได้ทาง Facebook : Yamaha Thailand Racing Team และ Yamaha Society Thailand

# HURRICANE

## SUPERBIKE AIR FILTER

NEW

# CBR

## 650R

### STAINLESS STEEL AIR FILTER

แข็งแรง ทนทาน  
อากาศไหลผ่านได้อย่างยอดเยี่ยม  
เพิ่มสมรรถนะถึงขีดสุด



### SYNTHETIC FABRICS AIR FILTER

จับสนุก บิดติดมือ  
เสริมสมรรถนะ  
ปกป้องเครื่องยนต์

หาซื้อได้ที่ร้านตัวแทนจำหน่ายทั่วประเทศ



HURRICANE SUPERBIKE

www. HURRICANEFITLER.COM



02 434 0070

# บีเอ็มดับเบิลยู เปิดตัวรถฟรีเบียมตระกูล GS สองรุ่นใหม่ล่าสุด



**บี**เอ็มดับเบิลยู มอเตอร์ราด ประเทศไทย นำโดย มร.คริสเตียน แซมลาวสกี ผู้อำนวยการ บีเอ็มดับเบิลยู มอเตอร์ราด ประเทศไทย และ คุณกฤษฎา อุตตโมทย์ ผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสารกิจการองค์กร บีเอ็มดับเบิลยู กรุ๊ป ประเทศไทย พร้อมด้วยสองนักบิดเอนดูโรชื่อดัง อาจารย์บ๊อบ - ผศ.ดร.อัษฎา ไปราณานนท์ และ คุณปฎิมา กองเพชร ผู้อำนวยการ Enduro Park Thailand ร่วมเผยโฉมมอเตอร์ไซค์สองรุ่นใหม่ในตระกูล GS BMW R 1250 GS ใหม่ (Limited Edition) และ BMW R 1250 GS Adventure ใหม่ (Limited Edition) ณ Factoria สุขุมวิท 26 เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม ที่ผ่านมา

โดยในครั้งนี้ บีเอ็มดับเบิลยู มอเตอร์ราด ประเทศไทย พาผู้ที่หลงรักการผจญภัยชาวไทยเปิดมิติใหม่ของการขับขี่แนวแอดเวนเจอร์อีกครั้งกับการเผยโฉมมอเตอร์ไซค์ระดับตำนานสุดพรีเมียมในตระกูล GS สองรุ่นใหม่ล่าสุด ได้แก่ BMW R 1250 GS ใหม่ และ BMW R 1250 GS Adventure ด้วยดีไซน์อันเป็นเอกลักษณ์เฉพาะที่แสดงถึงจิตวิญญาณของมอเตอร์ไซค์สายผจญภัยในตระกูล GS อย่างสมบูรณ์แบบ ไม่ว่าจะเป็นรูปทรง กระฉกบังลม และการออกแบบตามหลักกายศาสตร์ในแบบฉบับ GS พร้อมเปิดประสบการณ์ใหม่ของการขับขี่ทุกเส้นทาง นอกจากนี้ ยังถือเป็นครั้งแรกที่มอเตอร์ไซค์ทั้งสองรุ่นมาพร้อมกับเทคโนโลยีระบบวาล์วแปรผันใหม่ BMW ShiftCam ที่ติดตั้งอยู่ในเครื่องยนต์เต็มเต็มสมรรถนะ มอบพลังกำลังและความแรงอย่างเหนือชั้น ส่งกำลังได้อย่างราบรื่นและนุ่มนวล มาพร้อมกับเครื่องยนต์ลูกสูบนอน 2 สูบ ขนาด 1,254 ซีซี ระบายความร้อนด้วยอากาศและน้ำ มอบพลังกำลังสูงสุด 100 กิโลวัตต์/136 แรงม้า ที่ 7,750 รอบต่อนาที และแรงบิดสูงสุด 143 นิวตันเมตร ที่ 6,250 รอบต่อนาที ช่วยให้รถมีสมรรถนะสูงขึ้น ในช่วงรอบกลางและช่วงรอบปลายของเครื่องยนต์ นอกจากนี้ เพลาลูกเบี้ยวยังเปลี่ยนมาขับเคลื่อนด้วยห่วงโซ่ฟันแทนการใช้โซ่ส่งกำลังแบบเดิม ส่วนระบบหัวฉีดคู่และระบบไอเสียใหม่ ผ่านการรับรองมาตรฐานยูโร 4 ที่เน้นประหยัดเชื้อเพลิงและลดการปล่อยมลพิษสู่อากาศ ระบบกันสะเทือนล้อหลังมีสวิงอาร์มอะลูมิเนียมเดี่ยวที่สามารถปรับตั้งค่าความหนืดและการยุบตัวของสปริงได้ด้วยระบบไฮดรอลิก ส่วนระบบช่วงล่างที่ควบคุมด้วยไฟฟ้า หรือ Dynamic ESA นั้นจะปรับการตอบสนองของโช๊คอัพได้ฉับไว ปรับค่าการกันสะเทือนให้เหมาะสมตามสภาพถนน ช่วยให้คุณสามารถตลุยได้ทุกสภาพพื้นผิว แม้ว่าทางที่ลุยไปนั้นจะทุรกันดารสักเท่าไรก็ไม่หวั่น และฟังก์ชันต่างๆ อีกมากมายที่อัดแน่นมาใน BMW R 1250 GS และ BMW R 1250 GS Adventure แบบเต็มสูบ



สำหรับผู้ที่สนใจหรือต้องการติดตามข่าวสารและรายละเอียดเพิ่มเติมของตัวรถ สามารถติดตามได้ที่ Facebook : BMW Motorrad Thailand





# THE CHOICE OF CHAMPIONS

Pro-Bolt เป็นบริษัทผู้ผลิตและจัดจำหน่ายชิ้นนำระดับโลกสำหรับสไลกิกทท์และยังเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียง ความเป็นเลิศ ในด้านการจัดหาผลิตภัณฑ์คุณภาพสูง และยังได้รับการสนับสนุนจากบริษัทในการจัดการแข่งขันรถจักรยานยนต์ระดับโลก เช่น British Superbikes, World Superbikes และ MotoGP สมรรถนะของ Pro-Bolt ในสนามแข่งยังแสดงให้เห็นถึง ผู้ใช้ที่มาจากภาคส่วนอุตสาหกรรมต่างๆ ซึ่งเป็นผู้ที่ต้องการสไลกิกทท์ที่น้ำหนักเบา คุณภาพสูงและสมรรถนะสูงเลือกที่จะ ติดตั้ง Pro-Bolt โดยลูกค้าสามารถติดตั้งและเลือกใช้ Pro-Bolt ได้ตามความต้องการ

**รับสมัครตัวแทนจำหน่ายทั่วประเทศ**

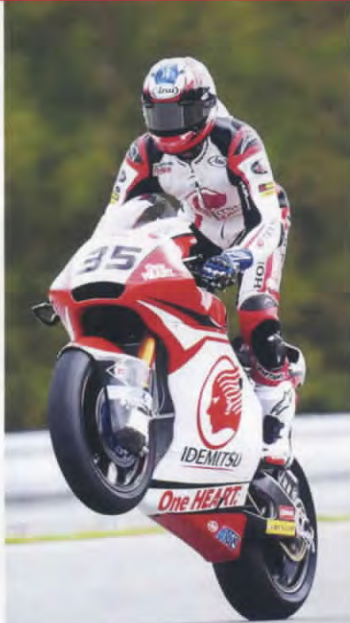


Tel.084-341-5555  
Line : @proboltthailand  
IG : proboltthailand  
Facebook : <http://www.facebook.com/proboltthailand>

โบลท์ระดับพรีเมียมที่ผลิตในสหราชอาณาจักร



# ก้อง คัมแบล็คเก็บคะแนนสะสมเพิ่มรวม 7 แต้ม ในศึก MOTO 2



**“คิงคองก้อง”** สมเกียรติ จันทรา นักบิดหนึ่งเดียวของไทยในสนามระดับโลก หมายเลข 35 จากโครงการ “เรซ ทู เดอะ ดริม” ของ เอ.พี.ฮอนด้า คัมแบ็กสู่อะริคโมโตทูด้วยฟอร์สเตอร์ไฮเปอร์ ไล่แซงคู่แข่งอย่างดุเดือด 7 คัน เข้าป้ายอันดับ 15 เก็บแต้มในศึกมอเตออร์ไซค์ชิงแชมป์โลก สนาม 10 “เช็ก กรังด์ปรีซ์” ที่ เบอร์โน เมื่อวันอาทิตย์ที่ผ่านมา ก่อนลุยต่อที่ เรดบูล ริง

“คิงคองก้อง” สมเกียรติ จันทรา ยอดนักแข่งดาวรุ่งจากการเจียรนัยของโครงการ “เรซ ทู เดอะ ดริม” โดย เอ.พี.ฮอนด้า หนึ่งเดียวของไทยในเวทีชิงแชมป์โลก คัมแบ็กกลับมาจากอาการบาดเจ็บสนามอีกครั้งใช้เวลาไม่นานได้อย่างน่าประทับใจในการแข่งขันรายการ โมโต จีพี สนามที่ 10 รุ่นโมโต 2 “เช็ก กรังด์ปรีซ์” ที่ สนามเบอร์โน สาธารณรัฐเช็ก ออกสตาร์ทในกริดที่ที่ 22 ไล่บดคู่แข่งและขับขี่ได้อย่างคงเส้นคงวาลดหลดทั้งแกมส์ เชือด เรมี การ์ดเนอร์ หนึ่งในตัวท็อปของรุ่นควาอันดับที่ 15 เก็บแต้มสุดสำคัญเข้ากระเป๋า กำนัลแก๊งก้องเชียร์ชาวไทยที่อยู่เคียงข้างมาตลอดทุกสนาม

จากการเก็บ 1 คะแนนของ ก้อง - สมเกียรติ จันทรา ทำให้คะแนนสะสมเพิ่มเป็น 7 คะแนนในตารางคะแนนสะสมชิงแชมป์โลก รุ่นโมโต 2 ก่อนที่จะเดินทางต่อไปในการแข่งขันสนามที่ 11 ที่เรดบูลริง ประเทศออสเตรีย ในวันที่ 11 สิงหาคม 2562 นี้ ติดตามและเป็นกำลังใจให้นักแข่งของไทยในการแข่งขันรายการ โมโต จีพี 2019 รุ่นโมโต 2 กับ “คิงคองก้อง” สมเกียรติ จันทรา หมายเลข 35 ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในเส้นทางสู่นักแข่งและก้องเชียร์ไทยพร้อมๆ กัน



# D.I.D.<sup>®</sup>



## Direct Energy Transfer.



Monster Energy Yamaha MotoGP  
Valentino Rossi



**520ERV3** MAX. 1000c.c.  
MADE IN JAPAN



**530ZVM-X** MAX. 1400c.c.  
MADE IN JAPAN



**520VX3** MAX. 800c.c.  
MADE IN JAPAN



**520VR** MAX. 400c.c.  
MADE IN THAILAND



THE SITTIPOL 1919 CO.,LTD.  
Tel. 02 639 1919  
www.sittipol.com



Facebook : DIDRacingchain  
www.did-thailand.com



# ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ เปิดศูนย์บริการ ระดับพรีเมียมแห่งแรกในประเทศไทย และ ที่แรกของโลก



ดร.ชิงโอะ ฮายาคาวะ ประธานกรรมการบริหาร นายพงศธร เอื้อมงคลชัย รองประธานกรรมการบริหาร พร้อมด้วยผู้บริหาร ระดับสูง บริษัท ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ จำกัด ถ่ายภาพร่วมกับ มร.ทานากะ ยาซุโอะ Executive officer, Chief General Manager of CS Center บริษัท ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ จำกัด (ประเทศไทย) ในพิธีเปิด “Yamaha Premium Service” ศูนย์บริการแบบ Stand Alone มาตรฐานระดับพรีเมียมแห่งแรกในประเทศไทยและที่แรกของโลก ตั้งอยู่บนถนนศรีนครินทร์ กรุงเทพฯ มีพื้นที่การให้บริการกว่า 1,500 ตารางเมตร รองรับการใช้บริการของลูกค้าได้อย่างต่อเนื่อง โดยช่างผู้ชำนาญการจาก บริษัท ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ จำกัด พร้อมด้วย Customer Semi-private lounge เพื่อให้ลูกค้าที่มาใช้บริการสามารถติดตามการเข้ารับบริการรถจักรยานยนต์ของตนเองขณะที่ช่างให้บริการได้อย่างใกล้ชิด และพื้นที่บริเวณชั้น 2 ยังแยกเป็นโซนของ Apparel & Accessories เสื้อผ้าเครื่องแต่งกายหลากหลายสไตล์, อะไหล่รถแต่ง Yamaha Genuine Part รวมทั้งยังมีอุปกรณ์ตกแต่ง และเซฟตี้โรดติ้งที่เป็น Co-Partner พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกมากมาย อาทิ ที่จอดรถจักรยานยนต์หน้าอาคารกว่า 40 คัน, Coffee Lounge และพื้นที่ที่สามารถรองรับการจัดกิจกรรมให้กับลูกค้า เป็นต้น โดยเปิดให้บริการทุกวันจันทร์-วันเสาร์ ตั้งแต่เวลา 07.00 - 19.00 น. เพื่อตอบสนองไลฟ์สไตล์ของลูกค้าในการเข้ามาใช้บริการได้อย่างสะดวกสบายมากที่สุด!!



# DEMON'S TER DAY #รวมกันพันธุ์ปีศาจ



ครบรอบ 5 ปี ก้าวสู่ปีที่ 6 ของรถในซีรีส์ 'Demon' จากค่ายมอเตอร์ไซค์สัญชาติไทย GPX (จีพีเอกซ์) ถือเป็นอีกบทพิสูจน์ความสำเร็จอย่างต่อเนื่องของรถในตระกูลนี้ ที่สามารถสร้างยอดขายและมียอดผู้ใช้งานเติบโตมากขึ้นเรื่อยๆ ล่าสุด GPX ได้จัดกิจกรรมพิเศษรวมตัวผู้ใช้รถในซีรีส์ 'Demon' หรือที่เรียกกันว่าเหล่า Demon'Ster กับงานที่มีชื่อว่า Demon'Ster #รวมกันพันธุ์ปีศาจ โดยเป็นการรวมตัวสมาชิกกว่า 120 ชีวิต มามิตดั่งสังสรรค์กันในบรรยากาศสุดอบอุ่นเป็นกันเอง พร้อมด้วยเหล่าพาร์ทเนอร์ของค่าย ทั้งศูนย์บริการมาตรฐานจักรยานยนต์ Bike Man, อุปกรณ์ตกแต่ง เฮงสกรู, ร้านตกแต่ง 55 Bike, หมวกกันน็อค Decken, ผลิตภัณฑ์โซ่ RK และ โช๊คอัพ YSS ต่างก็มาร่วมแสดงความยินดีและมีกิจกรรมสนุกๆ มาเสริมสีสันให้กับงานนี้อีกด้วย

นอกจากนั้นบรรดาสมาชิกยังได้ร่วมกันสมทบทุนเพื่อนำไปบริจาคให้กับ มูลนิธิบ้านเด็กโสสะ บางปู สมุทรปราการ ซึ่งในช่วงนี้จะมีความน่ารักตรงที่ว่า เมื่อเป็นการครบรอบ 5 ปี ของซีรีส์ Demon เหล่าสมาชิกเลยขอร่วมกันทำบุญให้ลงท้ายด้วยเลข 5 ไม่ว่าจะเป็นคนละ 5 บาท 55 บาท 125 หรือ 555 บาท ก่อนจะไปเพลิดเพลินกับเสียงเพลง พร้อมอาหารอร่อยๆ กันจนอึ้งท้อและอึ้งใจกันถ้วนหน้า

ถือเป็นอีกงานที่ได้รับการตอบรับเป็นอย่างดีจากสมาชิกชาว Demon'Ster ทุกรุ่นในสายพันธุ์ปีศาจ ตั้งแต่รุ่น Demon 125, Demon X 125, Demon 150 GN และ Demon 150 GR ที่ต่างตกเท้าเข้ามาร่วมงานกันอย่างสนุกสนานในบรรยากาศแบบพี่น้องครอบครัวเดียวกัน ถือเป็นอีกภาพความประทับใจไม่รู้ลืมในปีนี้ ที่หลายๆ คนบอกเป็นเสียงเดียวกันว่าปีหน้าต้องไม่พลาดอย่างแน่นอน!!



# ยามาฮา ส่งมอบ รถกอล์ฟ 100 คัน



**U**ร.ชิ่งโอะ ฮายาคาวะ ประธานกรรมการบริหาร พร้อมด้วยผู้บริหารระดับสูง บริษัท ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ จำกัด ร่วมส่งมอบ YAMAHA GOLF CAR YDR Cruise 2 ที่นั่ง จำนวน 100 คัน ให้กับ นายนิรุตต์ งามช้านัญฤทธิ กรรมการผู้จัดการ สนามรอยัล เลคไซด์ กอล์ฟ คลับ เพื่อรองรับการใช้งานให้กับ สนามกอล์ฟรอยัล เลคไซด์ กอล์ฟ คลับ จ.ฉะเชิงเทรา พร้อมยกระดับการให้บริการแก่นักกอล์ฟ โดย YAMAHA GOLF CAR YDR Cruise 2 ที่นั่ง เป็นรถกอล์ฟที่มีคุณภาพ มาตรฐานระดับโลก และมีจุดเด่นในหลายๆ ด้านทั้งรูปแบบที่ดูพรีเมียม สมรรถนะและกำลังของมอเตอร์ไฟฟ้าแบบ AC (กระแสสลับ) รวมถึงการดีไซน์คอนโซลหน้าที่สามารถเก็บของและอุปกรณ์กอล์ฟ เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับนักกอล์ฟได้อย่างเป็นอย่างดี โดย บริษัท ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ จำกัด เป็นศูนย์กลางการผลิตและการส่งออกในภาคพื้นเอเชีย สำหรับพิธีการส่งมอบรถกอล์ฟครั้งนี้มีขึ้น ณ สนามรอยัล เลคไซด์ กอล์ฟ คลับ จ.ฉะเชิงเทรา



# ฮอนด้า และ ยามาฮ่า ร่วมส่งเสริมแคมเปญ

## “โครงการวิจัยเพื่อเมืองไทยไร้อุบัติเหตุ”

งานแถลงข่าว : โครงการวิจัยเพื่อเมืองไทยไร้อุบัติเหตุ  
In-depth accident investigation in Thailand

(1 สิงหาคม 2562)

งานแถลงข่าว : โครงการวิจัยเพื่อเมืองไทยไร้อุบัติเหตุ  
In-depth accident investigation in Thailand

(1 สิงหาคม 2562)



In-depth Accident Investigation in Thailand  
Jul 1 August 2019



โครงการวิจัยเพื่อเมืองไทยไร้อุบัติเหตุ  
In-depth Accident Investigation in Thailand  
Jul 1 August 2019



**ศ**ูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (Thailand Accident Research Center) ซึ่งเป็นหน่วยงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย แถลงความคืบหน้าการวิจัยอุบัติเหตุที่เกิดกับผู้ขับขี่จักรยานยนต์ใน “โครงการวิจัยเพื่อเมืองไทยไร้อุบัติเหตุ” (In-depth Accident Investigation in Thailand) ซึ่งได้รับการสนับสนุนโดย บริษัท ฮอนด้า มอเตอร์ จำกัด, บริษัท เอเชียน ฮอนด้า มอเตอร์ จำกัด, บริษัท ยามาฮ่ามอเตอร์ จำกัด และ บริษัท ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ จำกัด มีวัตถุประสงค์เพื่อค้นหาปัจจัยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยเพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหาอย่างตรงจุดและเหมาะสม โดยทำการวิจัยจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริงจำนวน 1,000 เคสระหว่าง พ.ศ. 2559-2563 ล่าสุดโครงการได้เก็บข้อมูลแล้วรวมทั้งสิ้น 600 เคส และกำลังดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

ผู้จัดการศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ได้ให้ข้อสรุปและเสนอแนะว่ามาตรการที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนควรจะดำเนินการเพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุอย่างเร่งด่วนคือ การพัฒนาทักษะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รอบด้านโดยจะมุ่งเน้น 3 ด้าน ได้แก่ การคาดการณ์อุบัติเหตุ การตัดสินใจที่ถูกต้อง และการควบคุมรถอย่างปลอดภัย ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย จะได้รายงานผลการวิจัยเต็มรูปแบบอีกครั้งหลังเสร็จสิ้นการเก็บข้อมูลการวิจัยต่อไป





# กลุ่มสิทรีพล

## จัดสัมมนาช่าง ครั้งที่ 4 จ.บุรีรัมย์





**ก**ลุ่มสิทธิพล ผู้ผลิตและจำหน่ายอะไหล่ยานยนต์คุณภาพ อาทิ ผลิตภัณฑ์ยางรถจักรยานยนต์ IRC, โช๊คคุณภาพจากประเทศญี่ปุ่น D.I.D, หลอดไฟ และโคมไฟรถจักรยานยนต์ Stanley, หัวเทียน Denso, น้ำมันเครื่อง elf คุณภาพจากประเทศฝรั่งเศส, สายพาน Bando, วงล้อและซี่ลวด Union ฯลฯ นำโดย คุณศิริ อังคฉัตรชัย รองผู้จัดการฝ่ายขาย ร่วมกับบริษัทในเครือ เดินสายต่อเนื่องจัดกิจกรรม “สัมมนาช่าง” ครั้งที่ 4 จังหวัดบุรีรัมย์ เพื่อให้ความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ รวมถึงวิธีการซ่อมบำรุงดูแลรักษา และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งาน ให้กับช่างซ่อมรถจักรยานยนต์ โดยวิทยากรจากโรงงานผู้ผลิตโดยตรง ซึ่งกิจกรรมครั้งนี้เปิดโอกาสให้ช่างซ่อมรถจักรยานยนต์ ได้มีโอกาสซักถามข้อสงสัยต่างๆ เกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ หรือปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการใช้งาน เพื่อนำไปปรับใช้กับการใช้งานจริง และสามารถให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์แก่ผู้บริโภคได้อย่างถูกต้อง

นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมต่างๆ ภายในงานที่มาสร้างความสนุกสนานให้กับผู้ร่วมสัมมนา อาทิ เล่นเกมส์ แจกของรางวัล ณ โรงแรมอัลวาเรซ โฮเต็ล ที่ผามานา

สนใจผลิตภัณฑ์ของกลุ่มสิทธิพล สามารถติดต่อได้ที่ บริษัท สิทธิพล 1919 จำกัด

โทร.02-639-1919 หรือ [www.sittipol.com](http://www.sittipol.com) 



EVENT


Scomadi



# SCOMADI TRIP

อัมบุญ - อัมหน้า - อัมน้ำใจ



**ซี**ซีๆ อิ่มบุญไปตามๆ กัน สำหรับทริปซบซี้ประจำเดือน ก.ค. ที่ผ่านมากของ ชาวสโกมาดิ ที่ต่างพร้อมใจกันควมพีเสื่อจาก โซว์รูมเพชบุรีติดใหม่ไปซิลกันถึง ย่านปากเกร็ด ที่ร้าน Rongsi Studio ริมแม่น้ำเจ้าพระยา บรรยากาศบอกเลยว่าเก๋มากฯ งานนี้ นำโดย คุณมนัสวี อุดมมงคล ผู้จัดการฝ่ายการตลาดและบริหารงานลูกค้าสัมพันธ์ สโกมาดิไทยแลนด์ ที่มาร่วมทริปและดูแลเหล่าสมาชิกพีเสื่อด้วยตัวเอง สนุกสนานกันกับกิจกรรมแจกของที่ระลึกแะถ่ายภาพหมู่เท่าๆ กันจนได้เวลาสมควรจึงพากันตั้งขบวนต่อเพื่อพร้อมซบซี้เดินทางมาร่วมบริจาคเงินและสิ่งของกันที่ สถานสงเคราะห์เด็กอ่อนและพิการทางปัญญา บ้านเฟื่องฟ้า โดย พี่น้องชาวสโกมาดิ ได้นำของใช้จำเป็นมาร่วมบริจาคพร้อมเงินบริจาค 10,200 บาท ให้แก่ทางสถานสงเคราะห์ งานนี้อิ่มบุญไปตามๆ กันเลยครึบ สำหรับกิจกรรมเดือน ส.ค. จะเป็นอย่างไรนั้น ติดตามกันได้ในฉบับต่อไป เหล่าพีเสื่อที่สนใจร่วมกิจกรรมหรือทริปสนุกๆ สามารถสอบถามความเคลื่อนไหวได้ที่ Facebook:ScomadiThailand 



# Gearred Up

ALL THE LATEST, COOLEST & TRICKEST PERFORMANCE PRODUCTS

## Brembo GP4-MS

ถ้าหากคุณอยากเป็นที่สุด!! ทั้งทางด้านความปลอดภัยและสวยงาม อีกทั้งยังสามารถใช้งานได้จริงในชีวิตประจำวันแล้วละก็ "Brembo GP4-MS" คาลิปเปอร์ "เทพ" เวอร์ชันถนน ที่เพิ่มอุปกรณ์ "ดักฝุ่น" ภายในตัวปั๊มเบรค ช่วยยืดอายุการใช้งานของผ้าเบรคและคาลิปเปอร์ของคุณ โดยไม่จำเป็นต้องถอดออกมาทำความสะอาดบ่อยนัก เหมาะกับการใช้งานบนท้องถนน คราวนี้ Brembo ออกโมเดลใหม่ โดยใช้พื้นฐานจาก Brembo GP4-RR และ GP4-Rx ตระกูลเดียวกับที่ใช้ในการแข่งขันระดับโลก ขึ้นรูปตัวปั๊มแบบโมโนบล็อก มาพร้อมลูกสูบแบบ 4 พอด ขนาด 30 มิลลิเมตร จัดเต็มด้วยการชุบนิคเกิลสีเงินเงางามตามแบบฉบับรุ่นพี่ อีกทั้งยังคงความเป็นไอเท็มระดับ "ไฮเอนด์" ในเวอร์ชันรถถนนที่เหล่าบรรดาไบค์เกอร์ใฝ่ฝันอย่างแน่นอน!!

ข้อมูลเพิ่มเติม [www.brembo.com/en](http://www.brembo.com/en)



## öhlins X-max

öhlins พร้อมออกผลิตภัณฑ์ใช้คอปท์กันสะเทือนหลังประสิทธิภาพสูงสำหรับรถบิ๊กสปีดเตอร์ยี่ห้ออย่าง Yamaha X-max 300 มาพร้อมกับรูปลักษณ์ที่สุดพรีเมียม!! "öhlins For Xmax-300" ที่สามารถปรับฟังก์ชันการใช้งานให้เข้ากับผู้ใช้ได้หลากหลายรูปแบบ ทั้งการปรับระยะยุบตัวของสปริง (Preload), ค่าความหน่วงในการยุบตัว (Compression) และค่าความหน่วงในการคืนตัว (Rebound) อีกทั้งยังแถมสปริงที่มีค่า K แตกต่างจากของเดิมมาให้อีกหนึ่งคู่!! เพียงเท่านี้...แค่คุณปรับเซทให้เหมาะสมกับการใช้งานของคุณที่ไม่ว่าจะใช้งานบนท้องถนน หรือลงไบนั่นสักวันในแทร็คแข่งขัน บอกได้เลยว่าคุณจะลิ้มใช้คอปท์เดิมๆ ตัดรอกของคุณไปจนหมดสิ้น!!

ข้อมูลเพิ่มเติม Facebook : öhlins Thailand

## Akrapovic Slip-on For YZF-R6

แผ่นบอยที่ครอบครอบ ยามาฮ่า YZF-R6 มีเฮ!! Akrapovic ได้ออกแบบท่อไอเสียที่สามารถขับขี่ใช้งานได้ในชีวิตประจำวันมาให้คุณแล้ว!! อย่าง Akrapovic รุ่น Slip-on For YZF-R6 (Titanium) ปลายท่อไอเสียแบบสลิปออนที่สามารถสวมใส่กับท่อเฮดเดอร์เดิมของคุณได้เลย อีกทั้งยังช่วยเพิ่มกำลังแรงม้าอีก 0.6 Kw และแรงบิดอีก 0.5 Nm ถึงแม้จะไม่มากมายนักแต่ถ้าแลกด้วยการลด "ความดั่ง" พร้อมรูปลักษณ์ที่ดูดีแล้ว มีหรือจะพลาด!!

ข้อมูลเพิ่มเติม [www.akrapovic.com](http://www.akrapovic.com)



## Rev'it Sand 3 Jacket

บอกได้เลยว่า...เรื่องรูปลักษณ์การแต่งกายในส่วนของ "เซฟตี้เกียร์" ที่แสดงออกถึงไลฟ์สไตล์ความเป็นตัวของตัวเอง และยังช่วยเสริมภาพลักษณ์ให้เข้ากับรถคู่ใจของคุณให้เข้ากันแล้วจะยังทำให้คุณดู "เท่" แบบสุดๆ ไปเลยละ "Rev'it Sand 3 Jacket" แจ็คเก็ตสีทราวยสุดเนียบในสไตล์ทัวริง ที่ช่วยเสริมบุคลิกของคุณให้ดูเป็นหนุ่มสายลุย พร้อมเผชิญกับทุกอุปสรรค จัดเต็มด้วยการป้องกันเต็มระบบ ด้วยการตัด SEEFLEX™ Level 2 CE protection 4 จุด ที่หัวไหล่และศอก เป็นเสื้อที่ลุยได้ทุกสภาพอากาศ ทั้งร้อน ฝน เพราะออกแบบมาให้กันน้ำ กันฝน และยังยังสามารถระบายอากาศได้ดี มาพร้อมกระเป๋ายางจุใจถึง 3 ช่อง เรียกได้ว่าครบจบในตัวเดียว!!

ข้อมูลเพิ่มเติม

[www.pandarider.com](http://www.pandarider.com)

# Arai RX-7v Isle of Man TT 2019

หากคุณเป็นสาวกเดนตายของการแข่งขันรถจักรยานยนต์ที่มีชีวิตเป็นเดิมพันอย่าง Isle of man TT ต้องห้ามพลาด!! หมวกกันน็อค Arai RX-7V Isle of man TT รุ่นปี 2019 “หมวกสุด Rare” ที่ออกมาเพียงปีละครั้ง คราวนี้มาด้วยสีน๊อนสุดจัด ตัดลายด้วยสีเทา, ดำ พร้อมกับรูป 3 ขา สัญลักษณ์ของธงประจำการแข่งขัน, ลายตารางหมากรุก และสัญลักษณ์ TT ที่เสริมด้วยคำว่า “Limited Edition” สุดสะกดตา พร้อมเปิดให้จับจองเป็นเจ้าของแล้วในเรทราคาที่ต้องได้ รีบหน่อยของมีจำนวนจำกัด!!

ข้อมูลเพิ่มเติม [www.araihelmet.eu](http://www.araihelmet.eu)



# BarkBuster Strom Handguard For Africa Twin



รถสไตล์ Cross Over ที่ต้องบุกป่าฝ่าดง ลุยทางทุรกันดาร สิ่งที่ไม่ได้ที่จะต้องเจอก็คือ “การลัม” มันคงไม่สนุกใช่ไหมล่ะครับถ้าหากคุณ “ลัม” จนมือเบรกหรือมือคัทซ์ของคุณหัก!! ขณะตะลุยกันอยู่ในพื้นที่ที่ห่างไกล ขอเสนอ “BarkBuster Strom Handguard” สำหรับ Honda Africa Twin ที่ผลิตขึ้นมาจากพลาสติก Abs คุณภาพเยี่ยม ให้การยึดหยุ่นสูง และโครงการัดแบบอลูมิเนียมที่ให้น้ำหนักเบาและทนทานต่อแรงกระแทกเป็นพิเศษ จะช่วยให้คุณอุ่นใจมากยิ่งขึ้นในการเดินทาง!!

ข้อมูลเพิ่มเติม [www.barkbusters.net](http://www.barkbusters.net)

# Roland Sand Ronin Glove

เอาใจสายวินเทจด้วยถุงมือคุณภาพสูงอย่าง Roland SandDesign รุ่น Ronin Glove ที่ผลิตอย่างพิถีพิถันจากหนังแท้ คุณภาพเยี่ยม ให้ความยืดหยุ่นและกระชับต่อมือผู้สวมใส่ ช่วยเสริมภาพลักษณ์ความคลาสสิกแก่ผู้สวมใส่ โดดเด่นด้วยดีไซน์ที่เรียบหรู มาพร้อมการป้องกันทั้งในส่วนของฝ่ามือและหลังมือได้อย่างเต็มขั้น!! เหมาะสำหรับการใช้งานในเมือง และการขับขี่ท่องเที่ยว ชาวไบค์เกอร์สายวินเทจต้องห้ามพลาด!!

ข้อมูลเพิ่มเติม

[www.rolandsands.com](http://www.rolandsands.com)

# Oz Cattiva

อีกโอเท็มที่คนอยาก “สุด” ต้องมีคือ “OZ Racing Cattiva” ล้อแม็กสุดพรีเมียมที่ถ่ายทอด DNA จากสนามแข่ง WSBK โดยตรง พร้อมพัฒนาสู่เวอร์ชันถนนให้บุคคลทั่วไปได้สัมผัสถึงความ “ไฮเอนด์” แบบเต็มขั้น!! ด้วยการขึ้นรูปโดยกรรมวิธีแบบ Forged ผลิตมาจากแม็กนี้เชื่อมอัลลอยให้น้ำหนักเบาและแข็งแรงเป็นพิเศษ ซึ่งล้อหน้ามีน้ำหนักเพียง 2.67 กิโลกรัม และล้อหลังมีน้ำหนัก 2.99 กิโลกรัมเท่านั้นเอง!! มาพร้อมขนาดล้อ 17 นิ้ว ขนาดความกว้างมีให้เลือกทั้งขนาด 5.5 และ 6 นิ้ว แดมยังมีสีให้เลือกถึง 3 สี ทั้ง Gloss Black, Matt Black และ Gold แต่ขอบอกไว้

ก่อนว่าราคาระดับ “ไฮเอนด์”

ไม่แพ้กัน ดังสโลแกนที่ว่า “ถ้าอยากสุด ต้องหยุดที่ OZ”!!

ข้อมูลเพิ่มเติม

[www.ozmotorbike.com](http://www.ozmotorbike.com)

[www.ozmotorbike.com](http://www.ozmotorbike.com)

[www.ozmotorbike.com](http://www.ozmotorbike.com)



# BLADES OF GLORY

หากพูดถึงต้นตระกูลของสปอร์ตไบค์ Honda Fireblade คือรถที่สืบเชื้อสายเก่าแก่และใช้นามสกุลแห่ง 'ดาบ' มายาวนานหลายทศวรรษ นับตั้งแต่เปิดตัวครั้งแรกย้อนไปในปี 1992 จนกระทั่งถึงโฉมปัจจุบัน CBR สามารถคว้าใจของผู้ขับขี่ทั่วทุกมุมโลกไปครองได้เป็นจำนวนไม่น้อย ด้วยเหตุนี้เราจึงรวบรวมเอา Blade รุ่นที่โดดเด่นมากที่สุด 4 รุ่น พาขึ้นไปเค้นจนรอบตีพร้อมหาคำตอบว่าทำไมรถในไลน์อัปนี้ถึงถูกกล่าวขานและเป็นที่ต้องการของใครหลายคนนัก...

WORDS: BOOTHY IMAGES: JAMIE MORRIS  
แปล / เรียบเรียง: KRITCHANUT BOONCHOEISAK



ไม่ว่าคุณจะเป็นสาวกของ Fireblade หรือไม่ แต่ก็คงปฏิเสธไม่ได้เลยว่าตลอดระยะเวลา 25 ปีที่ผ่านมา รถซูเปอร์ไบค์รุ่นเรือธงจาก ฮอนด้า ในตระกูลนี้ได้กลายเป็น 'มาตรฐาน' ของรถสปอร์ตไบค์รุ่นอื่นในตลาด นับตั้งแต่เริ่มต้นพัฒนาในช่วงปลายยุค 80 และเปิดตัวในปี 1992 เบลด คือรถที่สามารถเอาชนะใจของชนชาติสองล้อได้ในทั่วทุกมุมโลก เช่นเดียวกับการเป็นเจ้าแห่งสิ่งแวดล้อมความเร็ว อย่าง Isle of Man TT, บริติช ซูเปอร์ไบค์, เวิลด์ ซูเปอร์ไบค์ และ เลอ มังส์ 24 ชั่วโมง จนทำให้ในช่วงต้นถึงกลางยุค 90 รถสปอร์ตจาก ฮอนด้า รุ่นนี้แทบจะครองความเป็นหนึ่ง ถึงในปัจจุบันเราจะมียัง ยามาฮ่า YZF-R1, ซูซูกิ GSX-R1000, คาวาซากิ ZX-10R และที่ตามมาทีหลังคือ BMW S1000RR, Aprilia RSV4 และ ดูคาติ Panigale V4 แต่ประสบการณ์การและชั้นเชิงที่สั่งสมมาของค่าย บิ๊ก H ก็ยังสามารถทำให้ 'ดาบไฟ' ในตระกูลนี้คมพอที่จะต่อกรกับคู่แข่งได้ แม้จะผ่านมาหลายปีแล้วที่ CBR1000RR จะสามารถพูดได้เต็มปากว่าตนเองคือผู้ที่อยู่ ณ จุดสูงสุดของห่วงโซ่อาหารแห่งวงการซูเปอร์ไบค์ ทว่าการพัฒนาอย่างต่อเนื่องตลอดช่วง 27 ปี ที่ผ่านมา ถึงจะค่อยๆ ปรับปรุงให้ดีขึ้นอย่างช้าๆ แต่ก็ยังสามารถทำให้เบลดสามารถปักหมุดในฐานะรถสปอร์ตไบค์ที่ดีที่สุดตลอดกาลแบบไม่มีหลุดไผมาได้จนถึงทุกวันนี้

เพื่อเป็นการฉลองให้กับรถในตระกูล Fireblade ที่ครองใจของใครหลายคนมาอย่างยาวนาน เราจึงขอพาทุกท่านย้อนรอยกลับไปเปิดแคตตาล็อกเล่มเก่าของ ฮอนด้า เพื่อดูและเทียบกันแบบปีต่อปีว่าพัฒนาการตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาจะมีหน้าตา, สัมผัส, เสียง หรือแม้กระทั่งกลิ่นเป็นอย่างไร ก็การเดินทางและทดสอบเป็นระยะทางหลายร้อยกิโลเมตรร่วมกับไลน์อัพของรถที่ราวกับหลุดมาจากพิพิธภัณฑ์ของ ฮอนด้า (หรือที่หลายคนรู้จักกันในนาม Honda Collection Hall ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับสนามแข่งทวินริงโมเตกิในญี่ปุ่น) จัดกันมาตั้งแต่ FireBlade รุ่นแรก (ไม่ได้พิมพ์ผิดครับ อักษร 'B' ตัวใหญ่ถูกใช้มาจนถึงตัวปี 2004 ก่อนจะเปลี่ยนไปใช้ตัวเล็กเพื่อให้เกิดความใกล้เคียงกับ ทาดาโอะ บาบะ ผู้เปรียบเสมือนบิดาของรถในตระกูลนี้ที่เกษียณอายุ) จนกระทั่งถึงรุ่นโฉมปัจจุบันและรุ่นที่แรงขึ้นไปอีกคือตัวแข่งบริติช ซูเปอร์ไบค์ ปี 2019 ของ Honda Racing ซึ่ง แคนเจอร์ส บรูซ โชคดีมีโอกาสได้ไปเขียนถึง สนามมอนเต บลังโก ประเทศสเปน

ดังนั้นหากยังไม่ทราบว่าคุณชอบ Fireblade ตัวไหนมากที่สุด เนื้อหาจำนวน 22 หน้าของเราเกี่ยวกับรถตระกูลนี้ในทุกยุคทุกสมัยก็น่าจะช่วยให้คุณหาคำตอบของปัญหาแบบรักที่เสียคายน้องชื่อนี้ได้ไม่มากก็น้อย หรือถ้าหากคุณไม่ค่อยคุ้นเคยกับมันนัก งั้น 20 หน้าต่อจากนี้อาจจะทำให้คุณรู้จักและอยากสัมผัสรถสปอร์ตในไลน์อัพนี้มากขึ้น

เอาละ...ซังกาแพซึกแก้ว หาเก้าอี้สบายๆ แล้วเตรียมตัวให้พร้อมเพราะเราจะวาร์ปไปยังอนอดีตกัน!!...»





# CBR 900RR FIREBLADE

อายุเยอะหน่อยเข้าทางบุคลิกซะ!!

ในปี 1992 จินกับอัสราเอลเริ่มต้นความสัมพันธ์ทางการทูต, งานคอนเสิร์ตเพื่อรำลึกถึง เฟร็ดดี เมอร์คิวรี ได้ถูกจัดขึ้น ณ สนามกีฬาเวมบลีย์ สเตเดียม และ เวียน เรนีย์ กำลังจะคว้าแชมป์โลก ในรุ่น 500 ซีซี นี่คือนาทีที่ทำให้ปีดังกล่าวกลายเป็นช่วงเวลาที่น่าจดจำสำหรับใครหลายคน แต่สำหรับผู้ที่ยังคงหมวกกันน็อคเต็มใบและชุดแข่งเป็นชีวิตจิตใจ 1992 อาจโดดเด่นในฐานะปีที่ Honda CBR900RR FireBlade ถือกำเนิดขึ้นเป็นครั้งแรก ซึ่งน่าจะทำให้เหตุการณ์สำคัญด้านการทูต แวดวงดนตรี หรือกีฬา ดูด้อยลงไปถนัดตาด้วยเหตุผลหลายประการ เพราะรถคันนี้มาพร้อมแรงม้าสูงถึง 122 bhp และน้ำหนักตัวที่เบาเพียง 185 กิโลกรัม (ซึ่งถือว่าจืดมากในยุคนี้) ทั้งยังถูกขนานนามว่าเป็น Widow maker

เวอร์ชันสองล้อจากการที่ทำให้หญิงหลายคนต้องเป็นม่ายมาแล้วนับต่อนัก

เดี๋ยวก่อนนะ...รุ่นผลิตแม่ข่ายเหรอ!? เรียกว่ายังไม่ทันได้วาดขาขึ้นคร่อม ผมก็รู้สึกขึงใจกับฉายานี้เสียแล้ว คืองี้ครับ พ่อของผมเคยเป็นเจ้าของรถรุ่นนี้ ขนาดคนที่ตาไม่ค่อยจะดี หูเริ่มดับและขาเริ่มโก่ง ยังคุมสั้วร้ายที่หลายคนรำลือรุ่นนี้ได้ กันใครก็คงซึ่มมันได้กระมัง!? ซึ่งระยะทางแค่เพียงสองสามกิโลเมตรก็เพียงพอแล้วที่จะทำให้ผมตระหนักได้ว่าตนเองนั้นคิดถูก - ทุกอย่างมันชัดเจนขึ้นอย่างรวดเร็วว่าการเดินทางร่วมกับ "รถบัส" ล้ำนี้คงไม่มีมีเมฆที่แบบดิ่งแรงจนไหลแทบหลุดออกจากเบาะอะไรทำนองนี้แน่นอน จะว่าไป "รถบัส" ดูจะเป็นฉายาที่เหมาะสมกับ FireBlade ปี 1992 รุ่นเก่าลำนี้ซะมากกว่า

เพราะวินาทีแรกที่หย่อนก้นลงบนเบาะ คุณจะสัมผัสถึงความยาวของตัวรถที่บังคับให้ตนเองต้องเหยียดกล้ามเนื้อช่วงบนแทบทุกมัดเพื่อคร่อมมัน ส่วนเรื่ององค์ประกอบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเรือนไมล์ สวิตช์ ฯลฯ ก็ให้ความรู้สึกแบบวันวานยังหวานอยู่สุดๆ - แต่ก็ไม่น่าแปลกใจอะไรเพราะรถมัน 27 ปีแล้ว

ถึงจะเก่าแบบนี้แต่ เบลด ก็ไม่เคยสตาร์ทไม่ติดให้เห็นเลยซักครั้งเวลากดสวิตช์ แถมยังเดินเบาได้เรียบดี (ถึงเสียงจะดูเจ็บบ่ไปนิดเมื่อเทียบกับขนาดของปลายท่ออันเชื่องก็ตาม) แต่ทุกอย่างก็ยังคงอยู่ในสภาพดีมาก เพราะใช้เวลาติดเครื่องวอร์มแค่ไม่นานก็พร้อมลุย (ถ้าไม่รอรอวอร์มหน่อย เร่งเลย รอบจะสะดุดๆ บ้างในตอนแรก) เมื่อเริ่มเคลื่อนตัว รอบเครื่องถึงจะไม่ได้ออกรับได้จัดจ้าน ฉับไวตามต้องการเท่าไรนัก



**SPECS**

**CBR900RR FireBlade**

<b>ENGINE</b>	
Type:	893cc, liquid-cooled, 16v, inline four
Bore x Stroke:	70mm x 58mm
Compression:	11:1
Fuelling:	4 x 38mm Keihin CV carbs
Claimed power:	122bhp @ 10,500rpm
Claimed torque:	88Nm @ 10,000rpm
<b>CHASSIS</b>	
Frame:	Aluminium twin spar
Front suspension:	45mm conventional forks, spring preload and rebound adjustable
Rear suspension:	Monoshock, fully-adjustable
Front brakes:	2 x four-piston Nissin calipers, 296mm discs
Rear brakes:	Single-piston caliper, 220mm disc
<b>DIMENSIONS</b>	
Wheelbase:	1405mm
Seat height:	810mm
Dry weight:	185kg
Fuel capacity:	18 litres
<b>SPEED</b>	
0-60:	n/a
0-100:	n/a
0-150:	n/a
Stg ¼ mile:	10.54
Standing mile:	n/a
Top speed:	167mph
<b>RUNNING COSTS</b>	
Service interval:	
Minor:	4,000
Major:	8,000
Valve clearances:	16,000
<b>SERVICE COSTS</b>	
Minor:	£100
Major:	£200
Valve clearances:	£350
Right fairing:	n/a
RH Engine casing:	n/a
Brake lever:	£42.04

แต่ก็มาดีเพราะอาการตะกุกตะกักตอนเครื่องยังไม่วอร์ม หายไปเป็นปกติทั้ง แกมยังตัวด้รับกับการเปิดคันเร่งไล่ขึ้นมาได้เนียนจนน่าประหลาดใจ ประกอบกับเสียงสันเป็นจังหวะที่มีมาให้ได้ยินระหว่างช่วง 4,000 ถึง 7,500 รอบ/นาที ตามสไตลล์ของรถที่ใช้โซ่รอลันในยุคนั้น

อย่างแรกที่สังเกตได้คือผมเองต้องขยันใช้เกียร์พอสมควรในการรักษารอบเครื่องยนต์ของซุมพลังพิคัด 893 ซีซี บล็อกนี้ให้อยู่ในย่านที่เรียวแรงมาจะแจ่มมากที่สุด ซึ่งอ่านมาถึงตรงนี้หลายคนคงนึกในใจว่าระบบเกียร์คงต้องมีการเข้ายาก แข็งไปกลลำบากเท่าตามแบบฉบับรถเก่า แต่เปล่าเลยเพราะเกียร์ของเบลดเข้าได้ลื่นดีไม่มีปัญหา ลงล็อกเบาะๆ ไม่มีวิตในทุกเกียร์ แกมมันยังให้ความรู้สึกมันใจ



รถนี้สมาแล้วจ้า!!

**BUYERS GUIDE:**  
**1992/3 HONDA CBR900RR-N/P FIREBLADE**

**ต้องดูอะไรบ้าง :**


เบลดรุ่นแรกตอนนี้ส่วนใหญ่ถูกมองในฐานะรถสำหรับสะสม ดังนั้นถ้าต้องการคันควรตัดสินใจให้ดีกว่าอยากได้มันไปทำอะไร ถ้าซื้อไว้จอดโชว์ นั่นก็ควรเลือกซื้อคันที่สภาพดีที่สุดเท่าที่หาได้และเงินถึง เพราะสมัยนี้เฟือง ปลายท่อ ชิวหน้า และของติดรถอื่นๆ นั้นหายากมาก ถ้าต้องการซื้อมาเพื่อขี่ขึ้นให้เน้นที่เรื่องเครื่องยนต์เป็นหลัก เครื่องยนต์ของเบลดตัวแรกนั้นขึ้นชื่อเรื่องความแข็งแรง ทนทาน แต่แผ่นชาร์จ์คอนข้างบอบบาง เสียง่าย เช่นเดียวกับ เจเนอเรเตอร์ ขาโซ่ขอยเป็นสนิม กระเบื้องโซ่หลังมักมีอาการรูดและมีรายการงานว่าเครื่องบางบล็อกมีปัญหาเรื่องตัวรับความตึงโซ่รอลัน ตัวรถมีอายุเกือบสามสิบปีแล้ว ดังนั้นอาจต้องเช็คหรือเปลี่ยนลูกปืนแพงคอกับลูกปืนสวิงอาร์ม ส่วนถ้าเป็นรถที่จอดทิ้งไว้นานมากๆ โอกาสที่ต้องถอดคาร์บูมาล้าง ทำความสะอาด เพราะน้ำมันที่เติมไว้หมดสภาพกลายเป็นขี้ผึ้งสูง อย่าลืมเช็คสแตมในถังน้ำมัน เช็คด้านในเฟรมเพื่อหาร่องรอยความเสียหาย รวมถึงเลขเครื่องเลขควาตรงกันรีเปลา ถ้ารถติดสัญญาภัณฑ์ขโมยมาให้อุ่นมาไว้ก่อนเลยว่าป่านนี้คงใช้ไม่ได้แล้วและอย่าลืมบวกค่าใช้จ่ายในการถอดเข้าไปด้วย เพราะถ้าปล่อยไว้มีโอกาสทำให้ระบบไฟรวนสูง สีของรุ่นปี 1992 กับ 1993 ต่างกันอยู่เล็กน้อย ดังนั้นถ้าอยากได้สีแบบคลาสสิกแท้ๆ แนะนำเป็นตัวปี 1992 จะดีที่สุด!!

นอน เอ็มเมตต์  
นักทดสอบของ Fast Bikes  
ในยุคนั้น จัดหนักในวันเปิดตัว  
Blade ใหม่!!



» เสียด้วยซ้ำ อัตราเร่งที่มาแบบสมูทแต่แฝงไว้ด้วยความเนือย ชื่นเรื่อยๆ ไม่กระชาก และไม่รีบร้อน ยิ่งสอดรับกับจังหวะในการลดความเร็วซึ่งไล่ระดับลงแบบสมูทและค่อยเป็นค่อยไปด้วยเช่นกัน กับระบบเบรกของ CBR ที่ค่อนข้างเวิร์คแต่ให้หม้มากกว่านี้ ก็คงไม่ได้ เพราะก้านเบรกหน้ารู้สึกนิ่มมากจนต้องกำหนดก้นว่าปกติเยอะหากต้องการลดความเร็วให้ทันท่วงที

พอเริ่มกำเบรกหนักเพราะต้องการที่จะชะลอความเร็วให้ไวขึ้นอีกนิด ระบบกันสะเทือนที่นิ่มจึงเริ่มออกอาการให้เห็น ด้วยเหตุนี้การขี่เล่นแบบซิวๆ โดยใช้ความเร็วที่ไม่มากไม่มาชนนอกเมือง หรือแม้กระทั่งใช้งานในเมืองที่มีหลุมบ่อ ฝาท่อระบายน้ำกับใช้คันทิ่มๆ แบบนี้จึงทำได้ค่อนข้างสบาย แต่เมื่อไหร่ก็ตามที่เริ่มเพิ่มความเร็วขึ้นความนิ่มของเช็ทอัพนั้น กลับเป็นสิ่งที่ขัดแย้งกับองศาคอที่ถูกออกแบบมาให้เลี้ยวได้คมส์ได้ลึบสปอร์ต ผมเคยอ่านเจอว่าข้อดีของล้อขนาด 16 นิ้ว คือช่วยให้รถเลี้ยวและพับเข้าโค้งได้เบาและเร็ว แต่สิ่งที่รู้กับสิ่งที่กำลังสัมผัสมันมันต่างกันอยู่หลายช่วงตัว เพราะว่าใช้คันทิ่มและยวบลงค่อนข้างเยอะคือสิ่งที่ส่งผลกระทบต่อวิถีในการเลี้ยวของรถ ในเวลาที่ยอกแรงบังคับเลี้ยวจึงมีความรู้สึกวูบวาบไม่ค่อยเกาะไลน์ แถมนพพับรดเข้าโค้งไปแล้วอาการเดินและไม่นิ่งของช่วงล่างยังนับเป็นอีกสิ่งหนึ่งที่ทำให้คุณไม่กล้าสาดให้หนักหรือใช้ความเร็วเพิ่มขึ้นในโค้งถัดไป

ถึงอย่างนั้นสำหรับผมสิ่งที่ FireBlade ปี 1992 มีและถือเป็นเสน่ห์ คือคาแร็กเตอร์และอารมณ์ความย้อนยุคที่อัดแน่นอยู่เต็มลำ จุดเริ่มต้นของนามสกุลดาบไฟที่พ้อมีโอกาสได้ลองซื้รถรุ่นแรกๆ ซึ่งเป็นต้นกำเนิดของทุกอย่าง กลับทำให้คุณรู้สึกถึงความเป็นออริจินอลและความพิเศษแบบหาที่ไหนได้ยาก และเป็นความตราตรึงที่ทำให้ผมไม่มีวันลืมได้ง่ายๆ อย่างแน่นอน...!! 



## ความคิดเห็นของคาร์ล

ผมเป็นคนที่ชอบอะโรยอนยุคๆ แต่อาจเป็นเพราะรถรุ่นนี้นับออกมาก่อนที่ผมจะเกิดเสียอีกเลยทำให้ไม่รู้ลึกอีกกับอดีตเท่าไร CBR เป็นรถที่ดูสวยมีเสน่ห์ตั้งแต่แรกเห็น ไม่ว่าจจะจากรูปลักษณ์ คันใช้คาร์บู หรือเรือใบไม้ที่ทำให้ผมนึกถึง Spitfire คันเก่าที่จอดอยู่ที่บ้าน ตอนขึ้นคร่อมครั้งแรกรู้สึกเหมือนตัวจมลงไปกับรถต่างจากรถสปอร์ตรุ่นใหม่ๆ ที่ให้ความรู้สึกกร่อมแล้วตัวอยู่สูงกวารถกลางเข้าหากัง มีติของรถดูกว้าง ยาว และใหญ่ ความโตของก้านบังคับทำให้เอื้อมไปจับแฮนด์ได้ลำบากสำหรับคนที่ตัวเล็กแบบผม แถมนพพักเท้ายังอยู่ต่ำมากถ้าเทียบกับมาตรฐานปัจจุบัน เหมือนพยายามออกแบบมาให้ขี่สบายมากขึ้นไปนิด สตาร์ทก็ถือดีจ่ายมากแต่อาจต้องปล่อยให้ทอร์ควานนิดนึง เครื่องยังส่งกำลังได้ดีไม่มีสะดุด แรงมาแบบน้อยๆ นุ่ม หนัก ไม่กระชากและคุมได้ง่ายเอาเรื่องๆ สำหรับผมมันรู้สึกเหมือนรถ 600 ซีซี กำลังเยอะๆ มากกว่ารถ 1,000 ซีซี ช่วงทางที่บีบคั้นเยอะๆ ตัวรถให้ความรู้สึกหนัก เลี้ยวอัดอยู่เล็กน้อย และถึงแม้ระบบเบรกจะทำหน้าที่ของมันได้เเค่แต่ก็ไม่ได้ให้ความรู้สึกปึกหรือตุ้มมากขนาดไหน - มันจึงเหมาะกับคนที่ใช้ความเร็วแบบซิวๆ ไปตามทางเรื่อยๆ มากกว่ามานั่งเค้นให้รอดตัด ไม่ว่าในยุคนี้ตามเล่มแรกๆ น่าจะสำคัญมากกว่าคู่แข่งอีกเคาเคิน แต่สำหรับทุกวันนี้มันกลับให้ความรู้สึกเหมือนเพื่อนสี่ขาอายุเยอะๆ ผู้ซึ่งอดเสียใจมากกว่า - โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อนำไปเทียบกับรถรุ่นใหม่ๆ...!!



## BEST BOLT-ON... ล้อหน้าขอบ 17 นิ้ว

ถ้าคุณได้ CBR ลำนี้มาพร้อมล้อหน้าตัดรถขอบ 16 การเปลี่ยนไปใส่ล้อหน้าขอบ 17 นิ้ว ของ CBR600 หรือ VFR750 ในยุคเดียวกันคือสิ่งที่คุณนิยมทำมากที่สุด เพราะทำให้หางยงใส่ได้ง่ายและหลากหลายกว่า แต่เรือใบล่ออาจจะเพิ่มไปนิดนึง!!

## ล้อหน้าขอบ 16 นิ้ว

ตอนที่ ทาดาโอะ บาบะ ดีไซน์เนอร์และบิดาของ FireBlade รุ่นแรกวางแพลนเบื้องต้นในการออกแบบ CBR ในปี 1992 เขาไม่ได้ให้ความสำคัญกับกระแสล้อหน้าขอบ 17 นิ้ว ที่รถสปอร์ตในคายุคนั้นนิยมใช้กันเท่าไรนัก และเกิดไอเดียว่าอยากนำล้อหน้าขอบ 16 นิ้ว มาใช้ในรถรุ่นใหม่เพื่อช่วยให้มันพับโค้งได้ไวและเบาขึ้น ล้อหลายประเภทและยางหลายขนาดถูกนำมาทดสอบระหว่างขั้นตอนในการพัฒนาแต่ก็ไปลงตัวที่การใส่ล้อหน้าขอบ 16 นิ้ว กับยาง Bridgestone BT-50 ที่แก้มยางใหญ่จนรวมกันแล้วมีเส้นรอบวงขณะวิ่งเท่ากับล้อขอบ 17 นิ้ว ซึ่งถือเป็นอะไรที่สับสนกระสับสนและถูกวิพากษ์วิจารณ์กันเยอะในยุคหนึ่ง ในขณะที่หลายคนชอบล้อหน้าขนาดเล็ก น้ำหนักเบา ที่ติดตั้งมา แต่อย่างที่โปรดิวส์สูงพิเศษกลับก่อให้เกิดอาการไม่เสถียรเวลาใช้เบรกหน้าหนักๆ ซึ่งหักล้างกับข้อดีในเรื่องน้ำหนักที่เบาของการเลือกใส่ล้อขอบเล็ก แถมนพพักติดรถรุ่นพิเศษนี้ยังมีราคาค่อนข้างแรง ทีมแข่งหลายทีมที่ขี่ CBR จึงเปลี่ยนไปใช้ล้อหน้าขอบ 17 นิ้ว ที่หางยงใส่ได้ง่ายกว่าและหลากหลายกว่า ส่วนฮอนด้าตัดสินใจเปลี่ยนไปใช้ล้อหน้าขอบ 17 นิ้ว ก็ตอนออกตัว 929 มาอีกทีในปีสองพันนั้น...!!





**H2C**  
SPICE YOUR RIDE

**THUNDER BOLT**

**RACER**

**CUBUS**

**PILOT**



# LET'S MOVE AHEAD

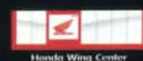
ถึงเวลาแล้ว ไปกับ **H2C HELMET COLLECTION** รวมที่สดุแห่งเทคโนโลยี และฟังก์ชันหลากหลาย เพื่อความปลอดภัย ด้วยการคิดค้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพตามหลักอากาศพลศาสตร์ (AERODYNAMIC) มาพร้อมประเภทของหมวกกันน็อกที่หลากหลาย เพื่อตอบไลฟ์สไตล์ของผู้ขับขี่ได้อย่างลงตัว ให้คุณบุกไปข้างหน้า...ได้อย่างสมบูรณ์แบบยิ่งขึ้น



**DOUBLE VENTILATION RAM-AIRX2**  
เทคโนโลยีการไหลเวียนของลม  
เพิ่มการระบายความร้อนจากภายใน สู่ออกนอก  
สำหรับรุ่น PILO



สแกนเพื่อ  
พบฟังก์ชัน  
ของทุกรุ่น



**Honda Call Center**  
0-2725-4000  
ทุกหน...ไม่มีขาด

# 2000 HONDA CBR 929RR FIREBLADE



โทษครับช่วงนี้กินเยอะไปหน่อย น้ำหนักขึ้น บิดก็ไร่น้ำลอยทุกที!!

## SPECS

### 2000 Honda CBR929RR FireBlade

<b>ENGINE</b>	
Type:	929cc, liquid-cooled, 16v, inline four
Bore x Stroke:	74mm x 54mm
Compression:	11.3:1
Fuelling:	Electronic fuel-injection
Claimed power:	123bhp @ 10,500rpm
Claimed torque:	90.3Nm @ 9,000rpm
<b>CHASSIS</b>	
Frame:	Aluminium twin spar
Front suspension:	43mm inverted forks, fully-adjustable
Rear suspension:	Monoshock, fully-adjustable
Front brakes:	Four-piston calipers, 330mm discs
Rear brakes:	Single-piston caliper, 220mm disc
<b>DIMENSIONS</b>	
Wheelbase:	1400mm
Seat height:	815mm
Dry weight:	172kg
Fuel capacity:	18 litres
<b>SPEED</b>	
0-60:	n/a
0-100:	n/a
0-150:	n/a
Stg ¼ mile:	11.03 @ 132.3mph
Standing mile:	n/a
Top speed:	166mph
<b>RUNNING COSTS</b>	
Service interval:	
Minor:	4,000
Major:	8,000
Value clearances:	16,000
<b>SERVICE COSTS</b>	
Minor:	£150
Major:	£240
Value Clearances:	£400
Right fairing:	n/a
RH Engine casing:	£283.49
Brake lever:	£44.65

90 อาจจะเป็นยุคแห่งความทรงจำ แต่เพื่อให้ใหม่ไลน์สำหรับรถในตระกูลนี้สมบูร์นเราขอพาคุณกระโดดข้ามไปยังปี 2000 ไซค์รับ... ขณะที่ทุกคนกำลังกังวลว่าปัญหา Y2K จะสร้างความวุ่นวายให้กับคอมพิวเตอร์ทั่วโลกขนาดไหนค่ายปิกนิกกลับสละเวลานอกกับการพัฒนา FireBlade ใหม่แบบ All-new ซึ่งทำให้พูดกันตรงๆ พวกเขาไม่ควรต้องทำอะไรซักอย่าง หลังจากที่ยามาฮ่า เปิดตัว YZF-R1 ออกมาสิ้นสละเทือนวงการคว่ายอดชายไปนอนรับประทานได้สองปีก่อนหน้านั้นแล้ว

ถึง **เบลค** ที่ออกตามรุ่นแรกมาในช่วงยุค 90 จะได้รับการปรับปรุงและพัฒนาตรงนี้บ้างโน้นบ้างในหลายๆ จุด แต่สาเหตุที่ทำให้คาบแห่งปีสองพันโดดเด่นก็เป็นเพราะมันถูกอัพเกรดและดีไซน์ใหม่หมดแทบจะทั้งลำ แซสซีถูกทำให้เบาขึ้น รวมถึงเครื่องยนต์และถังน้ำมันได้รับการปรับตำแหน่งใหม่เพื่อเสริมจุดศูนย์ถ่วง มาพร้อมกับใช้คัทหน้าหัวกลับหน้าตาดีที่ก้ำกั๋งติดติดเทรนในยุคนั้นและเปลี่ยนไปใช้ล้อหน้าขอบ 17 นิ้ว ปิดท้ายด้วยซุมพลังพิกัด 929 ซีซี ที่ใช้ระบบหัวฉีดจ่ายน้ำมันซึ่งทำให้ 2000 FireBlade แตกต่างจากบรรพบุรุษที่ออกมาก่อนหน้านี้ทุกรุ่น

**เบลค** ถูกพัฒนาให้ดีขึ้นแบบก้าวกระโดดเพื่อเข้าสู่ศตวรรษที่ 21 และถึงจะไม่ได้ล้ำขึ้นประหนึ่งกระสวยอวกาศ แต่คุณก็ยังสามารถบอกถึงความแตกต่างจากโมเดลรุ่นเก่าได้ตั้งแต่ตอนที่ขึ้นคร่อมกับเรือนไมล์ในตอนแรกที่มาพร้อมมาตรวัดความเร็วดิจิตอล เช่นเดียวกับเกกจิวัดอุณหภูมิเล็กๆ และนาฬิกา ซึ่งถึงแม้จะสว่างน้อยไปนิดแต่ก็ยังจัดว่าอ่านได้ง่าย ข้อมูลต่างๆ แม้ไม่มีถนัดแน่นมาให้เหมือนกับเรือนไมล์ของรถรุ่นใหม่ๆ ในทุกวันนี้ แต่ถ้าถามผมก็ยังจัดว่าค่อนข้างร่วมสมัย ซาดอย่างเดียวน่าจะมีเลขาบอกเกียร์มาให้ด้วย

เครื่องยนต์ติดขึ้นตั้งแต่ครั้งแรกที่กดปุ่มสตาร์ทเดินเบาอย่างนุ่มนวลและสามารถลองเร่งรอบได้เลยทันทีโดยไม่มีอาการกระตุกตะกักต่างจาก **เบลค** ปี 92 ซึ่งต้องใช้เวลาวอร์มสองถึงสามนาทีกว่าจะเร่งแล้วรอบไม่สะดุด น่าเสียดายที่สัมผัสซึ่งออกมาจากปลายท่อหน้าตาเหมือนหลุดมาจากเรือจักรไอน้ำในศตวรรษที่ 19 นั้นแลเจียบเกินไปนิด จึงไม่รู้สึกกระตุกต่อมเท่าที่ควร

เมื่อเคลื่อนตัวออกจากจุดหยุดนิ่ง 929 วิ่งในความเร็วตัวอย่างว่าง่าย ตัวรถนิ่งสบาย มีพื้นที่ให้ขยับแต่งตัวเหลือเฟือ บนตำแหน่งที่นั่งที่ให้พลัง

ใกล้เคียงกับรถสปอร์ตในปัจจุบันมากยิ่งขึ้นเมื่อเทียบกับ **เบลต** ตัวแรก ถึงแม้จะไม่ได้สปอร์ตจำหน่ายต่ำท้ายสูงมากแต่การกำหนดสรีระของ **เบลต** ปี 2000 สำหรับสายสปอร์ตด้วยอย่างผมก็ยิ่งถือว่าให้ความรู้สึกที่คุ้นมือกว่า

อย่างแรกที่ทำให้แอบประหลาดใจอยู่นิดๆ คือ การตอบสนองของเครื่องยนต์ในจังหวะเปิดคันเร่งครั้งแรก - ซึ่งให้ความรู้สึกตุตันและกระชากเกินพอดีไปเล็กน้อย เมื่อเดินคันเร่งต่อไปแล้ว กำลังนั้นมาแบบสมูท นุ่ม ติดมือ แม้กระทั่งการกระทุ้งขึ้นไปในรอบสูงๆ ก็ยังทำได้เนียน มีแค่รอยต่อของช่วงที่คันเร่งปิดอยู่กับเสี้ยวหนึ่งของกรการกลับมาเปิดครั้งแรกเท่านั้นที่ให้ความรู้สึกฟุ้งอย่างทีกล่าออกไป ซึ่งอันนี้คงไปว่า 929 ไม่ได้ เพราะย้อนไปในยุคนั้นระบบหัวฉีดจ่ายน้ำมันยังถือเป็นเทคโนโลยีที่ใหม่และ

## BUYERS GUIDE 2000/01 HONDA CBR900RR-Y/1 FIREBLADE

### ต้องดูอะไรบ้าง :

FireBlade หัวฉีดจ่ายน้ำมันรุ่นแรกที่ยังมีอากาศไม่พึงประสงค์ของคันทรงบิดๆ จากความใหม่ของระบบ (ในสมัยนั้น) ที่ยังไม่ได้ถูกขัดเกลาให้จ่ายน้ำมันได้เนียนเหมือนในยุคนี้นี้ กล้องพวงอย่าง Power Commander จึงเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าหากคุณต้องการแก้ปัญหาการกระชากในช่วงจังหวะเปิดครั้งแรก ต่างจากโมเดลรุ่นก่อนหน้าทุกรุ่น 929 มาพร้อมวาล์วท่อไอเสีย H-VIX ซึ่งมักมีอาการยึดไม่ยอมเปิด/ปิดและระบบเกียร์ที่ต่างกันกว่าไม่ค่อนข้างทนทานนัก โดยเฉพาะเกียร์สองที่ชอบโดดข้ามและใช้เวลาใช้ไปนานๆ รถเก่าหลายรุ่นมักถูกละเลยไม่ได้นำไปเข้ารับเซอร์วิสตามระยะ ดังนั้นก็ควรเช็คหลักๆ คือ ดูว่ารถผ่านการตั้งวาล์วและเปลี่ยนกรองต่างๆ มารึยัง เบลตตัวนี้จะมีการองตัวเล็กๆ หน้าตาเหมือนถุงชาที่เรียกกันว่า 'T-bag' อยู่ในบิมน้ำมันเชื้อเพลิงด้านในถังน้ำมัน ซึ่งชอบตันเพราะมีเศษสนิม ฯลฯ เข้าไปติดอยู่ที่ทำให้รถกำลังตก ถึง 929 จะไม่ใช่รุ่นที่คนนิยมเล่นกันมากเหมือน 954 แต่ก็มีหลายคนก็นำรถรุ่นนี้ไปทำรถสนาม ดังนั้นตรวจสอบร่องรอยการล้มให้ดีๆ เช็คขาเซิกและสวิงอาร์มเพื่อหารอยขีดข่วน คาลิปเปอร์ติดรถ Nissin มีสมรรถนะดีชื่อมาไม่จำเป็นต้องเปลี่ยน แค้เช็คดูว่าลูกสูบดีดรีเปล่า และเปลี่ยนไปใช้สายกักกับผ้าเบรกเกรดดีหน่อยก็พร้อมใช้ไปได้ยาวๆ ตัวรถมาพร้อมล้อหน้าขอบ 17 นิ้วแล้ว ดังนั้นจึงไม่ต้องกังวลเรื่องเปลี่ยนยาง...!!

ไม่มีเซ็นเซอร์เข้าคู่มือได้รับอันตรายจากการถ่ายทำในครั้งนี้!!




เมื่อเทียบกับระบบในปัจจุบัน หัวฉีดระบบ FI ของ 929 ยังเป็นเพียงจุดเริ่มต้นที่ต้องถูกขัดเกลาให้ดียิ่งขึ้นไปอีกหลายปี

ส่วนเรื่องที่ยากซมและชอบมากคือกระจกมองข้าง ซึ่งทำมาวางและให้ทัศนวิสัยที่ดีจนคุณสามารถมองเห็นบริเวณรอบๆ ข้อคอกได้โดยไม่ต้องเอี้ยวตัวไปมองมากนักเวลาขี่ แต่อาจจะลำบากหน่อยเวลาต้องขี่ผ่านช่องทางการจราจรแคบๆ หรือเวลาเข็นขึ้นหลังรถดูเพื่อมัดเพราะตัวกระจกพับยกอาจจะต้องขึ้นออกถ้าติดจริงๆ

พอเริ่มขี่แบบจัดหนักมากขึ้น หลายครั้งที่ผมพบว่าตัวรถมีอาการล้าหน้าสาย แอนดส์สะบัด ค้อนข้างหนักจนถึงขั้นทำให้รู้สึกกังวล การวิ่งรูดลอนบนถนนหรือคันพื้นยอเด่นด้วยความเร็ว แม้ตัวรถจะอยู่ในตำแหน่งตั้งตรง 100% บางช่วงก็ทำให้แอนดส์

มีการสะบัดไป ซ้าย-ขวา-ซ้าย-ขวาและเกือบส่งผมลงไปในนอนเล่นในพงหญ้าอยู่สองสามครั้ง เมื่อทราบว่าการลักษณะนี้ น่าจะเกิดขึ้นเมื่อไหร่และตรงจุดไหน แม้จะสามารถเลือกผ่อนคันเร่งและหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดขึ้นได้ แต่พอเพลินมันส์ในอารมณ์เมื่อไหร่ หน้าของดาบไฟลันนี้ก็ยิ่งพร้อมที่จะคืนสู่มือได้เสมอ

FireBlade '929' ปี 2000 ถือเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญในใหม่ไลน์ของรถในตระกูลนี้ก็จริง แต่มันก็ยังไม่สามารถทำให้โลกถูกเป็นไฟได้เหมือนตอนที่เบลด ลำแรกถูกเปิดตัวขึ้นเมื่อแปดปีก่อนหน้า และถึงรถรุ่นนี้จะมีจุดที่ดีซึ่งทำให้เราทุกคนที่มีโอกาสได้ทดสอบรู้สึกสนุกกับการขับขี่มัน แต่ในขณะเดียวกันมันก็ยังขาด 'เซอ เนอ เซ กิว' ซึ่งในภาษาฝรั่งเศสหมายถึงคุณสมบัติที่ทำให้รู้ว่า... 'ว้าว' เหนือคำบรรยาย นั่นเอง!! 



ชี้เสร็จกอดไปใช้ขนาดแบ่งต่ออีก

BEST BOLT-ON...

ไฟบอกเกียร์...

ไฟบอกเกียร์ของ HEALTECH รุ่น GiPro X-type G2 ราคาไม่แรง ติดตั้งง่ายและเพิ่มความสะดกสบายในการใช้งาน สำหรับท่านที่ชอบหลงเกียร์ เวลาขี่เพลินๆ...!!



ความคิดเห็นของคาร์ล

ถือเป็นโมเดลที่มีความสำคัญอีกหนึ่งรุ่นไปไหนมาไหน สำหรับผม 929 ดูสวยกว่าที่คิดไว้เยอะ ไม่ว่าจะจากรูปลักษณ์ภายนอกที่ดูร่วมสมัยขึ้น รายละเอียดต่างๆ หรือปลายท่อใบเขี้ยวหน้าตาเอาเรื่องก็ให้ตรรกมา พอขึ้นคร่อม ลิงแรกก็สัมผัสได้ทันทีคือมันให้ความรู้สึกสปอร์ตกว่าเบลดตัวแรกมาก ถึงมาจะยังลึกลงแล้วรู้สึกตัวจมลงไปกับรถแต่ขนาดของมิติต่างๆ อย่างถึงน้ำหนักก็ถูกปรับลดขนาดให้ลึกลงมาก ขณะที่ยังคร่อมแล้วรู้สึกสบายไม่เกร็ง กำลังของรถมากับใจตามเรียกและถึงแม้จะไม่ได้ถึงแรงจนหน้าสั่นแต่ก็ติดมือพอให้เร่งแล้วรู้สึกเอนเตอร์เทน ระบบเบรกก็จะไม่หนักเหมือนในรุ่นใหม่ๆ แต่ก็เพียงพอที่จะหยุดมวลของ 929 ที่บางครั้งให้ความรู้สึกหนักในการบังคับอยู่บ้าง แต่ก็ไม่มีอาการขึ้นเพราะยันดีที่จะพับเข้าโค้งตามล้ออย่างง่ายดาย เกมการไม่มี ABS ยังหมายถึงคุณสามารถทำ Stoppie ได้แบบในรูปด้านล่าง ถึงจะขี่แล้วไม่รู้สึกลงเดินเท้ารถรุ่นใหม่ฯ แต่ผมว่ามันก็ขี่เพลินดีทีเดียว!!

ขุมพลังใหม่

หลังจากหลายปีของการปรับนับ จนนี่ ฮอนด้าก็ตัดสินใจถอดปรับสายนั้การของยามาฮา YZF-R1 ด้วยการประสานเครื่องยนต์ใหม่แบบ All-new ให้กับ FireBlade รุ่นปี 2000 โดยเครื่อง 929 บล็อกนี้ไม่ได้มีขนาดเล็กลงและวางตำแหน่งกระเป๋าด้านหน้าของตัวพรมมากขึ้นเท่านั้น (ช่วยเสริมการควบคุมของรถ) แต่ยังได้รับการเปลี่ยนชิ้นส่วนต่างๆ ภายในใหม่แทบทั้งหมด สุกที่โตขึ้นกับช่วงซิกที่สั้นลงหมายถึงเบลดใหม่ที่สามารถเร่งรอบเครื่องได้สูงขึ้นและเร่งได้ไวขึ้น จากความฉลาดของวิศวกรที่เลือกใช้ลูกสูบอลูมิเนียมพอร์จที่กึ่งจะมีขนาดใหญ่ขึ้นแต่ก็ยังมีน้ำหนักเบาจะเท่ากับลูกสูบอลูมิเนียมเคลสที่เคยใช้เกือบจะเป๊ะๆ นอกจากนี้ตัวเครื่องที่น้ำหนักเบาลงเกือบ 20% แล้ว เพลาลูกเบียวใหม่หนักเบาช่วยช่วยให้เครื่องยนต์ตอบสนองได้ดีมากขึ้น เช่นเดียวกับฟาลูมิโซนิคใหม่ซึ่งช่วยเสริมในเรื่องการไหลเวียนของอากาศ FireBlade 2000 ยังเป็นรถในตระกูลนี้รุ่นแรกที่ออกแบบไปใช้ระบบหัวฉีดจ่ายน้ำมัน ซึ่งไม่เพียงแต่ช่วยเสริมเพอร์ฟอร์แมนซ์ของรถในทุกทการการใช้งานให้กว้างขึ้นเท่านั้น แต่ยังให้อัตราการประหยัดน้ำมันที่ดีขึ้นอีกด้วย นอกจากระบบหัวฉีดจากน้ำมันแล้ว เบลดตัวนี้ยังเลือกใช้ระบบวาล์ว H-VIX ซึ่งเป็นโรตารี วาล์ว ทำงานด้วยไฟฟ้าติดตั้งอยู่ในท่อ Down pipe (ระหว่างเฮดเตอร์กับแคต) โดยเปิดและห้รตามองของรอบเครื่องเพื่อเพิ่มสมรรถนะทั้งในรอบต่ำและรอบสูง!!



หา...เมย์โทรมาเหรอ?



# FUJITSYAMA

สมรรถนะที่เข้มข้น... ขับได้เหมือนยานยนต์

# เป็นคู่แข่ง ในทุกสภาพถนน



TIS 682-2540 (1997)  
TIS 985-2540 (1997)  
Thai Industrial Standards

## TUBELESS TIRE



**KICKER**



**MONSTER**



**Kazo Sport**



**WBLF**



**M-Tracker**



**WinnerGT**



**UNION TYRE (THAILAND) CO.,LTD.**  
พัตเตอร์ จำกัด โดย : บริษัท ยูเนียนท์ (ประเทศไทย) จำกัด  
2/2 หมู่ 9 ซ.พลาซ่า 2 ถนนสุขุมวิทสาย 4 ต.คลองตัน อ.นครปฐม  
จ.นครปฐม 74130 โทร. 66.2.4201497, 66.2.8132225-9  
E-mail: uniontyre.thailand@gmail.com



UNION TYRE INFORMATION TYRE



uniontyre



2004  
CBR1000RR

*FireBlade*

**К**ลายอย่างเกิดขึ้นในช่วงเวลาสี่ปีนับตั้งแต่ปี 2000 ที่เด่นๆ คือ ในปี 2002 CBR 929RR ถูกเพิ่มปริมาตรความจุกระบอกสูบเป็น 954 ซีซี แต่ก้าวสำคัญของวิวัฒนาการในตระกูลเบลดเกิดขึ้นในปี 2004 เมื่อ ฮอนด้า ตัดสินใจว่าพวกเขาต้องการ FireBlade พิกัด 'พัน' ซีซี แบบเต็มสูบเพื่อต่อกรกับรถอย่าง R1 และ Gixer จากซูไฟต์เดคของค่ายปีกนกตอนนี้คือคู่มือที่กำลังตั้งเป็นพลแตกในโมโตจีพีนั่นคือตัวแข่ง RC211V กับ ฟอหมอรัสซีซี ซึ่งเห็นได้ชัดว่าพวกเขาพยายามนำแรงบันดาลใจจากทั้งคู่มาพัฒนารถพิกัด 1,000 ซีซีใหม่ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ และนั่นเป็นต้นกำเนิดของ CBR1000RR Fireblade ที่มาพร้อมท่อออกใต้เบาะ

แค่มองก็บอกได้ทันทีว่า ฮอนด้า 'เอาจริง' กับเบลด ปี 2004 มากขนาดไหน เพราะถึงแม้จะล่อง

เลยมากกว่า 15 ปีแล้ว แต่ เบลด รุ่นแรกที่มาพร้อมท่อออกใต้เบาะแบบ 'Under-seat' ล้ำนี้ยังสามารถยืนยันหยัดต่อทดสอบของกาลเวลาได้ในเรื่องของความสวยงาม คือมันยังดูดีจริงๆ

ที่อยู่ตรงหน้าของคุณเมื่อวาดขาขึ้นไปพร้อมคือกันสะบัดไฟฟ้านีออน ซึ่งถือเป็นของที่ 'ต้องมี' โดยเฉพาะสำหรับผมที่เพิ่งได้ลิ้มลองความตืดตืดของ 929 มาก่อนหน้านี้ ตัวเรือนไมล์เองก็ทำออกมาให้มีหน้าตาเหลี่ยมๆ แปลกๆ ทำนองเดียวกัน แต่ก็ดูโมเดิร์นขึ้นเมื่อเทียบกับเรือนไมล์ดีดรถของ 929

เมื่อตัดสินใจขี่มาชีวิต ดาบไฟปี 04 ให้เสียงที่หึมหนักขึ้นมากทีเดียว โดยความดังของท่อนั้นจัดอยู่ในเกณฑ์ระรื่นหู แต่ที่เพิ่มเข้ามาคือเสียงดูดอากาศที่ดูเด่นขึ้นอย่างชัดเจน

หน้าตาดี เสียงก็ดี มาถึงตรงนี้ทุกอย่างผ่านไป

ได้สวย แต่พอลองบีบคลัตช์เข้าออกดู เอ๊ะ...ทำไมมันเป็นแบบนี้? ด้วยเหตุผลบางประการ ฮอนด้าตัดสินใจเลือกใช้คลัตช์ไฮดรอลิคสำหรับเบลดตัวปีนี้ แต่ทำไม มันถึงก้ำแล้วรู้สึกแข็งกว่าคลัตช์สายในรถรุ่นเก่าๆ (หรือแม้กระทั่งรถในช่วงปีเดียวกัน) อันนี้ผมเองก็ไม่อาจทราบได้

อีกอย่างหนึ่งที่ทำให้ความรู้สึกติดขัดพอกันคือการส่งกำลังที่มีอาการคล้ายๆ กับของ 929 ที่เพิ่งเจอมาก่อนหน้านี้ คือช่วงเปิดคันเร่งครั้งแรกนั้นออกอาการกระชากมากเกินไปจนทำให้ตัวรถพุ่งไปด้านหน้าแบบคุมยากโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเกียร์ต่ำๆ เมื่อไม่นานมานี้ผมเคยเอา Fireblade ตัวปีเดียวกันของเพื่อนมาลองขี่ ซึ่งก็พบอาการลักษณะนี้เช่นกันแต่ตอนนั้นคิดว่าเขาคงเอารถไปจูนน้ำมันมาเพิ่ม ตอนนี่จึงทราบแล้วว่ามันเป็นอาการที่ CBR ในปี 04 เป็นเหมือน



## 2004/05 HONDA CBR1000RR - 4/5 FIREBLADE

### ต้องดูอะไรบ้าง :

Fireblade รุ่นแรกที่ขยับพิกัดมาอยู่ในคลาสหนึ่งพันซีซีเต็มตัว (เล็กไซ้กับ B ตัวใหญ่ในคำว่า blade เพื่อเป็นเกียรติแก่ ทาดาโอะ นามะ ผู้ก่อกองฮอนดา) ซึ่งเป็นรถมือสองที่ได้รับความนิยมมากและไม่ค่อยมีปัญหาจากจิกเยอะ เช่นเดียวกับรถเก่าหลายรุ่น วาล์วในท่อไอเสียมักมีอาการยึดไม่ขยับและเจเนอเรเตอร์ติดรถไม่ค่อยยกหนัก แต่โดยรวมแล้วสำหรับในส่วนของเครื่องยนต์กลไกอื่นๆ ถือว่าเหนียวทนทานไว้ใจได้ แพร้งพลาสติกครอบกึ่งน้ำมันค่อนข้างบางและเป็นรอยง่าย รวมถึงชุดพลาสติกชิ้นอื่นๆ นั้นประกอบติดกันโดยหัวมีลักษณะเป็นทึบลิ้น ซึ่งถอดเข้าออกยากจึงมักทำให้รูที่ติดหักและเสียหายบ่อยครั้ง อย่างลิ้นเซ็คฝาครอบท้ายเพราะตรงจุดนี้ถอด/ใส่ยากเช่นกัน เจ้าของมือหนักหลายคนเลยทำฐานต่อหักบ่อย ถ้าซื้อตัวปี 2004/05 เราแนะนำให้เปลี่ยนสเตอร์หลังจาก 40 พัน เป็น 42 พัน (ฮอนดาก็ทำแบบนี้ในตัวปี 2006/07) เพราะจะช่วยให้อัตราเร่งนั้นดีขึ้นอีกนิด บิดสนุกขึ้นอีกหน่อย หลายคนเปลี่ยนคาลิปเปอร์ติดรถโดยนำของเบลดปีใหม่กว่ามาใส่เทียบซึ่งสามารถทำได้และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการชะลอความเร็วให้เห็นผล แต่สำหรับคนที่งบน้อยแค่เปลี่ยนไปใส่สายถักกับฟ้าเบรกเกรดดีๆ หน่อยก็เพียงพอแล้ว สุดท้ายคือให้เช็คเรือใบไม่ว่ามีขีด Error อะไหล่ชิ้นไหนบ้างรึเปล่า เพราะรุ่นนี้ไม่เพียงแต่เปลี่ยนไปใช้ระบบหัวฉีดง่ายน้ำมันเท่านั้น แต่ยังมีวาล์วท่อไอเสียและมีกันสะบัดไฟฟ้า HESD ของฮอนดาก็ใช้ไปนานๆ หน่อยมักมีอาการเอ่อ!!



เบลด ปี 04 ผู้นำแรงบันดาลใจจากโมโตจีพีมาสู่ถนน!!



นี่กันสะบัดไฟฟ้าใช้ไหม?  
นี่ว่าแทนยึดโรตัทท์

### SPECS

#### 2004 CBR1000RR Fireblade

ENGINE	
Type:	998cc, liquid-cooled, 16v, inline four
Bore x Stroke:	75mm x 56.5mm
Compression:	11.9:1
Fuelling:	Electronic fuel injection
Tested power:	154bhp @ 11,250rpm
Tested torque:	108Nm @ 8,500rpm
CHASSIS	
Frame:	Aluminium twin spar
Front suspension:	43mm inverted Showa forks, fully-adjustable
Rear suspension:	Monoshock, fully-adjustable
Front brakes:	Four-piston radial calipers, 310mm discs
Rear brakes:	Two-piston caliper, 220mm disc
DIMENSIONS	
Wheelbase:	1410mm
Seat height:	820mm
Dry weight:	179kg
Fuel capacity:	18-litres
SPEED	
0-60:	3.76 sec
0-100:	8.64 sec
0-150:	11.81 sec
Stg ¼ mile:	11.27sec @ 136.84mph
Standing mile:	n/a
Top speed:	175mph
RUNNING COSTS	
Service interval:	
Minor:	4,000
Major:	8,000
Valve clearances:	16,000
SERVICE COSTS	
Minor:	£180
Major:	£250
Valve clearances:	£500
Right fairing:	£219.99
RH Engine casing:	£149.99
Brake lever:	£19.86

กันหมด คล้ายกันกับ 929 เมื่อเดินคันเร่งไปแล้วจนกระทั่งลากไปถึงในรอบสูงๆ CBR 1000RR ส่งกำลังได้นุ่มหนึ่กและควบคุมง่าย เสียงท่อซัดเจเน เต็มอารมณ์ดี และมีความบิดติดมือทันใจ ความจริงกำลังในช่วงรอบสูงๆ นั้นไม่ได้หนีกับรถสปอร์ตพันธุ์ใหม่ๆ เลย - แต่ไม่ค่อยกระวีกระวาดบิดบิดเท่า เครื่องยนต์ที่ถูกปรับให้ทันสมัยขึ้นของ 2004 ตอบรับกับการใช้งานในยุคสมัยนี้ได้เป็นอย่างดีจนทำให้คุณนึกถึงควิกชิพเตอร์ และฟังก์ชันระบบอิเล็กทรอนิกส์อื่นๆ ที่ช่วยให้เราใช้รถกันได้ง่ายสะดวกยิ่งขึ้นในปัจจุบัน

ทางด้านแชสซีเอง ก็สามารถทำให้ผมหลงนึกว่าตนเองกำลังคร่อมอยู่บนรถรุ่นใหม่ๆ ด้วยเช่นกัน สำหรับการขับชิวในย่านความง

๗๗ เร็วต่ำ มันให้ความรู้สึกสปอร์ต เลี้ยวได้คม ไม่หนึ่กันเลย แต่พอยิ่งคัน ความเจ็ก็ยิ่งแสดงออกมาให้เห็น - เพราะรถนั้นความคุมไต้หนึ่งสมุทและไม่เคยออกอาการไม่พึงประสงคใต่ฯ เลย

สมคูลที่ไต้ในส่วนของแชสซีคือระหว่งเฟรมกับกันสะเทือนมันช่วยใ้การขี่เร็วกลายเป็นเรื่องง่าย - ไม่ว่าคุณสาดโค้งหนักขนาดไหน หรือถนนมีผิวทางเหี้ยกย้งเ้ง ดาบไฟเล่มนี้ก็ย้งคงวังไต้หนึ่ง เสถียร ไม่ย้วยไม่กระพือ รวกับถูกลือตไ้ว้นรางเหล็ก ตลอดช่วงของการทดสอบ

ที่ไต้น้อยลงมahan้อยคือระบบเบรก ถึงการไม่มี ABS จะช่วยใ้คุณใช้เบรกหนักไ้ตามทีไ้ต้องการ และตัวเบรกนั้นจะใ้เก้กำลังในการชะลอความเร็วที่ไต้ทั้งหน้า/หลัง แต่ก็ใช้เวลำไม่นานเลยกว่าที่ไ้น้ำมันเบรก (ของเบรกหน้า) จะเดือดจนเบรกเริ่มเฟดและต้องเก้กำหนักรู้ขึ้น หนักขึ้น... เกือบจะเข้ามาคิดแชนด์ ซึ่งตรงจุดนี้ส้าหรั้งการขับขี่เซ้งกันท่วไป (ถ้าไ้ไ้ได้เขียนหนักเบรกหนักจะไ้รมากรมย) ผมว้ยงพอรับไ้ แต่ส้าหรั้งการใช้งานในสนามหรือไ้วัน trackday อันนี้เห็นผลไ้แน่นอน


MOTOGP INSPIRATION

ไ้ในปี 2002 เมื่อไ้โตจพีเริ่มเปลี่ยจากไ้ซ้รถสองจ้งหะเป็นสื่จ้งหะ เทคโนโลยีที่ไ้ใช้ในการเซ้งกันซึ่งสามารถถ่ายทอมาสู่รถถนนก็กลายมาเป็นอะไรที่ใ้ใ้สามารถจับตอไ้มากขึ้น ไ้ว่าจะเป็นเทคโนโลยีทางด้านครือยนต์ การออกแบแชสซีหรือแม็กระทั้งระบบอิล็กทรอนิกส่ต่างๆ ก็เริ่มถูกกลั่นกรองและถ่ายทอลงมาสู่ใ้ใ้โดยผู้ผลิตสับยี่ที่พ้อมฮอรัสซี่ ชะการเซ้งแบสนามแล้วสนามแล้วร่วมกับตัวเซ้ง RC211V ฮอนด้าจั้งเริ่มนำแบงบัณดาลจ้งของรถเซ้งจั้งมาใ้ใ้ในการผลิต Fireblade ปี 2004 ซึ่งแชสซีเป็นแบงที่ไ้ไ้รับตีเ็นเอไ้ปมากที่สุดไ้ครั้งนั้น ไ้ว่าจะเป็นเฟรมแบง Diamond-Shaped ที่ผลิตด้วยกรสมวรี Die-cast และเสริมจุดเชื่อมตอด้านหลังเฟงคยของรถไ้มีความเซ้งแรงมากย้งขึ้นโดยไ้เพิ่มน้ำหนัก อีกอย่างที่นำมาจากไ้โตจพีในเบลาปี 04 คือกระดืองอซ้คหลัง Por-Link เช่นเดียวกับสวี่อาร์มที่นำแรงบัณดาลจ้งออกมาแบงใหม่โดยไ้เพิ่มความเซ้งแเกร็งเซ้งบิด แต่ไ้เพิ่มค่าความเซ้งแเกร็งตอการรับแรงทางด้านข้าง จั้งช่วยเสริมความเสถียรของรถในโค้งเร็ว กันสะบัณไฟฟ้าเป็นอ็อย่างที่ถูกนำมาติดตั้งเป็นครั้งแรกโดยฮอนด้าเคลมว่ามาจากตัวเซ้งของฮอรัสซี่เซ้งกัน ถึงจะมีข่าวออกมาว่าพ้อมฮอรัสซี่จ้งแล้วแต่ชอกกลับไปใช้กันสะบัณแบงรถมวรีก็ตาม...!!

เจ็ยคมทุกองศา!!

ความคิดเห็นของคาร์ล

Fireblade ปี 04 เป็นรถที่หน้าตาใ้โงมที่สื่สุดใ้การทดสอบนี้ รูปรถที่ไ้ได้แรงบันดาลใจมาจากตัวเซ้ง RCV มันสื่ถึงฟีลลิ่งของสนามเซ้งกันไ้ไ้ดี เช่นเดียวกับเส้นสายคมๆ และถ่อเ็นออกไ้เเบะที่เซ้งทำใ้รถดูสวยอ้อยแม้วละจ้งผ่านมา 15 ปีแล้ว มันย้งเป็นเบลาแรกทีไ้ให้ความรู้สึกเหมือนรถสปอ์ตรุ่นใหม่ฯ ไ้บัจจุบันมากที่สุด คือครือมแล้วตัวย้อสูงลาดเข้าหาแฮนด์ แงนที่จ้งจ้งมลงไปกับเเบะอ้อยไ้เเนบไ้กลไ้คยกับกั้ พักทำสูงแฮนด์บาร์ต่ำ บ่งบอกถึงความเป็นสปอ์ตเ็นสูง แต่ย้งย้สบายและวางตำแหน่งก้านั่งมาใ้หวัคนมรถไ้ได้ง่าย ไ้ขณะทีจ้งค้ประกอบอื่ๆ ของรถ อาทิ เรือโน้และตัวกันสะบัณไฟฟ้าอ้อยก็ย้งดูไ้ไม่หยอกก้าพิจารณาจากอายุของตัวรถ พอลองยี่ก็พบว้ยชวมพลัง 1,000 ซีซี มันพร้อมทีจ้งตอบสนองกั้การหวัด้วยความเร็วย้งว้ง่าย ถึงรอบต่ำๆ ไ้ในเกียร์แรกเปิดแล้วรถจ้งกระชากเก็ไปบิ๊ตแต่พอเ็นค้แรงไ้เกียร์ตอไปเรื่อยๆ ทำลั้ก็มาดี สยูก หนักเ็นแบงไ้ไม่มีสะดุไปย้รอบต๊ต ระบบเบรกดี ระบบกันสะเทือนเซ้งมากระด้างไปบิ๊ตส้าหรับคนที่มีหลุม บ่อ แต่กั้ทางเรียวๆ ช่วยใ้รถควบคุมไ้ค้ล่อ้งตัวและแมนย้ามาก ถึงมันจะเก้่าและมีกำลังไม่เยอะเก้่ากับรถสปอ์ตรุ่นใหม่ใ้ทุกว้นแต่ไ้ย้งมีคาเร็กเตอร์และสมรรถนะที่ไ้คยพุนหลัง ทำใ้ย้แล้วรู้สึกสนุกไม่หยอกเลยทีไ้เดียวครับ...!!

2004 CBR1000RR เป็นรถไ้ในตระกูลนี้รุ่นแรกทีไ้ให้ความรู้สึกแบงโมเตอรัน ร่วมสมัยแท้ๆ และถึงแม็จะไ้ไ้ได้มาพร้อมระบบอิล็กทรอนิกส่ล้ำสมัย แต่ถ้าถามผม นี้แหละคือสื่ที่ช่วยใ้ตัวรถดูค้มาเร็กเตอร์อ้อยกั้ไปเร็วแค้ไหนหรือปลอดค้ยย้งเ้ง... คุณนั่นคือผู้ทีไ้ควบคุมทุกอย่างด้วยตนเองทั้งหมด ชี้สนุกจั้งอะไรจั้ง!! 

BEST BOLT-ON... HM QUICKSHIFTER

ทุกว้นนี้ เราย้ระบบอิล็กทรอนิกส่ที่ใ้เลือกใ้มากมาย ซึ่งบางฟั้กั้เซ้งหลายคนก็แเบะจะไม่เคยแเตเลยเสี่ยด้วยซ้ำ แต่ลั้ที่ใ้ประจ้ว่า รวมกั้ทำใ้การขับขี่เ็นตอเ็นองและสะดวกขึ้นจั้งจั้ง คือควิกชิฟเตอร์ควิกชิฟธรรมดากว้นนี้เ็นมีราคาจับตอไ้ไ้ไม่ยากแล้วไ้ครๆ ก็หามาติดไ้ แต่ส้าหรับควิกชิฟที่เซ้ง/อ้อยย้งที่เ็นอ้อยในรูป คุณอ้อยต้องลงทุนเยอะหน้อยหากอ้อยกั้จะเ็นเกียร์ลงแบงไ้ไม่ต้องทำคิลั้ชตัวย้แบงครบแพ็คเก้!!



**MOTO GROUP**

# MOTOGROUP จอเจียนพระรามห้า

## อาณาจักรของคนรักรถมอเตอร์ไซค์ พร้อมรถให้ทดลองขับ

- ✔ ดันทุกเคส รู้ผลไว
- ✔ จัดไฟแนนซ์ให้ถึงบ้าน
- ✔ ส่งรถให้ถึงบ้าน - ที่ทำงาน
- ✔ รับเทิร์นรถทุกรุ่น
- ✔ กิจกรรมท่องเที่ยวตลอดปี
- ✔ กิจกรรมสอนขับขี่เบื้องต้น Basic Riding Course
- ✔ กิจกรรมMEETING



สะดวกเดินทาง จอเจียน **ONLINE**  
รับข้อเสนอมากกว่าหน้าร้าน

**MOTO**  
Motoaholic



Hotline : 061-821-2888  
Line : @motoaholic  
FB : motoaholicshop

**DUCATI**  
RATCHAPHRUEK



Hotline : 086-466-3645  
Line : @ducatiratchaphruek  
FB : ducatiratchaphruek

**MOTO PRARAM5** **CFMOTO**



Hotline : 092-265-2884  
Line : @motoparam5  
FB : motoparam5

**MOTO PRARAM5** **Lambretta**



Hotline : 092-265-2884  
Line : @motoparam5  
FB : motoparam5

**MOTO PRARAM5** **KTM**



Hotline : 092-265-2884  
Line : @motoparam5  
FB : motoparam5

**TRIUMPH**  
PRARAM5



Hotline : 082-917-2555  
Line : @triumphPraram5  
FB : triumphPraram5

**ROYAL ENFIELD**  
PRARAM 5



Hotline : 080-100-8881  
Line : @Repraram5  
FB : RoyalEnfieldPraram5

**VT**  
VESPA THONBURI



Hotline : 092-770-6944  
Line : @Vespathonburi  
FB : vespathonburi



**เอ็นบีไดรฟ์**

Hotline : 095-590-6621  
Line : @mdrive  
FB : mdrivehonda



**GPR RACING**

Hotline : 095-590-6621  
Line : @mdrive  
FB : gpxmotogroup



**ไมโตสแควร์**

Hotline : 095-590-6621  
Line : @mdrive  
FB : yamahamotosquare

เรียกว่าเป็นช่วงยอดเยี่ยมที่สุดสำหรับรถในตระกูลนี้เลยก็ว่าได้ หลัง จอห์น แมคกินเนสส์ ค้าแชมป์ปี 2015 ในรุ่น Senior TT บนเกาะแห่งคนจริง Isle of man ซอนต้า ตัดสินใจเปิดตัว Fireblade SP 'TT Special Edition' ในปี 2016 ซึ่งผลิตออกมาเพียง 50 คัน และ 30 คันถูกใช้เป็นรถสำหรับมาร์แชลในการแข่ง TT ปีเดียวกัน Fireblades รุ่นพิเศษ อย่างรหัส 'SP' และรุ่นที่พิเศษกว่าอย่าง 'SP2' จึงดูเป็นความพยายามในการจัดประกายความตื่นเต้นของ ซอนต้า ให้แก่เหล่าสาวก CBR ฟัน เพราะรถปี 2016 นั้นไม่ได้รับการอัปเดตอะไรใหญ่ๆ มาตั้ง 7 ปีแล้วนับตั้งแต่ เบลด ปี 2008 ถูกปล่อยลงสู่โชว์รูม แต่มันก็เป็นความที่คนจริงอะไรจริงด้วยพลังกำลังที่มีอยู่แบบไม่มากจนเกินการควบคุมรูปลักษณ์ที่สวยงามดูดี คุณภาพงานประกอบและความทนทานหายห่วงตามสไตล์ ซอนต้า และสุดท้ายคือสมรรถนะด้านการควบคุมอันเหนือชั้น - ตัวผมเองมีโอกาสได้ใช้รถรุ่นนี้ลงแข่งหนึ่งฤดูกาลใน บริติช ซูเปอร์สต็อก และคิดว่ามันจักรกลที่ 'เลอค่า' ที่สุดอีกรุ่นหนึ่งในแวดวงสองล้อเลยทีเดียว

สำหรับรุ่น TT Special ล้ำนี้มาพร้อมระบบกันสะเทือน Öhlins ทั้งหน้า/หลัง ท่อ Akrapovic และของตกแต่งต่างๆ สไตล์เรซซิ่ง อาทิ ชุดพิกเก้

เกียร์โยง การ์ดเบรก ฯลฯ ซึ่งทำให้มันดูเหมือนกับรถแข่งที่สวมแว่นกันแดด และทันทีที่ขึ้นคร่อมผมก็ตระหนักได้ว่ามันให้ความรู้สึกแบบนั้นจริงๆ ด้วยพิกเก้ที่สูงจนดูคล้ายกับถูกขีดมาให้เหมาะกับช่วงของคนที่ยาวสันมากกว่า จึงทำให้คนที่สูงเกือบ 180 ซม. อย่างผมคร่อมแล้วจึงรู้สึกคับแคบและช่วงขาต้องงอเยอะไปนิด

ด้วยความที่อยากฟังเสียงท่อ 'อาคา' จัดเลยไม่รอช้า จัดแจงรีบสตาร์ทเครื่องด้วยความหมั่นเขี้ยวและให้ตายเถอะมันลั่นจริงอะไรจริง อาจจะมีเสียงดังรบกวนเพื่อนบ้านไปหน่อยเสียด้วยซ้ำถ้าให้พูดกันตรงๆ เมื่อถูกปล่อยให้วอร์ม เครื่องยนต์ดูจะเดินเบาได้ไม่ค่อยเรียบเท่าไรนัก; ด้วยรอบเครื่องที่ขึ้นและตกลงเองเป็นจังหวะ ราวกับนกแก้วตัวนี้ไม่แสบปีอยากรีบซัดน้ำมัน พร้อมส่งเสียงกระหึ่มเป็นจังหวะออกมาผ่านปลายท่อด้วยความไม่พอใจ แต่ทันทีที่เริ่มเคลื่อนตัว รอบเครื่องก็เปลี่ยนไปเป็นแรงได้หมดจด แบบเนียนเท่าที่จะเนียนได้ ไม่กระตุก ไม่สะอึก พร้อมเสียงที่หวานเจี๊ยบซัดแจ้ว จนทำเอาคุณเผลอเบิ้ลเครื่องเล่นทุกครั้งที่มีโอกาส - ฮั่นแน่!!

นอกจากตำแหน่งที่นั่งที่เหมือนตัวแข่งแล้ว SP ที่มาพร้อมโช๊คอัพ Öhlins กระบอกทอง ยังถูกขีดช่วงล่างมาได้ดั่งงามจนทำให้มันสามารถตอบสนองต่อ



# Fireblade TT

## 2016

### CBR1000SP

## 2012/16 HONDA CBR1000RR FIREBLADE

### ต้องดูอะไรบ้าง :

รวมๆ แล้วเบลดปี 2012 คือโมเดลเดียวกันกับที่เปิดตัวตั้งแต่ปี 2008 แต่ก็ได้รับการปรับปรุงเล็กน้อย เปลี่ยนระบบกันสะเทือน ล้อ และเรือนไมล์ LCD ใหม่ - ซึ่งนั่นก็ไม่ใช่เรื่องที่ไม่ดีหรืออะไร เพราะยังรกรุ่นนี้ถูกผลิตเป็นเวลานานเท่าไร ผู้ผลิตก็ย่อมมีเวลาแก้ไขข้อบกพร่อง ปัญหา นานขึ้นเท่านั้น และพลัฟร์ที่ได้คือเบลดในเจเนเรชั่นนี้ที่ขึ้นชื่อในเรื่องของความทนทานเชื่อถือได้ สิ่งที่ต้องดูเพียงอย่างเดียวสำหรับรุ่น C-ABS คือการเข้ารับเซอร์วิสของระบบดังกล่าว เพราะฮอนด้าแนะนำให้มีการตรวจเช็คและซ่อมบำรุงในทุกๆ สองปี ซึ่งเป็นขั้นตอนที่ใช้เวลาประมาณ 5 ชั่วโมงในการทำและมีความยุ่งยากเพราะจำเป็นต้องถอดหม้อน้ำและท่อด้านล่างออกเพื่อให้สามารถเข้าถึงเครื่อง C-ABS ได้ เจ้าของหลายคนจึงมักมองข้ามตรงจุดนี้ แต่หากมีเศษดินหรือสิ่งสกปรกต่างๆ เข้าไปอุดตันบริเวณตัวปั๊ม ค่าซ่อมมันบอกได้เลยว่าไม่น้อยแน่นอน รถที่ถูกใช้งานในสภาพอากาศที่มีความชื้นและมีเกลือผสม อาทิ ใกล้เคียง มหาสมุทร มักมีรายงานว่าพบปัญหาลูกสูบคาลิเปอร์เบรกเป็นสนิม สามารถเช็ดได้ด้วยวิธีการขัดเสตนต์หน้าแล้วล้างหม้อน้ำดูว่าติดหรือไม่ ในส่วนของแฟร์ริงกลางเป็นบริเวณที่ควรเช็คมากที่สุดเพราะใช้ไปนานๆ จะมีอาการกรอบและประะ พอดนมือหนักๆ ถอดจึงมีโอกาสเสียหายง่าย!!

ดาบไฟพิสูจน์ให้เห็นถึงความคม  
แต่คนขี่กลับที่อลัน!!

ทุกการบังคับแบบนิ่งได้ใจ คล้ายกันกว่าที่ใหญ่ปี 04 นกแก้วล้านพร้อมสาดโค้งได้หนักและเร็วเท่าที่ใจคุณต้องการ ทั้งยังไม่ออกอาการคือดึงเวลาคุณขอให้มันร้อนไปตามโค้งให้เร็วขึ้นอีกนิด โค้งเร็วและยาว กวาดสวยๆ จึงเปรียบเสมือนบ้านหลังที่สองของ SP คล้ายกันกับเชกชั้นบนเขาของรายการ TT ที่มันคว้าแชมป์มานั้นแหละ

สำหรับการชะลอความเร็วมัน เบลด ปี 2016 ก็ทำได้ไม่เลว แต่เบรกหน้าอาจให้ความรู้สึกแปลกๆ อยู่เล็กน้อยสำหรับคนที่ไม่ชิน เพราะเวลาเริ่มบีบกันช่วงประมาณนิ้วแรกคุณ จะรู้สึกเหมือนเบรกไม่ค่อยดูดเท่าไรนัก แต่พอไล่หน้าหนักต่อไปอีกแค่นิดเดียวจู่ๆ เบรกจ...

### SPECS

#### 2012/16 Honda CBR1000RR Fireblade

<b>ENGINE</b>	
Type:	999.8cc, liquid-cooled, 16v, inline four
Bore x Stroke:	75mm x 55.1mm
Compression:	12.3:1
Fuelling:	Electronic fuel injection
Tested power:	163bhp @ 12,000rpm
Tested torque:	107Nm @ 8,600rpm
<b>CHASSIS</b>	
Frame:	Aluminium twin spar
Front suspension:	43mm inverted Showa BPF forks, fully-adjustable
Rear suspension:	Showa BFRC Monoshock, fully-adjustable
Front brakes:	Four-piston radial monoblock callipers, 320mm discs. C-ABS optional
Rear brakes:	Single-piston caliper, 220mm disc. C-ABS optional
<b>DIMENSIONS</b>	
Wheelbase:	1407mm
Seat height:	820mm
Dry weight:	200kg
Fuel capacity:	17.7 litres
<b>SPEED</b>	
0-60:	2.94 sec
0-100:	5.60 sec
0-120:	7.18 sec
Stg ¼ mile:	10.31sec @ 145.33mph
Standing mile:	26.49sec @ 175.24mph
Top speed:	177.60mph
<b>RUNNING COSTS</b>	
Service interval:	
Minor:	4,000
Major:	8,000
Valve clearances:	16,000
<b>SERVICE COSTS</b>	
Minor:	£160
Major:	£300
Valve clearances:	£500
Right fairing:	£381.66
RH Engine casing:	£263.83
Brake lever:	£44.65



ท่ามุมให้กว้างแล้วชิดโค้งมา

## ความคิดเห็นของคาร์ล...


SP เป็นรุ่นที่พีดึนเด่นอยากลองขี่มากที่สุด ถึงถึงแม้แล้วจะไม่ทำให้ผมรู้สึกผิดหวังแต่ก็ไม่ได้รู้สึกว้าว... อะไรมากมายด้วยเช่นกัน ไม่รู้ว่าคนอื่นคิดเหมือนกับผม แต่ก็ไม่มันส์พิเศษหลาย TT มันก็ดูสวยคนสู๊ CBR ปี 04 ไม่ได้สำหรับผม เกมพวชนักแข่งรถไม่ลองก็ไม่ได้ทำให้รู้สึกตื่นตาตื่นใจอะไรด้วยเช่นกัน การเป็นรุ่น TT Special ทำให้หนักแล้วน้ำหนักมาพร้อมท้อที่ล้นมาก เช่นเดียวกับชุดพิกเก้และก้านเบรก/คลัตช์สไลด์แรงซิ่ง แต่เอาตรงๆ พิกเก้หนักแล้วเชิดไวสูงเกินไปมาก (แม้แต่กับรถสปอร์ตด้วยกัน) ขนาดผมที่เป็นคนตัวเล็กคร่อมแล้วยังรู้สึกได้ เครื่องยนต์ส่งกำลังได้เนียนมาก แต่ก็ยังมาแบบนุ่มหนักติดมือ มีความจับไวและให้อัตราเร่งแบบถ้าเฟลเมื่อไหร่ใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดได้แบบไม่รู้ตัว ในส่วนของเซสชันนี้เป็นของขึ้นชื่ออยู่แล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง SP ลำนี้ที่มาพร้อมโช๊ค Ohlins กระบอกทอง ซึ่งก็จะขึ้นถนนที่มันเรียบมากแล้วรู้สึกกระด้างอยู่บ้าง แต่ให้ความรู้สึกคมและจับอาการได้ดีมากเวลาขี่ในย่านความเร็วเยอะๆ ทุกอย่างรู้สึกนิ่งและมั่นคง ปลอดภัยบน SP ถึงจะไม่มีโหมดขับหรือระบบอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ คอยช่วย (ขนาดควิกชิฟยังไม่มี) แต่สำหรับผมแล้วมันกลับมันส์เพราะคุณต้องใช้ทักษะที่สั่งสมมาในการควบคุมทุกอย่าง...!!

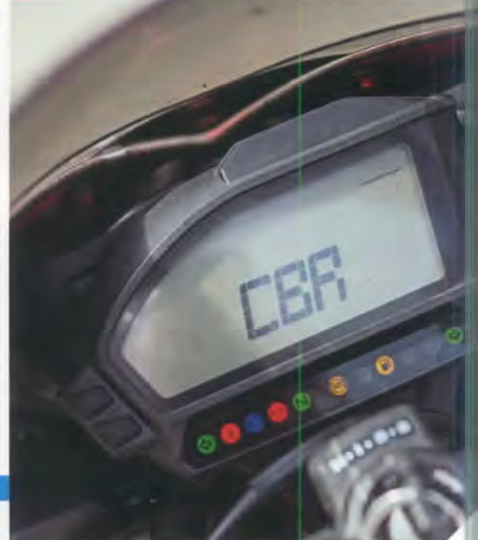
## BEST BOLT-ON... ชีวหน้าทรง DOUBLE BUBBLE

ชีวิตตรรกของเบลตทำมาล้นและเล็กเปิด ดั้งนั้นถ้าคุณต้องการใช้รถในการออกรถหรือแม้กระทั่งใช้ความเร็วสูงๆ เราแนะนำให้เปลี่ยนไปใช้ชีวหน้าทรงนี้ที่สูงขึ้นอีกและมีวงจำหน่ายที่ Slipscreens

๗ ก็เกิดอาการจับในทันทีและจับแบบค่อนข้างอยู่ปีกจนหน้ารถที่มิดไปด้านหน้า คือระบบเบรกมันมีกำลังดีแต่เดาทางยากไปหน่อยสำหรับผม - เลยน้าไปสูการไม่กล้ากำหนดแบบพรวดเดียวต้องค่อยๆ กดไล่ไปเรื่อยๆ เพราะไม่รู้ว่าจะอะไรจะเกิดขึ้น

แต่สิ่งที่คุณสามารถทำได้ และทำได้ง่ายมากคือการตอบสนองของคันเร่งและคาแรกเตอร์ในการส่งกำลังของรถ เบลด ตัวนี้เป็นรูปซูเปอร์ไบค์แต่ที่รุ่นสุดท้ายที่ยังไม่ยอมเปลี่ยนไปใช้ระบบคันเร่งไฟฟ้าจึงไม่มีระบบอิเล็กทรอนิกส์อย่างหมดซบซิบให้เลือกปรับ หรือระบบ Traction control ผมทราบดีว่าระบบพวกนี้ช่วยให้คุณคุมรถได้อุ่นใจ ปลอดภัยขึ้นบนถนน แต่คันเร่งที่เบิดแล้วมาตรง ไม่มีอาการกระชากหรือสะดุด เช่นเดียวกับพลังกำลังที่ส่งมาให้ใช้สอยติดมือแบบไล่ระดับขึ้นไปได้อย่างสวยงาม

ตามที่เบิด คือสิ่งที่ทำให้ระบบล้าๆ ดูไม่จำเป็นเลยอยากไปเน้นๆ หรืออยากใส่น้ำมันๆ แคเปลี่ยนวิธีการสั่งงานของมือของคุณก็สามารถพลิกบทบาทได้ตามอารมณ์โดยไม่ต้องมีคอมพิวเตอร์มาตัดสินใจแทนควิกชิฟเตอร์เห็นจะเป็นอย่างเดียวยที่ควรมี เพราะสามารถช่วยให้การขับขี่ที่คุมได้ง่ายอยู่แล้ว มีความลื่นไหลต่อเนื่องมากยิ่งขึ้น เมื่อประกอบกับชีวหน้าที่สูงกว่าชีวเดิมติดรถหนักน้อยกว่าพิกเก้ที่สามารถปรับระดับให้ต่ำลงกว่านี้อีกนิด แค่นี้ก็คุณก็จะได้รถสปอร์ตไบค์แต่ที่พร้อมไปไหนไปกัน จักรกลที่พร้อมให้รางวัลคุณเมื่อขับขี่ได้ดีด้วยสมรรถนะแบบถึงอกถึงใจและพร้อมลงโทษคุณหากคิดอยากซ่าเกินระดับทักษะของตนเอง นั่นคือสิ่งที่ผมชื่นชอบมากที่สุดในการหัด Fireblade SP รุ่น TT Special ตัวนี้...!! 



## SLOW PROGRESS

เมื่อทั่วโลกต้องเผชิญหน้ากับวิกฤตเศรษฐกิจในปี 2008 ซึ่งส่งผลกระทบต่อหลายประเทศและอุตสาหกรรมมอเตอร์ไซค์เองด้วยเช่นกัน เมื่อก่อนนี่ถือเป็นธรรมเนียมที่หลายคนทราบกันดีว่าผู้ผลิตรถมักทำการอัปเดตโมเดลครั้งใหญ่ในทุกๆ สี่หรือห้าปี โดยในระหว่างช่วงปีดังกล่าวก็จะมีรถปรับรุ่น เพิ่มนี้เล็กๆ น้อยๆ แต่ปรากฏว่าหลังปี 2008 เป็นต้นไปทุกอย่างจำต้องถูกระงับไว้จนแทบจะหยุดนิ่ง หลังจาก Fireblade ปี 2008 เบิดตัว จึงไม่มีการอัปเดตอะไรใหญ่ๆ เลยแบบเรียกได้ว่าแทบจะเป็นรุ่นเดิมไปจนถึงปี 2016 โดยมีการเพิ่มโมเดล ABS เข้ามาในปี 2009 เรือนใหม่ลำใหม่ที่มีเลขบอกเกียร์ในปี 2012 และปรับโคมเล็กเล็กน้อยเพื่อรักษากระแสด้านความสนใจของผู้ใช้ไว้

ในปี 2014 มีการเบิดตัวรุ่น SP ที่เรียกเสียงฮือฮาได้บ้าง ส่วนตัวแสดนารถเองก็ได้รับการปรับในส่วนของฟาสบูใหม่ ปรับแมพและเปลี่ยนชุดปากแตร แต่ไม่เคยมีรุ่นไหน

ที่ได้รับการปรับเปลี่ยนครั้งใหญ่ในส่วนของตัวเอง เฟรมกันสะเทือน อิเล็กทรอนิกส์ พร้อมๆ กัน จนกระทั่งถึงปี 2017 ซึ่งเป็นโคมที่เราเห็นอยู่ในปัจจุบัน!!



*addiction*

BEN MCINTOSH'S...

# KAWASAKI ZX-10

คาว่าซากิ ZX-10R นับเป็นหนึ่งในสปอร์ตไบค์คลาสพันซีซี  
ที่ได้รับคามนิยมสูงสุดตลอดการ Addiction ของเราในฉบับนี้  
จึงพาไปดูอีกหนึ่ง 'ความสุด'  
ของพี่ใหญ่ตระกูลนินจาขวัญใจมหาชน!!



WORDS: FRODO IMAGES: CHAPLIN 11UA/15BU1580: UBORO STYLE







*addiction*

**FAST  
BIKES**  
WWW.FASTBIKESMAG.COM

### **SPECIFICATIONS**

#### **KAWASAKI ZX-10R**

##### **PERFORMANCE:**

- Woolich ECU Flash
- Woolich quickshift
- K&N Air Filter
- Carbon RaceFit GrowlerX Exhaust with titanium headers
- Renthal Chain
- Renthal Sprockets

##### **HANDLING:**

- Renthal clip-ons
- Renthal grips
- Accosato Master Cylinder
- Hel Braided Brake Lines
- Öhlins Forks
- Öhlins Shock
- Pirelli Supercorsa tyres

##### **AESTHETICS:**

- Lever Guard
- Double bubble screen
- Hotbodies tail tidy
- Relocated reg plate
- Light covers
- R&G bobbins
- R&G fork sliders
- R&G paddock stand bobbins
- R&G rad guard
- Exposed front sprocket
- Carbon infill panels
- Carbon hugger
- Carbon frame guards
- Carbon swingarm covers
- All finished in anniversary colours

# FAST BIKES

WWW.FASTBIKESMAG.COM





WORDS: DANGEROUS IMAGES: DOUBLE RED  
แปล/เรียบเรียง: KRITCHANUT BOONCHOEISAK

# SHARPENING THE BLADE

จะทำให้ดาบที่คมอยู่แล้ว คมขึ้นไปอีกได้ยังไง?  
หนุ่มๆ จากทีมฮอนด้าในรายการ  
บริติชซูเปอร์ไบค์มีคำตอบ!!





เราคิดว่าคุณยังฝีมือไม่ถึงขั้นครับ...บรูซ



โอกาสในการบินไปยังประเทศสเปนแล้วจับ Honda CBR1000RR SP ลงหวดในสนามจนฟ้าเหลืองกันไปข้างไม่ได้มีมาบ่อยๆ ที่หายากยิ่งไปกว่านั้นคือการได้ทดสอบตัวแข่ง SP2 ซูเปอร์สต็อคในรายการ BSB ของแบรนดี้ญี่ปุ่นพ่วงด้วย แต่สำหรับลากลอยของแหม่อย่างการได้นำตัวแข่งซูเปอร์ไบค์ 215 ม้า รัตยางสลิก มูลค่า 3.8 ล้านบาทของทีมเดียวกัน ลงไปหวดในสนามที่เหมาไว้แต่เพียงผู้เดียว อันนี้ชีวิตหนึ่งจะเกิดขึ้นซักกี่ครั้งก็คงไม่รู้ แต่ทั้งหมดที่กล่าวไปนี้แหละครับคือสาเหตุที่เราถูกเชิญมายัง สนามแข่งมอนเต้ บลังโก ในวันที่แสงอาทิตย์ลงมาถึงกับสิ้นแตรก็อย่างดุดตึ่ม...แค่นี้ก็วันก่อนที่การแข่งขันบริติชซูเปอร์ไบค์จะเริ่มต้นฤดูกาล

เนื่องจาก คาร์ล มิวต์วุ่นอยู่กับการสะสมแสตมป์เซเวน ส่วน บูทตี้ ก็ไม่ว่างเพราะต้องไปเข้าครอสสดนำหนักจากเบียร์และพายที่เจ้าตัวสวาปามทุกเมื่อเชิ้อวัน หน้าที่ในการคว้าโอกาสนี้ไว้จึงตกเป็นของผม เพราะเราไม่เพียงแค่มายอกแล้วว่าจักรกลทั้งสามรุ่นนั้นแตกต่างและดีกว่ากันยังไง แต่ยังรวมไปถึงคุณต้องมีทักษะขนาดไหนถึงจะขี่มันได้และท้ายที่สุดคือบอกเล่าถึงขั้นตอนในการนำรถถนนป้ายแดงมาเนรมิตให้กลายเป็นตัวแข่งสเปกซูเปอร์สต็อคและซูเปอร์ไบค์ในรายการแข่งขันระดับประเทศที่ขึ้นชื่อมากที่สุดรายการหนึ่ง โดยชื่อแม่สำหรับการทดสอบในครั้งนี้มีเพียงชื่อเดียว...คือหัวล้ม!! 🏍️

**W**มเคยใช้รถรุ่นนี้มาหนึ่งปีเต็ม วันที่ได้เป็นเจ้าของมันครั้งแรกก็สะสมไมล์ไปรวดเดียว 800 กม. บนทางหลวงชนบทถึงจบทริปนั้นจะปวดกันไปนาน แต่มันก็เป็นวันที่ขี่รถสนุกที่สุดวันหนึ่งซึ่งผมไม่ได้สัมผัสอารมณ์แบบนี้มานานมากแล้ว ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะทางที่เลือกใช้นั้นดีแต่รถก็ยังถือเป็นปัจจัยที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งที่ขาดไม่ได้ด้วยเช่นกัน ผมจึงกลายมาเป็นแฟนของรหัส SP... จริงอยู่ที่ตอนออกมาช่วงแรกๆ มันโดนกระแสวิพากษ์วิจารณ์อยู่บ้าง แต่การได้มีโอกาสกลับมาขี่ CBR1000RR SP อีกครั้งในสนามมอนเต้ บลังโก่ กลับทำให้ผมทบทวนถึงคุณสมบัติที่ดีของรถรุ่นนี้ซึ่งมีอยู่ด้วยกันหลายประการ อันดับแรกเลยคือ “มันขี่ง่าย” เพราะมีแรงม้าที่ไม่สูงมาก ซิ่งไต่โน้แล้ววัดได้ 178 bhp (ฮอนด้า เคลมมา 189 bhp) ซึ่งเมื่อเทียบกับรถสปอร์ตพันธุ์ซีซีรุ่นอื่นในตลาดที่เคลมมาสูงกว่า 200 bhp กันทั้งนั้น คุณคงเข้าใจว่าทำไมบางคนถึงบอกว่า รถฮอนด้า มีแรงมันน้อยกว่าชาวบ้านซึ่งพวกเขาก็มีสิทธิ์ที่จะพูดแบบนั้น ถ้านามสกุล ‘มาร์เกซ’ และมีชื่อว่า ‘มาร์ก’ เพราะในชีวิตจริงโดยเฉพาะอย่างยิ่งบนท้องถนน แรงม้ากับกำลัง

ของ SP ก็ถือว่ามิให้ใช้แบบพอเหลือเฟือ (ใครที่เคยขี่รถซูเปอร์ไบค์จะทราบดีว่ารถยิ่งแรงม้าเยอะยิ่งขี่เหนื่อยเพราะต้องออกแรงคุม) ดังนั้นความง่ายและคุมให้อยู่มือได้ไม่ยากจึงถือเป็นอีกหนึ่งข้อดีของรถรุ่นนี้ ชุมพลังของ เบลด ได้รับการปรับปรุงครั้งใหญ่ในปี 2017 กับรายละเอียดในทุกชิ้นส่วนตั้งแต่ ลูกสูบ ฝาสูบ เฟลา ลูกเบี้ยว จนถึงก้านสูบ ฯลฯ ล้วนได้รับการทำทรีทเมนท์โดย HRC ทั้งสิ้น ซึ่งผลลัพธ์ก็ออกมาชัดเจน เพราะถึงรถจักรยานยนต์ของพวกเขาจะไม่ได้เร็วที่สุดในคลาส แต่ก็มาพร้อมสมรรถนะและการควบคุมที่สามารถรองรับการเขียนได้เป็นอย่างดีไม่ว่าผู้ขี่จะชื่อดानीหรือวันชัย

สนามมอนเต้ บลังโก่ มีทางตรงด้านหน้าที่ยาวแบบรถซูเปอร์ไบค์เปิดหมดปลดกและไล่ได้สุดครบทุกเกียร์ ผมออกจากโค้งขวาสุดท้ายในเกียร์สามพร้อมยางหลังที่สไลด์เพราะแรงบิดซึ่งทำให้ยาง Supercorsa ดัดรถเริ่มบิด ในขณะที่ใช้คไฟฟ้า Semi-active กระบอกทองของ Öhlins สาละวณอยู่กับปรับการความหนืดน้ำมันให้ล้อของรถเกาะไลน์ได้นิ่งที่สุด จึงหะกกลับมากะทุ้งคันเร่งช่วงแรกรถมีอาการพุ่งเล็กน้อย พอรอบเครื่องยนต์กวาดสูงขึ้นไปยังส่วนบนของเรือนไมล์รับกับความเร็วและอัตราเร่งที่เพิ่มขึ้นแล้ว ตัวรถกลับออกโค้งและยังเข้าสู่ทางตรงได้นิ่งและแน่น ไม่มีห้อย ไม่มี

TECH DATA

Honda CBR1000RR SP

ENGINE	
Type:	999cc, L-C, DOHC, in-line-four
Bore x Stroke:	76 x 55.0mm
Compression:	13:1
Fuelling:	Electronic fuel injection
Claimed power:	189bhp @ 13,000rpm
Claimed torque:	85.5 ft-lbs @ 11,000rpm
ELECTRONICS	
RBW/Riding Modes:	Yes/5 modes
Traction Control:	Yes/9 levels and off
ABS:	Yes (cornering ABS)
Quickshifter:	Yes
Wheelie Control:	Yes
Launch Control:	Yes
Autoblipper:	Yes
CHASSIS	
Frame:	Diamond, twin-spar
Front suspension:	Öhlins S-EC NIX30
Rear suspension:	Öhlins TTX36 shock
Front brakes:	Brembo Monobloc calipers
DIMENSIONS	
Wheelbase:	1405mm
Seat height:	834mm
Wet weight:	195kg
Fuel capacity:	16 litres
INFO	
Price:	£19,999
From:	www.honda.co.uk

# HONDA

## CBR1000RR SP

Highlights

- แรงม้า 189 bhp
- แรงบิด 85.5 ft-lb
- น้ำหนัก 195 kg (Kerb)
- เสียงอิเล็กทรอนิกส์
- การควบคุมบนๆ
- ระบบกันสะเทือนไฟฟ้า

- BRAKING 7
- ดีด ABS ถึง 8
- STABILITY 8
- ดีง นิ่งคง 8
- AGILITY 8
- เพอร์มาอด Apex 7
- DRIVE 7
- เบ็ดนิท 7
- FUN 7
- แล่วจะสนุกกับการคุมรถ



ขออีกสักสองสามรอบเขาก็จะเข้า apex ได้แล้ว



## HONDA CBR1000RR SP

เป็นต้องค่อยๆ ไล่น้ำหนักเบรกไปเรื่อยๆ พร้อมเมื่อระยะ เพื่อพยายามบอกเซ็นเซอร์ว่าผมรู้ตัวว่ากำลังทำอะไรอยู่ ไม่ต้องยุ่ง

มาถึงสมรรถนะด้านการเข้าโค้งของ เบลดกันบ้าง กับแชสซีที่ออกแบบมาโดยเน้นความคล่องตัวซึ่งไม่ออกอาการชกแอ๊ะในจังหวะที่ผมพับรถเข้าโค้งแรก CBR ให้ความรู้สึกเล็ก สปอร์ต และกะทัดรัด ทั้งหมดล้วนบ่งบอกว่ารถคันนี้โหยหาการแบนด้าๆ ซึ่งผมก็สนองให้ตามที่มันเสนอ ช่งหน้าที่ยื่นชื่อเรื่องความเฉียบคม มันคงอยู่แล้ว เมื่อรวมเข้ากับกันสะท้อนไฟฟ้าอัจฉริยะช่วยให้ผมจับอาการของยางได้แบบเต็มเม็ดเต็มหน่วยโดยไม่ต้องมานั่งเหวอหรือเดาว่ามันจะเกาะอยู่รึเปล่า...ไม่ว่าจะเป็นโค้งช้าหรือโค้งเร็วที่ออกแบบเปิดคันเร่งหมดในเกียร์ห้า CBR ก็เอาอยู่แบบเหลือๆ กับดักของสนามมอนเต้ บัลลังก์ ที่ส่งรถมอเตอร์ไซค์กลับบ้านเป็นอะไหล่มาแล้วกันก่อนก็คือโค้งเร็วสวิงขวาที่ซ่อนอยู่ที่บริเวณทางตรงด้านหลัง งานนี้ถ้าไม่เลี้ยวก็หลุดแต่เสถียรภาพของ SP

SP รุ่นแรกจากอนด้า นอกจากเป็นรถที่ดีแล้ว ก้ำข้อเก็บไว้อีกก็เป็นการลงทุนที่ดีด้วยเช่นกัน

## THE ORIGINAL SP

สองล้อซัพพลิง V-twin 90 องศาที่ค่ายปิกนกลองประชันกันทุกชาติ มาพร้อมรหัส VTR1000 SP1 และมีแรงม้าสูงสุด 130 bhp ในปี 2000 ด้วยารกบึงเหยียนของ โคลิน เอ็ดเวิร์ดส์ SP1 สามารถขยับตำแหน่งเซปป์ World Superbike ไปครองได้สำเร็จ ตลอดจนได้รับการขนานนามให้เป็นหนึ่งในรถจักรยานยนต์ Race Replica ที่โดดเด่นที่สุด โดยรุ่นโปรดักชันก็มีการผลิตจำหน่ายจำนวนมากมาพร้อมราคาที่ค่อนข้างแพงแต่ก็เป็นที่ต้องการของมหาชน ซึ่งเป็นเหตุผลให้หากอยากได้มาครอบงวณนี้ราคาของมันก็จึงเริ่มต้นตั้งแต่ 4-8,000 ปอนด์ (หนึ่งแสนห้าหมื่นถึงสามแสนบาท) SP1 อาจไม่ใช่รถที่เร็วหรือมีสมรรถนะด้านการควบคุมที่ดีที่สุด แต่ถ้าพูดถึงเรื่องของความแตกต่างและเอกลักษณ์ รถรุ่นนี้มีอยู่เต็มๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเสียงดูบู้ จากเครื่อง V-twin

ย้าย ราวกับหน้าอกหน้าใจของพวกนางแบบชุดชั้นในจากวิกตอเรีย ซีเคร็ท ชิวหน้าขนาดเล็ก ทำให้การมอบหลบอากาศสามารถทำได้ลำบาก (เขาสร้างมาสำหรับคนตัวสูงขนาดไหนอย่างรู้?) ส่งให้กระแสมลมในช่วงทางตรงพัดเข้ามาปะทะกับแขนและหัวที่ไม่มีอะไรมาบังของผมแบบรู้สึกได้ จนเริ่มกระพือและแฉ่งเล็กน้อย ตั้งแต่จังหวะที่ตัดขึ้นไปเกียร์สี่ ห้า และหก ผ่านควิกชิฟติดรตที่ทำให้ต่อเกียร์ได้โดยไม่ต้องยกคันเร่ง

ความเร็วบนเรือนไมล์สี่ TFT ไหลไปแตะช่วง 289 กม. กว่ๆ ในขณะที่ผมเตรียมบีบกำนเบรกสั่งให้แม่มีมบนเรเดียลส่งแรงดันลงไปยังคาลิปเปอร์ Brembo monoblocs ให้หนักและชะลอความเร็วลงไวที่สุดเพราะไม่อยากหลุดไปจับเอากับแบร์ริเออร์ที่รออยู่ของโค้งด้านหน้าจริงๆ แล้วมันเป็นขั้นตอนที่ดูไม่มีอะไรยุ่งยากถ้า...ระบบเบรก ABS ไม่รอตตัดเข้ามาทำงานอยู่ราวกับโจรมุมตึกที่พร้อมกระโจนตอนคุณเดินผ่านมา การกำเบรกหน้าหนักในทันที จึงเปลี่ยน



## HOW THE BLADE UPPED ITS GAME...

ปี 2017 ฮอนด้าออก Fireblades มาใหม่ด้วยกันถึงสามรุ่น ซึ่งก็รหัส RR, SP และ SP2 จะใช้พื้นฐานเดียวกันเป็นส่วนใหญ่แต่ก็ยังมีรายละเอียดในหลายจุดที่ต่างกัน ทั้งสามรุ่นมาพร้อมน้ำหนักตัวที่ลดลงเฉลี่ยรุ่นละประมาณ 15 กก. เปลี่ยนไปใช้ระบบกันแรงไฟฟ้าเหมือนกันหมดและใช้ระบบ IMU หัวแกนเข้ามาช่วยจับการเคลื่อนไหวของรถ ถือเป็นครั้งแรกที่รถในตระกูลนี้ได้ก้าวเข้าสู่ศตวรรษที่ 21 แบบเต็มตัว เพราะการใช้คันเร่งไฟฟ้าและ IMU ได้เพิ่มฟังก์ชันสมัยใหม่อย่างระบบป้องกันล้อหน้าลจอย, Traction control ระบบควบคุมแรงเอนจิ้นเบรก ฯลฯ - ซึ่งสามารถปรับได้ผ่านเรือนไมล์สี่ TFT สุดทันสมัย ทั้งสามรุ่นยังมาพร้อมแรงม้า แรงบิดและสมรรถนะด้านการควบคุมที่เพิ่มขึ้น โดยรุ่น RR เลือกใช้กันสะเทือน Showa ส่วนรหัส SP เป็นใช้ปรับไฟฟ้า Ohlins ปิดท้ายด้วยรูปปลั๊กหนักที่ถูกปรับให้เฉียบคม ร่วมสมัยมากยิ่งขึ้น ช่วยเพิ่มบุคลิกเฉพาะตัวใหม่ให้กับรถในตระกูล และแสดงให้เห็นว่าทางฮอนด้ายังให้ความสำคัญกับรถในไลน์อัฟสปอร์ตมาขนาดไหน!!

คือสิ่งที่ทำให้ผมประทับใจ เพราะตัวรถยังสามารถเกาะไลน์และสวิงในความเร็วได้แบบต่อให้วนมาเจอกี่ทีก็ไม่มีไปนอนหยอดหน้าเข้าตมที่โรงพยาบาลแน่นอน ความ 'มั่นใจ' นี้เองมันคือคุณสมบัติที่โดดเด่นที่สุดของ เบลด ในสนาม เพราะนอกจากจะเป็นรถที่ขี่ง่ายและไม่เคยทำให้เหวอเลยซักครั้งแล้ว...มันยังทำให้คุณรู้สึกว่าคุณเองมันใจ ซี่ได้เร็วและทำเวลาได้ดีในเวลาเดียวกัน...ถึง Lap time ที่ออกมาจะไม่ได้เร็วมากนักก็ตาม แต่เดี๋ยวก่อนนี้เป็นรุ่นเรียกน้ำย่อยแบบเบาๆ จากรถทั้งสามรุ่นนะครับ ที่เร็วและดูกว่านี้กำลังจะเสิร์ฟให้ได้ทราบในหน้าถัดไป...!! ☺

## Verdict

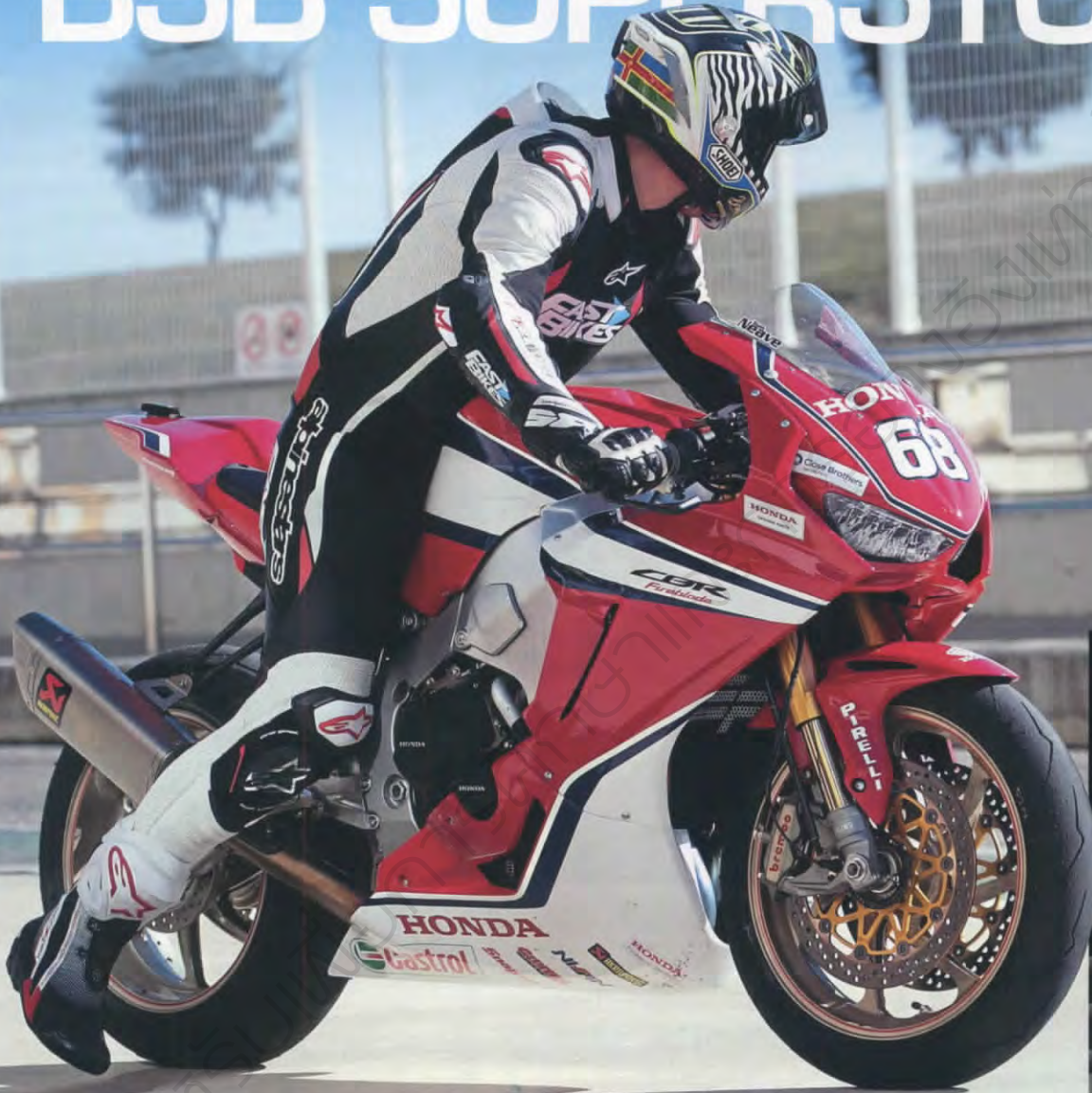
8/10

กำลังดี สมรรถนะด้านการควบคุมเยี่ยมและสปกที่เหนือกว่าตัวสแตนดาร์ดช่วยให้รหัส SP กลายเป็นรถที่มีคาแร็กเตอร์เฉพาะตัวในสนามแข่งขับ นับว่าจะไม่ใช่รถที่เร็วที่สุด แต่ก็ควบคุมให้อยู่ในกรอบง่ายด้วยที่สุดด้วยเช่นกัน!!

- + เสียงแจ่ม, อารมณ์รถตัวแข่ง, ระบบกันสะเทือนไฟฟ้า
- ราคา, แรงม้าเมื่อเทียบกับคู่แข่ง (ถ้าคุณเห็นว่าเร็วนี้ล่ะคือ)



# HONDA CBR 1000RR SP2 BSB SUPERSTOCK



### Highlights

แรงม้า 207 bhp  
แรงบิด 125 Nm  
น้ำหนัก 174 kg (kerb)  
ตัวแข่งของแท้  
กล่องตัวและกสูบฯ  
มือถ่ล้นบน

- **BRAKING** 9  
บันเบือหรือฟีนเบือเนือ
- **STABILITY** 9  
ออย่างก็เบืออ่อบบร
- **AGILITY** 9  
พลิวักบ่ก็ปลาไหลแล้ว
- **DRIVE** 8  
พวอ่นบ่กละโง
- **FUN** 9  
สนุก กานได้!

มือก่อนนี้หากพูดถึงตัวแข่งรุ่นซูเปอร์สต็อกหรือที่หลายคนเรียกกันว่า 'Stocker' ตัวรถนั้นแทบจะมีสเปกใกล้เคียงจากรถที่คุณเห็นจอดอยู่ในโชว์รูมของดีลเลอร์...แต่เดี๋ยวนี้อะไรก็ไม่ใช่อีกต่อไปแล้ว รถที่คุณเห็นอยู่ในภาพนี้เป็น CBR1000RR SP2 ตัวแข่งรุ่นซูเปอร์สต็อกของ ทอม นีฟ ซึ่งเหมาะกับการใช้งานบนทางหลวงพอๆ กับการนำเอาแต่งโมไปต่อกตะปูแทนค้อน SP2 คือรถไฮโมโลกะชั้นรุ่นพิเศษจากฮอนด้า ที่ถึงแม้พื้นฐานของ DNA ส่วนใหญ่จะคล้ายกันกับรุ่น SP และ RR แต่ก็มียัดที่แตกต่างซึ่งถูกปรับเปลี่ยนมาเพื่อช่วยเสริมเพอร์ฟอร์แมนซ์ด้านการแข่งขันโดยเฉพาะเช่นกัน อันดับแรกเลย ลูกสูบแข็งแรงและยังมีน้ำหนักที่เบากว่า วาล์วไอดีโตกว่า

รุ่นแอสตันดาร์ด 1 มม. ส่วนไอเสียโตกว่า 1.5 มม. รวมไปถึงฝาสูบนั้นได้รับการปรับปรุงทรงใหม่เพื่อให้สามารถรองรับเพลาลูกเบี้ยวที่มีระยะลิฟท์วาล์วสูงๆ ได้ ถ้ากติกาของรุ่นที่ลงแข่งชั้นอนุญาติ (แต่สำหรับรุ่นสต็อกไม่สามารถเปลี่ยนได้) เมื่อรวมเข้ากับล้อฟอร์จแบรนด์ Marchesini น้ำหนักเบาที่ช่วยลดน้ำหนักได้สปริงและเสริมให้การควบคุมนั้นมีความฉับไวมากยิ่งขึ้น ปิดท้ายด้วยท่อไอเสีย Akrapovic สเปกแข่งแบบ Full system ทั้งยวง กับกล่อง ECU และชุดสายไฟ HRC ทีมฮอนด้า จึงสามารถเพิ่มแรงม้าของตัวแข่งแท้จริงไฟเบอร์กลาสคันนี้เป็น 207 bhp ซึ่งเป็นตัวเลขที่เยอะไม่น้อย และมันทำให้ผมสามารถสัมผัสถึงความทอร์คจัดได้ทันทีตั้งแต่สตาร์ท

เครื่องเลย ลองบีลคันเร่ง อันที่จริงมันให้ความรู้สึกแตกต่างจากตัวสแตนดาร์ดมาก เบาะสูงกว่า ช่วงล่างแน่นเฟิร์มกว่า และมีสรีระที่ดูดซับแรงกระแทกทำร้ายสูงมากกว่า จากแฮนด์จับใช้คดและชุดพักเท้าเกียร์โยงที่วางมาในตำแหน่งที่ทำให้บุคลิกของรถดูเปลี่ยนไปเป็นคนละคัน สำทับด้วยเสียงลั่นดังกระหึ่มของท่ออากาศซึ่งเล่นเอาแก้วหูของผมเด็นวิ้งๆ ตอนเร่งเครื่องมุ่งหน้าตรงเข้าหาโค้ง พร้อมขาที่ไล่เกียร์ผ่านชิฟเตอร์และ Blipper (ชิฟเตอร์ลิ่ง) แบบเข้าไปลิ้นหัวแตก ซึ่งเกิดจากการปลดคล็อคฟังก์ชันหลังใส่กล่อง ECU HRC ตัวรถดีได้ผมติดมือกว่า จ่ายน้ำมันได้แม่นยำแบบไม่มีอาการกระตุกหรือกระชากในทุกจังหวะ พร้อมให้อัตราเร่งและทำความเร็วได้



จัดจ้านกว่ารถเดิมมาก แหงละก็มันเพิ่มขึ้นตั้ง 28 ตัว แถมรตยังเบาจากการถอดอุปกรณ์สำหรับถนนออก ความแตกต่างในเรื่องของน้ำหนักมันชัดเจนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงก่อนเข้าโค้งที่ SP2 เปลี่ยนสถานะจากตั้งตรงไปเป็น Full lean หรือสิ้นจนสุดขอบได้ไวพอๆ กับความเร็วในการโอนเงินของสายเบรคตอนเด็กไลน์มาขอค่าขนม เรียกว่าพับโค้งไวจนผมต้องจูนสมองใหม่ในขณะที่ใช้ค็อพ Öhlins หน้า/หลัง สเปกแข็งซึ่งถูกนำมาใส่แทนที่โช๊คไฟฟ้าติตรดเดิมของ SP2 ช่วยชีพพอร์ทการถ่ายเทน้ำหนักและรับภาระไว้ได้แบบหมดจด ด้วยความหนักที่ถูกเซตมาทั้งจังหวะยวบและยึดอย่างลงตัวแบบไม่ต้องรอรระบบไฟฟ้าปรับค่า จึงทำให้รู้สึกว่ใช้ค้ำแข็งคูนี่มันทำให้ SP2 รู้สึกมันคงและรองรับแรงกระแทกจากส่วนที่เสียหายของมิวสนามได้เสถียร ต่อเนื่องกว่าและที่สำคัญคือจับอาการของยางได้ละเอียดกว่าด้วยเช่นกัน

ตลอดสัปดาห์ของการเซ็ตรถ และรวมเวลาในการทดสอบสองวัน ทอม กับ ทีมฮอนด้า ทำการปรับจูนรถให้เหมาะกับช่วงล่างและสมรรถนะที่เหมาะสมกับสภาพสนามทุกครั้งที่มีโอกาส เบลด ที่อยู่ใต้หว่างขามผมจึงตอบสนองได้อย่างยอดเยี่ยมในทุกช่วงของแทร็คโดยมีเวลาต่อรอบที่ดีเป็นเครื่องพิสูจน์ เพราะในรอบแรกที่ใช้ความเร็วผมก็กดเวลาลงไปได้ถึง 2 วินาที



## ความคิดเห็นของ TOM

คอลัมน์สัดของ Fast Bikes และนักแข่งรุ่น Superstock 1000 ก็มออด้า ทอม นัฟ จะมาบอกเล่าให้ราฟังเกี่ยวกับความรู้สึกของซำที่มีต่อ CBR1000RR SP2...

"มันเบรคที่ดีมากครับ...อาจต้องใช้เวลาปรับตัวเข้าหาเล็กน้อย แต่ผมก็ได้รับความช่วยเหลือและคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญของทีมฮอนด้าจริงใจทางได้เร็วขึ้น เราลงแข่ง BSB มาแล้วสองสนาม ซึ่งผมก็ไม่เคยหลุดจากอันดับที่ 8 เลย ทั้งยังมีคะแนนสะสมอยู่ในอันดับ 6 ของตารางจนทำให้หลายคนรู้สึกแปลกใจ แต่ผมก็เชื่อว่า Blade ลำนี้ยังพาผมไปได้ไกลกว่านี้อีก หลายคนที่ใช้ระบบ Traction control เข้ามาช่วยในการแข่ง แต่เรายังจำเป็นต้องปรับตั้งและเซ็ทกันอีกเล็กน้อยกว่าที่จะสามารถนำมาใส่และใช้จริงกับรถแข่งของผมได้ สิ่งที่ผมชอบมากที่สุดเกี่ยวกับรถของฮอนด้าคือสมรรถนะด้านการควบคุม เพราะมันบังคับให้มันไปตามที่ผมต้องการได้ง่ายมาก ซึ่งสำหรับสนามที่เร็วและเรียบอย่างซิลเวอร์สโตนมันนิ่งมากคือผมตกหลุมรถก็คั่นนี้ไปแล้ว เพราะยังช้ามากที่ยังเข้าอ้อมมันกัน เป้าหมายถัดไปของผมคือการได้โพเดียมซึ่งมันใจได้เลยว่า Blade คั่นนี้มันก็ยกภาพพจน์จะช่วยให้ผมไปถึงจุดที่ต้องการได้อย่างแน่นอนครับ"...!!

ทอม ไล่กับแต้โม BSB ร่วมกับดาบคูโจ



## HONDA BSB SUPERSTOCK

### TECH DATA

## Honda CBR1000RR SP2

<b>ENGINE</b>	
Type:	999cc, L-C, DOHC, In-line-four
Bore x Stroke:	76 x 55.0mm
Compression:	13:1
Fuelling:	Electronic fuel injection
Claimed Power:	207bhp (Honda BSB dyno)
Claimed Torque:	125Nm (Honda BSB dyno)
<b>ELECTRONICS</b>	
RBW:	Yes
Traction Control:	Yes
ABS:	No
Wheelie Control:	No
Launch Control:	Yes
Quick Shifter:	Yes
Autoblipper:	Yes
<b>CHASSIS</b>	
Frame:	Diamond, twin-spar
Front Suspension:	Öhlins FKR Cartridge
Rear Suspension:	Öhlins RS240 shock
Front Brakes:	Brembo Monobloc calipers
<b>DIMENSIONS</b>	
Wheelbase:	1445mm
Seat Height:	840mm
Wet Weight:	174kg
Fuel Capacity:	16.5 litres
<b>INFO</b>	
New:	EPOA
From:	www.honda.co.uk



LAP TIME:  
1M 47.095

ผมไม่ได้ตั้งใจก็รกับเบรค!!

เมื่อเทียบกับ Lap time ที่ทำได้บนรหัส SP เร็วแรงในการยิงออกโค้งถือเป็นอีกหนึ่งจุดเด่นของเบลดลำนี้ เพราะนอกจากแรงบิดและอัตราเร่งจะมีความทรงพลังกว่ารถสแตนดาร์ดแล้วยังมาแบบต่อเนื่องไล่ระดับได้สมทกว่าด้วยเช่นกัน ซึ่งทำให้การกลับมาเดินคันเร่งนั้นสามารถทำได้ไวและรถกระโจนออกจากโค้งแบบคุ่มง่าย ส่วนถ้าจะให้บอกถึงข้อด้อย ความแรงที่เพิ่มขึ้นนี้เองที่อาจทำให้คุณรู้สึกเหวอได้เวลาเผลอ เพราะรถเร่งหนักแล้วมีอาการหน้ายก รวมถึงท้ายยังมีอาการสไลด์เวลาออกโค้งเร็วของสนาม ด้วยเหตุนี้ผู้ขับขี่จำเป็นต้องมีทักษะ ตลอดจนคุ้นเคยกับฟิลลิ่งลักษณะนี้ที่เกิดขึ้นโดยมีสาเหตุ (และไม่ใช่อาการไม่พึงประสงค์) เพราะเป็นเรื่องธรรมชาติของรถที่ไม่ดีพาดมาเพื่อการแข่งขันและพยายามคุ่มมันให้อยู่ อีกส่วนหนึ่งที่ถูกละเลยคือให้ดีขึ้นอย่างชัดเจนอยู่ในแผนกของระบบเบรค เพราะนอกจากจะมีการถอด ABS ออกแล้ว ตัวแช่งลำนี้ยังใช้ผ้าเบรค Brembo Z04 คู่กับสายเบรคดักซึ่งเพิ่มสมรรถนะในการหยุดความเร็วของ SP2 ได้ดีขึ้นไปอีกขั้น ทำให้ระบบเบรคนั้นสามารถใช้งาน

ได้ตามสั่งไม่คาบคูกคาบคอกว่า ABS จะตัดเข้ามา ยึดระยะหรือจำเป็นต้องไลน์หนักเบรคเยอะ เพราะกตเบรคได้ไวและหนักตามต้องการ ทั้งยังจัดการทำงานของคาลิเปอร์ผ่านกันเบรคหน้าได้ง่าย การทำเทรลเบรคไลน์หนักเข้าไปในโค้งเพื่อช่วยแต่งไลน์จึงสามารถทำได้สะดวกในมือของคนเป็น การทำมุมเข้าหาจุด Apex และควบคุมรถไปตามเรซซึ่งไลน์จึงเป็นไปตามที่ต้องการ คือมันซีได้ถูกใจผมเอามากๆ โดยต้องยกให้เครื่องยนต์เป็นดาวเด่นของแพ็คเกจทั้งหมดเพราะส่งกำลังได้จัดจ้านถึงใจกว่า SP เดิมๆ ที่ถูกอุปกรณ์รักโลกอย่างตัวกรองไอเสีย ฯลฯ ตอนกำลังเอาไว้มาก เมื่อรวมเข้ากับส่วนอื่นที่ถูกเซตมาให้ดีตามลงตัวสมบูรณ์แบบ มันจึงแตกต่างจาก CBR พันที่ผมเคยขี่มาทั้งหมด จนสามารถตอกหน้าคนที่บอกว่ารถสปอร์ตรุ่นใหม่จากฮอนด้ายังไม่เร็วพอ คมพอหรือมีคาแรคเตอร์พอให้จับเป็นเป้าสักได้อย่างแน่นอน ถ้ามองจากคุณสมบัติที่กล่าวไปทั้งหมดตัวแช่งฮอนด้า SP2 ลำนี้มันทุกอย่าง แต่สำหรับคันที่สามและเป็นคันสุดท้ายในการทดสอบนี้ยังมีอะไรน่าสนใจ 'เพิ่ม' ให้คุณถึงอกถึงใจได้อย่างแน่นอน เอาละ... ถึงเวลาทดสอบตัวแช่งซูเปอร์ไบค์กันแล้ว...!! 🏁

## Verdict

9/10

ฮอนด้าได้เพิ่มอีกรุ่นมาแรงรอบยุคกับสมรรถนะของ CBR 1000RR SP2 ให้กร:ขับ รัศทุก และสุขขึ้นไปอีกขั้บางเราต้องปรับบิวให้ สมรรถนะการควบคุมเรียบ ทรงพลัง และยอดเยี่ยมในทุกองค์ประกอบ!!

- + การควบคุมคานา, เครื่องยนต์ทรงพลัง
- ไม้ขาย

ทุกคนมีโอกาสถูกลืตเตอร์ด้วยกันทั้งนั้น แต่เมื่อพูดถึงการทะยานไปรอบแทร็คบนตัวแข่งบริติชซูเปอร์ไบค์เต็มสูบคงมีไม่กี่คนที่จะได้รับโอกาสนี้ สำหรับผมจึงเป็นโมเมนต์แบบ 'นี่เรากำลังฝันอยู่รึเปล่า...?' ในขณะที่ช่างเทคนิคเข็นตัวเต็งระดับประเทศออกมาจากโรงเก็บรถ ติดเครื่องวอร์มและเช็คลมยางสลิกเตรียมพร้อมเพื่อให้ผมลงไปลุย... (งานนี้ถ้าทำรถเขาล้มเห็นทีคงต้องหนีไปหาที่กบดานกันยาวๆ) ตอนนั้นรู้สึกตื่นเต้นมากซึ่งมันก็ควรอยู่หรอก เพราะขนาดตัวแข่งซูเปอร์สต็อคก็แรงได้เบอร์นั้น!! ตอนนี้นัดที่อยู่ตรงหน้าผมคือตัวแข่งสเปกซูเปอร์ไบค์เต็มสูบที่มีแรงม้าเยอะกว่ากันอีก 25 bhp และการไม่มี Traction control ให้เลือกปรับจึงหมายถึงผมที่มีเปอร์เซ็นต์ต้องไปนอนเล่นใน รพ. ท้องถิ่นสูง... ถ้าเกิดพลาด!!

ถึงนี่จะไม่ใช่ว่าครั้งแรกที่ได้จับตัวแข่งซูเปอร์ไบค์ แต่ประสบการณ์ที่ผ่านมาก็ยังไม่สามารถทำให้ผมหายดีมๆ ต่อมา ได้ เมื่อปีขึ้นไปคร่อม CBR มาพร้อมลักษณะเด่นของรถที่ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อทำความเร็วในสนามแข่งทุกประการ; โช๊คแข็ง แอนดแน่นปีกหน้าดำ ท้ายสูง ทรงของดั่งน้ำมันความจุ 20 ลิตร บังคับให้ตัวผมลาดเข้าหาแฮนด์จับโช๊คและเรือนไมล์ Motec คือทุกอย่างมันดูเอ็กซ์ตรีมกว่าตัวแข่งรุ่นสต็อคของ ทอม ขึ้นไปอีก ซึ่งความต่างนั้นก็กลับมาตีแสกหน้า

ผมอีกครั้ง ค่อยๆ พารถเคลื่อนตัวออกจากพิทเลน เมื่อเลี้ยวรถเข้าสู่สนามครั้งแรกที่ผมทำคือพยายามยึดตัวไว้กับรถและกีดพื้นรอรบกับกำลังที่จะพุ่งพรูออกมา แต่มันดันไม่เป็นแบบนี้เพราะทันทีที่บีบประกับทอดรอบ สิ่งสัมผัสได้คือเครื่องยนต์กลับค่อยๆ ส่งแรงขับเคลื่อนให้รถวิ่งไปด้านหน้าอย่างว่าง่ายด้วยความเร็วและอัตราเร่งแบบบิดไปเรื่อยๆ ราวกับกำลังขี่ไปจ่ายกับข้าว... แต่ก็แค่เพียงครู่เดียวเท่านั้น เพราะเมื่อเข็มวัดถึง 8,000 รอบ/นาที ความงามสักก็ถูกปลดปล่อยออกมาในรวดเดียว ส่งให้ผมพุ่งทะยานไปด้านหน้าด้วยอัตราเร่งที่เปลี่ยนจาก ฮอนดาดัตริม เป็นชินคันเซ็นของญี่ปุ่น และให้ต่ายหะ มั่นใจจริงๆ อะไรวะ!! กับความแรงที่นอกจากมาแบบไม่มีมีมีขลุ่ยแล้วยังไม่มีที่ท้าวจะแห้ว ทำเอาผมกำแฮนด์และหนีบถิ่งแน่นโดยไม่รู้ตัว หลังงเป็นไก่ตาแตกและทะยานมาถึงโค้งแรกที่รออยู่เบื้องหน้า เบรกหน้าอันทรงพลังดูจะเบี่ยงเบนความสนใจของผมซึ่งไฟก็สอยอยู่กับเครื่องยนต์ที่ส่งกำลังเหมือนคนเป็นโรคโบโพลาร์ สองขั้วสองอารมณ์ได้แค่ครู่เดียว เพราะยังไม่ทันไรก็ต้องกลับมาเปิดคันเร่งออกโค้งอีกครั้ง - แต่เอ๊ะ เร็วแรงของมันหายไปอีกแล้ว!? คือจี้ครีบ เพื่อป้องกันการล้มแบบ Highside (เพราะถึงตัวคุณจะลอยสูงยังไง แต่ตอนลงมารับประกันว่าไม่สนุกแน่นอน) ทาง ทีมฮอนด้า เขาเลยทำการจูนรถเพื่อลดความเสี่ยงใน

TECH DATA

Honda CBR 1000RR SP2 BSB Superbike

<b>ENGINE</b>	
Type:	999cc, L-C, DOHC, inline-four
Bore x Stroke:	76 x 55.0mm
Compression:	13:1
Fuelling:	Electronic fuel injection
Claimed power:	230bhp (Honda BSB dyno)
Claimed torque:	130Nm (Honda BSB dyno)
<b>ELECTRONICS</b>	
RBW:	Yes (Motec ECU)
Traction Control:	No
ABS:	No
Quickshifter:	Yes
Wheeler Control:	No
Launch Control:	Yes
Autoblipper:	Yes
<b>CHASSIS</b>	
Frame:	Diamond, twin-spar
Front suspension:	Ohlins RVP SBK forks
Rear suspension:	Ohlins RS240 shock
Front brakes:	Nissin factory calipers
<b>DIMENSIONS</b>	
Wheelbase:	1480mm
Seat height:	840mm
Wet weight:	165kg
Fuel capacity:	24 litres
<b>INFO</b>	
Price:	£POA
From:	www.honda.co.uk

# HONDA

## CBR1000RR

### BSB SUPERBIKE



Highlights

- แรงม้า 230 bhp
- แรงบิด 130 Nm
- น้ำหนัก 165 kg (kerb)
- ถ่านที่คบที่สุด
- ไม่มีระบบช่วยหรือผู้ขับขี่
- เร็ว แรง เร็ว!!
- BRAKING 10
- ฮอนด้าดีกว่าอีกหรือ
- STABILITY 9
- ฮอนด้ากับฮอนด้าก็จริงดิเนอไปแล้ว
- AGILITY 10
- คนประหนึ่งนักโถน
- DRIVE 9
- ถ้ารอบก็จริงรองถึงหน้าสี่
- FUN 10
- เจ้าฮาเก้

Verdict 9/10

ต่อให้เบียร์คาร์ลสเบิร์กหันมาทำรถซูเปอร์ไบค์ก็ยังไม่ค่อยดี CBR ตัวแข่งคันนี้ไปได้ สวย แร และคมใบคล้ายกว่าใบพัดโถน ถ้าใครไม่ชอบก็จ้าแล้ว!!

- + แรหรือล้า, สมรรถนะการควบคุม
- ใบโถน

การเกิดเหตุดังกล่าว ซึ่งหมายถึงหากมีการเปิดคันเร่งไม่ถึง 50% และรอบเครื่องต่ำกว่าที่มีการตั้งไว้ สมรรถนะของเครื่องยนต์จะถูกตอนลงเหลือแค่เพียง 21% และเปอร์เซ็นต์ดังกล่าวนี้จะค่อยๆ ไล่ระดับเพิ่มขึ้นโดยสอดคล้องกับความเร็วของรถ/รอบเครื่องยนต์ที่สูงขึ้น ซึ่งทำให้ ซามิ ฟอเรส ดาวบิดสแปนิชที่เพิ่งเซ็นสัญญา มา กับสิงห์หนุ่ม แอนดีครูว์ เออร์วิน (เจ้าของรถที่ผมขี่อยู่) สามารถกลับมาเดินคันเร่งได้เร็วและมั่นใจขึ้น แม้ตัวรถจะกำลังแบนต่ำอยู่ก็ตาม ซึ่งแนวคิดอันนี้กลับทำให้รถดูซีแล้วรู้สึกกระอักกระอ่วนในสายตาคนธรรมดาอย่างผม เพราะช่วง



รอบถึงเมื่อไหร่ หน้าไม่เคยอยู่ติดพื้น

LAP TIME: 1M 47.785



**HONDA'S NEW BOY: XAVI FORES**

คุณอาจจะเห็น ซามิ ฟอเรส ไล่เก็บโพเดียมในเว็ลด์ ซูเปอร์ไบค์ มาบ้าง แต่สำหรับปี 2019 นักแข่งสแปนิชคนนี้ได้เซ็นสัญญาลงบิลด์ให้กับทีมฮอนด้า BSB ตามเราไปคุยกับเขากันเลยทีเดียว...

**ทำไมถึงเปลี่ยนใจมา BSB?!**

ก็เป็นการตัดสินใจครั้งใหญ่เลยก็ได้ครับ แต่ผมเองก็อาจจะลองลงแข่งใน BSB มาบ้างแล้วเหมือนกัน; มันเป็นรายการระดับประเทศที่ดีที่สุดในโลกสำหรับผม จริงๆ แล้วก็ผ่านมาผมเองมีช่วงเวลาดีๆ ในรายการเว็ลด์ ซูเปอร์ไบค์ แต่การได้ที่นั่งในทีมโรงงานนั้นแทบจะเป็นไปไม่ได้ ดังนั้นเลยตัดสินใจย้ายมาอยู่กับฮอนด้าและเปลี่ยนทิศทางใหม่!

**อะไรคือความท้าทายที่ยากที่สุด?!**

แน่นอนว่า ต้องเป็นการพยายามเรียนรู้เกี่ยวกับสนามใหม่ๆ แต่เราก็มีแพทย์ที่จะทดสอบในสนามที่ต้องใช้แข่งก่อนการแข่งขันอยู่แล้ว ดังนั้นผมจึงต้องพยายามเรียนรู้ไลน์และรายละเอียดต่างๆ เกี่ยวกับตัวสนามให้มากที่สุดก่อนจะลงแข่งขัน แต่เรื่องที่ทำให้ท้าทายที่สุดสำหรับผมอีกอย่างหนึ่งคือการขี่โดยไม่ใช้ระบบ Traction control หรือระบบช่วยเหลือผู้ขับขี่ตัวอื่นๆ จริงๆ แล้วชอบสปีดนี้แหละ แต่มันก็ยากและแตกต่างจากการขี่ที่พวกคุณเคยมานานอยู่มากครับ!!

**มีแผนที่จะกลับไปบิดในเว็ลด์ระดับโลกบ้างไหม?!**

ตอนนี้ไม่ได้คิดเกี่ยวกับเรื่องนี้เลยครับ แต่อยากรู้สึกสนุกไปกับความท้าทายใหม่ในครั้งนี่ คงไม่มีใครรู้ว่าอนาคตจะเป็นยังไง แต่สิ่งหนึ่งที่รู้สึกผมไม่อยากจะแข่งก็ไม่ได้สนับสนุนโดยทีมโรงงานเพราะมันแทบไม่มีโอกาสที่จะชนะ ดังนั้นการกลับไปปรนกับทีมฮอนด้าจึงดูเหมือนเป็นการก้าวถอยหลังสำหรับผม อันที่จริง ผมคิดว่า BSB มีระดับและความยากพอๆ กับเว็ลด์ ซูเปอร์ไบค์เลย เพราะถึงสนามที่ใช้แข่งจะต่างกัน แต่ย่านความเร็วที่ใช้มันสูงพอๆ กันเลยละครับ!!

รอยต่อในระหว่างตอนที่รถไม่มีกำลังกลับเปลี่ยนไปมีกำลังในทันที ณ บัดนาว!! มันทำให้ผมรู้สึกเหมือนคนรักเนื้อที่ยืนงออยู่ในดวงอาทิตย์ไฉยงั้น ซึ่งแน่นอนว่าคาแรกเตอร์ลักษณะนี้คงต้องใช้เวลาในการปรับตัวเข้าหากันอยู่พอสมควร แต่หลังจากผ่านไปหนึ่งรอบและเริ่มขี่โดยพยายามใช้รอบเครื่องสูงขึ้นในโค้ง ช่องว่างระหว่างเพอร์ฟอร์แมนซ์ก็ค่อยๆ หดแคลงเรื่อยๆ และอีกอย่างหนึ่งที่ผมสังเกตได้ในทันทีคือตนเองนั้นใช้เกียร์สูงเกินไป เกียร์หนึ่งในหลายช่วงของสนาม เนื่องจากว่าเกียร์ต่ำของรถคันนี้ถูกปรับอัตราทดให้ยาวขึ้น ดังนั้นโค้งที่เคยใช้เกียร์สูงในตัวเองช่วงซูเปอร์สต็อคจึงจำเป็นต้องเปลี่ยนไปใช้เกียร์หนึ่งแน่นอนว่า การกดเวลาต่อรอบให้เร็วบนรถซูเปอร์ไบค์คุณจำเป็นลดเวลาในการ Full lean หรือแบนจนหมดขอบในโค้งให้เหลือน้อยที่สุด พยายามดึงรถให้กลับมามีกำลังและเปิดคันเร่งให้เร็วเพื่อปลดปล่อยศักยภาพของซูเปอร์ไบค์ให้หนักและไวที่สุดเท่าที่ทำได้ การพยายามทำเช่นนี้บ่อยๆ ย่อมหมายถึงล้อหลังที่มีอาการสไลด์ในจังหวะกลับมาเร่ง ล้อหน้าที่ลอยขึ้นทุกครั้งเพราะความแรงซึ่งทำให้ผมใจหายแว็บอยู่เป็นนิจ มันอาจฟังดูขำคิสนแต่ผมกลับรู้สึกว่าการกำลังมีช่วงเวลาที่ดีที่สุดของชีวิตบนรถที่พยายามจะฆ่าตนเอง ความตึงตัวของตัวแข่งคันนั้นมันช่างเยี่ยมเกรียมเหนือคำบรรยาย แต่มันก็ควบคุมได้เบาแบบเหลือเชื่อ เพราะด้วยน้ำหนักรถเพียง 165 กก. ที่แทบไม่ต้องออกแรงปล้ำหรือสั่งให้พับโค้ง แค่ใช้สายตาในการนำดาบไฟเล่มนี้ก็พร้อมพุ่งเข้าพาดพินจุด Apex ให้ขาดวันกันไปข้าง ความแม่นยำในการบังคับนั้นมันคมกว่าตัวสต็อคขึ้นไปอีกชั้น ด้วยโช๊คหน้า Öhlins ขนาดแกน 46 มม. ที่ทำให้ผมมั่นใจกล้าจุ่มลึก เบรกหนัก แบบไม่ต้องกลัวว่าจะปลิ้นลื่น ในขณะที่โช๊คหลังนั้นเซ็ทไว้แข็งบึก ซึ่งเป็นเรื่องที่น่าสนใจเพราะตัวโช๊คต้องรับภาระของน้ำหนัก 230 ตัวที่ถูกส่งลงสู่ยางหลัง แต่ถึงจะกระด้างซึกแค่ไหน มันก็ยังช่วยให้ผมสามารถจับอาการของยางได้ว่าเกือบทุกโค้งเมื่อเปิดคันเร่งล้อหลังจะค่อยๆ สไลด์ปิดออกนิดๆ เพราะกำลังอันหนักหน่วง เช่นเดียวกับตัวแข่งซูเปอร์ไบค์ส่วนใหญ่ ฮอนด้า คันนี้มาพร้อมเบรกหลัง (Thumb Brake) ซึ่งหากกดแล้วก็น่าจะช่วยควบคุมอาการหน้ายกและลดอาการสไลด์ลงได้ (เมื่ออยู่ในมือของนักแข่ง) แต่ไม่ใช่คนที่ไม่คุ้นกับการใช้งานระบบเบรกลักษณะนี้อย่างผม จึงไม่ได้ปล่อยมันไว้อย่างนั้น อันที่จริงผมไม่ได้ขี่รถคันนี้เร็วมาหลายอะไรเลยเพราะยังทำเวลาได้ช้ากว่าเวลาที่ยืนพื้นของเจ้าของรถถึง 10 วินาที แต่ก็กล้าพูดเลยว่าถ้าได้ขี่อีกสักสามสี่รอบและได้รับคำแนะนำจากทีมช่าง รวมถึงได้ดูข้อมูลพื้นฐานที่กดตำแหน่งคันเร่ง, ความเร็วล้อ ฯลฯ ไว้ ฉันก็คงสามารถปรับตัวเข้าหารถได้ดีกว่านี้!! แต่ท้ายที่สุดแล้วมันก็ไม่น่าแปลกใจว่า...ทำไมผมถึงมาเป็นนักข่าวและแอนดรูว์ ถึงเป็นนักแข่ง เพราะนอกจากพรแสวงแล้วคุณยังต้องมีพรสวรรค์...ถึงจะสามารถดึงเอาศักยภาพของตัวแข่งระดับนี้ออกมาใช้ได้ในทุกหยาตหยด เรียกว่าสามารถไขมันให้คุ้ม ให้สมกับที่มันถูกสร้างมาได้สำหรับผมจึงมาเพื่อให้มีโอกาสได้ขี่มันเพียงอย่างเดียวและเป็นการขี่ที่ดีที่สุดจริงๆ ครับ...!!

WORDS: BOOTHY IMAGES: APRILIA 11/11/11 เรียบเรียง: KRITCHANUT BOONCHOEISAK



ถ้าเคยอ่านบททดสอบรถซูเปอร์เน็คเก็ตเมื่อปีที่แล้ว คุณคงพอทราบว่า Fast Bikes เราชัก ออฟริเลีย Tuono มากแค่ไหน ย้อนไปเมื่อปี 2002 ค่ายอิตาลีได้ตั้งมาตรฐานใหม่ให้กับคลาสเน็คเก็ตด้วย Tuono รถเน็คเก็ตรุ่นใหม่ที่เพิ่งส่งตรงออกจากโรงงานในยุคนั้น ซึ่งถึงแม้ไม่เดลต์วี่ปัจจุบันจะไม่ได้รับการปรับโฉมใหญ่โตอะไรมากมายนับตั้งแต่ปี 2012 แต่มันกลับได้รับสิ่งที่สำคัญมากกว่านั้นนั่นคือการเปลี่ยนไปใช้เครื่องยนต์ V4 ใหม่ ทั้งยังมีการเพิ่มชุดระบบอิเล็กทรอนิกส์ออฟริเลีย APRC ลงไปเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยให้กับผู้ใช้งานแบบครบครัน ถัดมาในปี 2015 ทูโอโน่ (Tuono) ได้รับการเพิ่มปริมาตรความจุกระบอกสูบอีก 79 ซีซี และตอนนี้สำหรับปี 2019 ออฟริเลีย ได้ตัดสินใจให้สุดในเรื่องของเทคโนโลยี ด้วยการติดตั้งระบบกันสะเทือนปรับไฟฟ้า Öhlins สุดหรูให้กับ Tuono ตัวท็อปสุดของไลน์ นั่นคือ Tuono V4 1100 Factory

โดยค่ายอิตาลีเลือกใช้ระบบกันสะเทือนปรับไฟฟ้า Semi-active รุ่นที่เรียกว่าทันสมัยที่สุดในตลาดตอนนี้เลยก็ว่าได้ นั่นคือ Öhlins EC 2.0 แบบที่ใช้ในสปอร์ตไบค์รุ่นเรือธง อย่าง Ducati Panigale V4S และ Yamaha YZF-R1M ตัวใหม่ล่าสุด โดยความเจ๋งของมันอยู่ที่ใช้คัตวี่ที่มีการนำระบบ Öhlins OBti (Objective Based Tuning Interface) มาใช้ร่วมด้วย ซึ่งเป็นระบบที่ช่วยให้คุณสามารถปรับใช้ได้ตามจุดประสงค์ในการใช้งานได้ง่ายขึ้นนั่นเอง โดยแนวคิดเบื้องหลังระบบตัวนี้

จะเกิดอะไรขึ้น... เมื่อออฟริเลียใส่ระบบกันสะเทือนไฟฟ้ารุ่นล่าสุดให้กับ Tuono ตัวท็อปตามเรบินไปยัง เกรนโต อิตาลี เพื่อหาคำตอบ!!

# TUONO

## APRILIA TUONO V4 1100 FACTORY



**Highlights**

- ▷ Öhlins EC2.0 suspension
- ▷ APRC electronics
- ▷ User-friendly
- ▷ 121 Nm of torque
- ▷ 209 kg
- ▷ 175 bhp

→ <b>BRAKING</b>	<b>9</b>
กบมาก	
→ <b>STABILITY</b>	<b>8</b>
แน่นอนก็แล้ว	
→ <b>AGILITY</b>	<b>8</b>
เสถียรพอ	
→ <b>DRIVE</b>	<b>9</b>
โอ.เอส	
→ <b>FUN</b>	<b>10</b>
เหนือชั้น	



๗) ก็ไม่มีอะไรซับซ้อน; เนื่องมาจากคนส่วนใหญ่ไม่ทราบว่ามีเมื่อเพิ่ม Compression Damping (ความเร็วในการยุบตัวของสปริง) ให้กับโช๊คหน้าหรือลด Rebound damping (ความเร็วในการคืนตัวของสปริง) ให้กับโช๊คหลัง จะให้ผลยังไงกับรถของตนเองบ้าง ซึ่งระบบ OBTi ทำให้คุณไม่ต้องไปปรับเพิ่ม/ลดในลักษณะที่กล่าวไปข้างต้นให้ยุ่งยาก เพราะสามารถเลือกได้เลยว่าต้องการให้โช๊คหนืดมากขึ้น (หรือน้อยลง) ในจังหวะเบรก เข้าโค้งหรือเร่ง แบบเฉพาะเจาะจงได้ตามต้องการ โดยไม่ต้องไปเสี่ยงทำให้การตอบสนองของช่วงล่างที่ติดอยู่แล้วในช่วงอื่นๆ เสียไป และก่อนที่คุณจะถาม คำตอบคือไม่ครับ 2019 Tuono Factory ไม่ได้มีการปรับเปลี่ยนอะไรใหม่นอกจากการนำระบบโช๊คไฟฟ้ามาใช้ แต่นั่นก็ไม้อาจหยุดเราให้บินไปยังประเทศอิตาลีในงานเปิดตัวแบบ International press launch... ขอแค่ได้ขี่ Tuono โกลด์แค่นั้นหมกก็ไป (เรียกว่า... มีความอึ้งแงง)

**ฟ้าร้อง**

มีผู้ใหญ่ท่านหนึ่งเคยบอกว่า: "ถ้าของมันไม่เสีย ก็ไม่ต้องไปซ่อม" ซึ่งก็จริงของเขา แต่ประโยชน์คงไม่ได้อยู่ที่การพยายามปรับปรุงให้มันดีขึ้นด้วยละมั้ง ผมไม่เคยได้ยินผู้ใช้คนไหนต่อว่า Tuono แบบเสียๆ หายๆ มาก่อน - เห็นมีแต่คนไม่ซื้อเท่านั้นแหละที่บ่น แต่ถ้าให้พูดกันแบบพยายามหาข้อดีจริงๆ ส่วนตัวแล้วคิดว่า Tuono นั้นอาจจะเซ็กซี่พามาให้โฟกัสกับการขับขี่แบบสปอร์ตมากเกินกว่าที่ผู้ใช้บางคนต้องการไปนิด คือมันเป็นปัญหาที่ขึ้นอยู่กับความชอบส่วนบุคคล อันนี้เข้าใจได้แต่ทางอาพรีเลีย เองก็ไม่ได้ปล่อยปลละเลย มองเห็นถึงความต้องการตรงจุดนี้และพยายามแก้ไขให้มันดีขึ้นทำยังไง!? ก็ด้วยการนำช่วงล่างอัจฉริยะมาใช้ให้คุณเลือกเนรมิตการขับขี่ได้ตามต้องการยิ่งงละ!!

สัมผัสแรกหลังจากได้กลับมาขี่ Tuono ของผมถือว่าเป็นไปตามคาด - นั่นคือเต็มเปี่ยมไปด้วยความรู้สึกลึกซึ้งเคย เสี่ยงดังสนั่น ก้องกังวานประหนึ่ง

## ใช้ไฟฟ้าตัวนี้ทำงานยังไง?

เพื่อหาคำตอบ เราตามไปถาม นิโคลัส แดลลัส คอสต้า Performance engineer จากอาพรี่เลีย...

เราจะมีตัว SCU หรือก็คือตัวควบคุมระบบกันสะเทือนซึ่งรับข้อมูลจากชุดเซ็นเซอร์ IMU (วัดมุมเอียงและแกว่ง) ของรถ, ระบบเบรก ABS, ความเร็วล้อ, ข้อมูลการทำงานของเครื่องยนต์ต่างๆ และค่าที่ถูกขีดโดยผู้ขับขี่จากเรอโนลต์ โดยตัวแปรทั้งหมดเหล่านี้จะถูกนำมารวมกันด้วยอัลกอริทึมภายใน SCU เพื่อควบคุมสแต็ปมอเตอร์ภายในโช๊คหน้า โช๊คหลังและตัวกันสะบัด โดยตัวมอเตอร์จะทำการปรับความหนืดของโช๊คแบบเดียวกับเวลาที่โช๊คของขั้วปรับในระบบกันสะเทือนทั่วไป

สำหรับการปรับตั้งเรอโนลต์ ASC ฟังก์ชันในการปรับตั้งควบคุมกันสะเทือนของอาพรี่เลีย ซึ่งเป็นระบบที่ช่วยให้ผู้ใช้สามารถป้อนข้อมูลในการปรับตั้งโช๊คได้ง่ายและสะดวกผ่านสวิตช์บริเวณแฮนด์ฝั่งซ้าย โดยจะมีโหมดที่ถูกตั้งค่ามาจากโรงงาน (pre-set) ทั้งสิ้นหกโหมด ประกอบด้วย 'แมนนวล' สามโหมด และ 'แอคทีฟ' สามโหมด

สำหรับโหมดแมนนวลเรอโนลต์ Pre-set มาให้สามแบบ นั่นคือ M1 ซึ่งเป็นโหมดแมนนวลที่ถูกปรับปรู่มมาให้เหมาะกับการใช้งานในสนามและปรับเพิ่มเติม; M2 ที่เหมาะกับการขับขี่แบบสปอร์ตสำหรับถนน และ M3 ซึ่งเหมาะกับการใช้งานบนถนนและถูกออกแบบมาโดยคำนึงถึงความสะดวก เช่น การใช้งานในเมืองหรือการเดินทางไกลเป็นหลัก

โดยด้านของโหมดทั้งสามที่กล่าวไปข้างต้น จะสามารถเลือกปรับค่าเพิ่มได้ 5 แบบ นั่นคือความเร็วในการยุบตัวของกันสะเทือนหน้า ความเร็วในการคืนตัวของกันสะเทือนหน้า ความเร็วในการยุบตัวของกันสะเทือนหลัง ความเร็วในการคืนตัวของกันสะเทือนหลังและปรับตั้งความหนืดของกันสะบัด

ในโหมดแมนนวลกันสะเทือนจะทำงานแบบเดียวกับกันสะเทือนธรรมดาทั่วไปทุกประการ - ความเร็วในการคืนตัวและยุบตัวของโช๊คทั้งหน้าหลัง จะสามารถปรับได้ทั้งหมด 31 คลิ๊ก และกันสะบัดปรับได้ 21 คลิ๊ก หากปรับให้เหลือ 1 คลิ๊ก นั้นหมายถึงว่าลวั้นแกว่งจะบิดสั่นก๊อโช๊คจะหนืดที่สุด (ยุบ/คืนตัวช้า) และ 31 คลิ๊ก หรือในกรณีของระบบกันสะเทือนคือ 21 คลิ๊ก คือว่าลวเปิดหมด ดังนั้นจึงมีความหนืดน้อยที่สุด (ยุบ/คืนตัวเร็ว)

สำหรับโหมด 'แอคทีฟ' หรือ Semi-active จะทำงานต่างออกไปเล็กน้อย เนื่องจาก SCU จะทำการควบคุมและปรับค่าความหนืดของโช๊คอัตโนมัติ โดยปรับการตอบสนองของช่วงล่างตามตัวแปรต่างๆ และค่าที่ผู้ใช้เลือกไว้บนเรอโนลต์

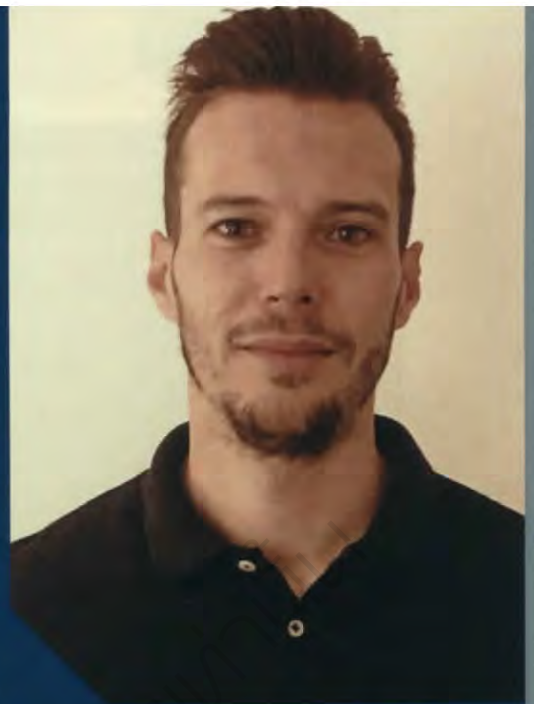
โหมดแอคทีฟเองก็มีด้วยทั้งสี่โหมดเช่นกัน คือ A1, A2 และ A3 สำหรับการใช้งานในสนาม, ใช้งานบนถนนในความเร็วมืดและใช้งานในเมือง/ทางไกลตามลำดับ ในโหมด A2 และ A3 คุณสามารถเลือกปรับโช๊คเพิ่มได้ทั้งหมด 3 อย่าง ส่วนในโหมด A1 เลือกปรับได้มากถึง 6 อย่าง โดยการปรับในส่วนนี้จะไม่นับเป็นคลิ๊กแต่เป็นตัวเลขตั้งแต่ -5 ถึง +5 ในส่วนของความแข็งของโช๊คหน้า, ความแข็งของโช๊คหลัง, ชิฟฟอร์ดขณะใช้เบรก, ชิฟฟอร์ดขณะใช้งานคันเร่ง, ชิฟฟอร์ดในช่วงกลางโค้งและปรับตั้งกันสะบัด

ค่าเดิมของการปรับตั้งทั้งหมดคือ 0 ตัวเลขฝั่งบวกหมายถึงความหนืดที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นโช๊คจะแข็งขึ้นและชิฟฟอร์ดในจังหวะที่กล่าวไปเพิ่มขึ้น ส่วนลบก็หมายถึงหนืดน้อยลง

ระบบตัวนี้ถูกออกแบบมาให้เป็นมิตรต่อผู้ใช้ ดังนั้นคุณจึงสามารถปรับเพิ่ม/ลดในจุดที่ต้องการได้แบบเฉพาะเจาะจงจะตามต้องการ เรารู้ว่าผู้ใช้หลายคนไม่ปรารถนาการเพิ่ม Compression ความเร็วในการยุบตัวของโช๊ค หรือ Rebound ความไวในการคืนตัวของล้ออย่างไรต่อการควบคุมของรถ

ดังนั้นคุณจึงสามารถเลือกปรับในจุดที่ต้องการได้ อาทิ ปรับเพิ่มในส่วนของ 'ชิฟฟอร์ดขณะใช้เบรก' ยิ่งเลข + มาก รถก็จะยิ่งหนักขึ้นน้อยลงในจังหวะเบรก ส่วนการใช้งานคันเร่งและชิฟฟอร์ดในช่วงกลางโค้งจะช่วยเพิ่มความนิ่ง (เสถียรภาพ) ของรถให้สูงขึ้นในจังหวะเร่งและตอนเข้าโค้ง แต่ถ้าปรับให้เป็นลบก็จะเพิ่มประสิทธิภาพในการยึดเกาะถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงของยางหลัง

สุดท้ายคือกันสะบัดที่ถูกขีดมาให้มีสมดุลระหว่างความเร็วในการบังคับและความนิ่งของหน้ารถ ซึ่งจะทำการปรับค่าอัตโนมัติให้เหมาะสมกับย่านความเร็วในการใช้งานเมื่อความเร็วของรถเพิ่มขึ้นถึง 70 กม./ชม. ครึ้น...!



มรสุมของชุมพล V4 (Tuono มาจากภาษาอิตาลีแปลว่า 'ฟ้าร้อง') การส่งกำลังที่สมทุนมนวลกับแรงบิดที่มากขึ้นแบบ 'สตอร์จ์' รับกัน และถึงน้ำมันทรงเหลี่ยมๆ ที่แอบจิกตันขาลึกๆ เวลาหนีบรถ ทุกอย่างช่างชวนให้คิดถึงและทำให้ผมรู้สึกแฮปปี้ไม่ต่างจากหมูที่เห็นปลักโคลน

ผมเริ่มต้นจากการปรับโหมดใช้ไฟฟ้าของ Tuono ไว้ในโหมด A1 ซึ่งเป็นโหมดที่ปรับช่วงล่างให้เหมาะกับการขับขี่แบบสปอร์ตมากที่สุด โอเค...มันอาจจะดูไม่เหมาะกับงานเท่าไรนัก เพราะพาร์ทแรกๆของเส้นทางทางทดสอบนั้นขบวนต้องขี่ผ่านถนนในเมืองเพรนต์ที่ทางอาจจะไม่ได้เรียบนัก แต่มันใช้เวลาเพียงไม่นานเราก็หลุดออกมาจากบริเวณที่เต็มไปด้วยสัญญาณไฟจราจร สามแยก ฯลฯ ทั้งถนนในเมืองไว้ด้านหลังและมุ่งหน้าเข้าสู่ทางผ่านช่องเขาอันคดเคี้ยวไต่ระดับ สถานที่ที่เหมาะสมกับการพิสูจน์สมรรถนะของช่วงล่างใหม่ใน Tuono

ผมเอนจอยด์กับโมเมนต์เวลาที่เวลาปรับระบบกันลื่นหน้า (AWC) ลงน้อย และลด ABS ลงเหลือแค่ระดับ 1 ที่รูก้าน้อยที่สุดแล้วสั่งให้รถสไลด์เข้าโค้งหรือเบรกหนัก จุ่มลิกแล้วกระทิง!!!



TECH DATA

2019 Aprilia Tuono 1100 Factory

<b>ENGINE</b>	
Type:	65° V-4 cylinder, 1,077cc, DOHC
Bore x stroke:	81 x 52.3mm
Compression:	13.6:1
Fuelling:	Marelli Electronic fuel injection
Claimed power:	175bhp@11,000rpm
Claimed torque:	121Nm@9,000rpm
<b>ELECTRONICS</b>	
RBW/riding modes:	Yes/3
Traction control:	Yes/8
ABS:	Yes
Shifter/blipper:	Yes/Yes
Wheelie control:	Yes
Launch control:	Yes
<b>CHASSIS</b>	
Frame:	Aluminium dual beam
Front suspension:	43mm Ohlins EC 2.0 semi-active forks
Rear suspension:	Ohlins EC 2.0 semi-active monoshock
Front brakes:	2 x 330mm discs, four-piston Brembo M50 calipers
Rear brakes:	220mm disc, two-piston Brembo caliper
<b>DIMENSIONS</b>	
Wheelbase:	1450mm
Seat height:	810mm
Kerb weight:	209kg
Fuel capacity:	18.5 litres
<b>INFO</b>	
Price:	£16,999
From:	<a href="http://www.aprilia.com/uk">www.aprilia.com/uk</a> EN/

» คันเร่งยกหน้าออกโค้งเข้าได้ตามใจ เรียกได้ว่าทำแบบนี้ได้ทั้งวันโดยไม่มีที่ท้าวจะเบื่อเพราะ Tuono เองก็พร้อมทำตามโดยไม่มีขีดพลั่ว

แต่พอผมนึกขึ้นมาได้ว่าไม่ได้มาทดสอบความสามารถในการยกหน้า เลยตัดสินใจเปลี่ยนไปปรับกันสะท้อนไฟฟ้าเอาไว้ในโหมด A2 ซึ่งเป็นโหมดที่เหมาะสมกับการใช้งานบนถนนและตรงกับสถานการณ์มากกว่าโหมด A1 ที่เน้นการใช้งานในสนามเป็นหลัก โดยส่วนตัวแล้วผมไม่มีปัญหาเกี่ยวกับโหมด A1 และชอบที่มันช่วยเสริมให้การควบคุมนั้นมีความฉับไว ทันใจเบาเลี้ยวง่ายแต่ก็อาจจะรู้สึกกระด้าง ตึงตังบ้างเวลาเจอกับลอนหรือบumpyบนถนน

สำหรับโหมด A2 ช่วงล่างจะตอบสนองได้นุ่มสบายขึ้นในทันที โดยความแตกต่างจากการปรับโหมดนั้นค่อนข้างชัดเจนกว่าที่คิดไว้ การเลี้ยวของรถถึงจะไม่คมเท่าโหมดแรก แต่ก็ยังถือว่ามีความไวและคล่องตัวอย่างเหลือเฟือสำหรับการใช้งานบนถนน ขณะที่ความหนืดของโช๊คที่น้อยลงยังช่วยลดภาระของยางหลังให้น้อยกว่าโหมดแรกอย่างเห็นได้ชัด - ในโหมด A1 เวลาตั้งใจกระทุ้งคันเร่งออกโค้งให้รถยกหน้า หลายจังหวะยางหลังจะมีอาการฟรีที้งนิดๆ



แต่พอปรับไปใช้โหมด A2 อาการดังกล่าวก็ลดน้อยลงทันที

หลังพบว่าตนเองรู้สึกโอเคกับโหมด A2 มากๆ ผมจึงตัดสินใจอยากลองให้ครบชุดเลยปรับโช๊คไปยังโหมด A3 ซึ่งเป็นโหมดที่เน้นความสบายในการขับขี่ และยังมีค่าเป็นสปอร์ตน้อยที่สุดในบรรดาโหมดทั้งหมดที่มีการตั้งค่ามาให้จากโรงงานของระบบ EC 2.0 เป็นอีกครั้งที่ช่วงล่างเปลี่ยนการตอบสนองไปจากเดิมอย่างเห็นได้ชัด แต่ผมกลับรู้สึกว่าโหมดนี้ดันไม่สอดคล้องกับคุณสมบัติเฉพาะตัวของ Tuono ซึ่งเป็นรถเน็คเก็ตที่มีความเป็นสปอร์ตสูงได้ดีเท่ากับ





## Verdict 10/10

แทบจะหาข้อติยากจริงๆ สำหรับ Tuono 1100 Factory เพราะทั้งเครื่องยนต์กับแชสซีก็มาบนสอกรับกับได้ลงตัวสุดๆ แถบตอนนี้ยังสามารถปรับค่าของโช๊คได้แทบจะเลยชิ้น เราให้คะแนนเต็ม!!

+ ทุกอย่าง  
- ไม่มี



โหมด A2 เพราะลดความฉับไวของช่วงหน้าในการสวิง หักเลี้ยวเปลี่ยนทิศทางลง ซึ่งมันน่าจะเหมาะกับวันชิลๆ หรือการขับขี่ทางไกลแบบไปเรื่อยๆ แต่ก็เปลี่ยนให้การควบคุมนั้นเนือยขึ้นจนรู้สึกได้ด้วยเช่นกัน ด้วยเหตุนี้โหมด A2 จึงดูเป็นโหมดที่เหมาะสมกับการใช้งานบนถนนเรียกได้ว่าแทบจะสมบูรณ์แบบ แต่เพื่อให้ทุกอย่างออกมาตรงใจมากยิ่งขึ้น ผมจึงเข้าไปปรับเซตติ้งเพิ่มเติมในโหมด A2 สำหรับโหมดนี้และอีกสองโหมดที่มีการเซตค่ามาจากโรงงานคุณ สามารถเข้าไปปรับให้ใช้คหนืดเพิ่มขึ้นหรือน้อยลงได้เมื่อมีการใช้เบรก/เร่งความเร็ว ฯลฯ เช่นเดียวกับการปรับความตึงของสปริง (หรือที่หลายคนเรียกติดปากว่าความแข็ง) โดยรวมของโช๊คได้ผ่านเมนูบนเรือนไมล์ด้วยการใช้ปุ่ม Joystick บริเวณแฮนด์ฝั่งซ้าย ซึ่งผมเลือกปรับให้ใช้คหนืดขึ้น (ยุบตัวช้าลง) อีกนิตินั้นจังหวะเบรกและคืนตัวเร็วขึ้นอีกหน่อยในจังหวะกลับมาเปิดคันเร่ง (เพื่อเพิ่มสมรรถนะในการเกาะถนน) โดยค่าเดิมมันจะเป็นเลข '0' และผมทำการปรับ Braking support เพิ่มขึ้น +2 และ Acceleration support เป็น -2 ตามลำดับ (ปรับได้สูงสุดคือ -5 กับ +5) ซึ่งก็ต้องเรียนตามตรงว่า

แทบจะจับสัมผัสไม่ได้จากการปรับเพิ่มและลดแค่สองเบอร์ตามที่กล่าวไป แต่รถก็ไม่ได้อิงแกลงด้วยเช่นกัน บางทีการทดสอบในสภาพแวดล้อมที่ปิดและควบคุมได้มากกว่านี้ อย่างในสนาม อาจจะช่วยให้สามารถจับความรู้สึกของการปรับตั้งเพิ่มเติมนี้ได้น้อยแบบนี้ได้ดีขึ้น

### สรุปกันเลย

Tuono 1100 Factory รุ่นก่อนหน้านี้ถูกหลายคนยกให้เป็นรถที่มีความครบเครื่องมากที่สุดในคลาสเน็คเก็ตสปอร์ต ไม่ว่าจะจากเครื่องยนต์อันทรงพลัง การมีระบบอิเล็กทรอนิกส์พร้อมสรรพหรือแชสซีที่ช่วยเสริมให้การควบคุมนั้นมีความเฉียบคมและแบนด้าได้ไม่น้อยหน้ารถสปอร์ต ดังนั้นสำหรับผมมันจึงไม่ใช่เรื่องน่าแปลกใจอะไรที่รุ่น 'Factory' ตัวใหม่จะออกมาไม่หนีจากตัวเก่ามากนัก

เพราะพอมานั่งคิดดูแล้วมันคงมีแค่ไม่กี่ทางที่อาพริเลีย จะสามารถปรับปรุงให้ Factory ที่มีความสุดจัดปลัดบออกอยู่แล้วให้ดีขึ้นไปอีกได้ และถึงตอนแรกผมจะรู้สึกไม่เชื่อ 100% ว่าการเปลี่ยนไปใช้ระบบใช้คปรับไฟฟ้าจะเป็นทางเลือกที่ดีในการยก

ระดับสมรรถนะของรถเน็คเก็ตที่มีสเปกไม่น้อยหน้ารถซูเปอร์ไบค์เรื่องรุ่นนี้ให้ดีขึ้นได้ แต่ระบบ EC2 ของ Öhlins ก็สามารถเปลี่ยนใจของผมในนาทีสุดท้ายด้วยการปรับค่าและตอบสนองต่อการใช้งานในงานเปิดตัวครั้งนี้ได้อย่างสมบูรณ์แบบ เราคงต้องยอมรับว่าทุกวันนี้คงมีแค่ไม่กี่คนที่จะจัดไขควงหรือหกเหลี่ยมออกมาแล้วเริ่มปรับใช้คของรถตัวเองแบบจริงๆ จังๆ การเซตใช้คยังคงถือเป็นศาสตร์ที่มีความซับซ้อนและต้องใช้เวลาในการศึกษากว่าจะสามารถปรับตั้งได้ตรงใจสำหรับคนทั่วไป แต่โหมดที่มีการตั้งค่ามาให้และระบบ OBTi คือสิ่งที่เปลี่ยนให้ความยุ่งยากเหล่านี้กลายเป็นเรื่องง่าย Tuono 1100 Factory ใหม่ จึงออกมาเป็นรถที่ยอดเยี่ยมไม่ต่างจากรุ่นที่ผ่านมา แต่เพิ่มเติมคือทางเลือกที่จะปรับตั้งให้มันกลายเป็นรถที่ตอบสนองได้เป็นมิตรต่อผู้ใช่มากยิ่งขึ้นเพียงแค่นปุ่ม - ถ้าผมกำลังมองหารถพรีเมียมระดับไฮเอนท์ซักคัน รับประกันว่า 'ฟ้าร้อง' ล้ำนี้ต้องเป็นหนึ่งในตัวเลือกหลักๆ ของผมอย่างแน่นอน...!! 

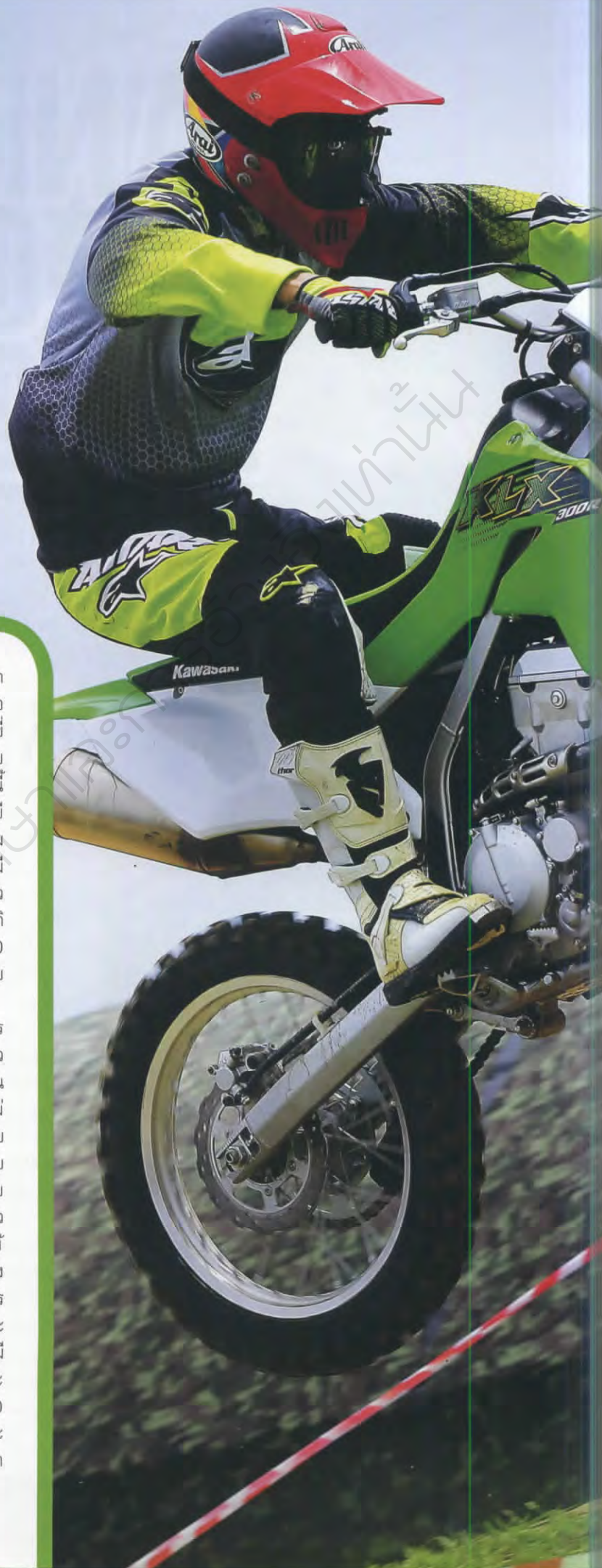




# LEAN MEAN GREEN MACHINE!

คาวาซากิกลับมาบุกตลาดทางฝุ่นเมืองไทยอีกครั้งด้วย จักรยานยนต์ออฟโรดใหม่แบบ All New รุ่นปี 2020 KLX 300R, KLX 230R, KLX 230 และ 230 SE ABS...

**K**ากกล่าวถึงผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ระดับโลก คาวาซากิ ก็เป็นหนึ่งในแบรนด์ชั้นนำที่ไม่มีใครไม่รู้จัก เนื่องจากค่ายที่ใช้ สีเขียวเป็นสีประจำค่ายแบรนด์นี้ ได้ส่งรถจักรยานยนต์ หลากหลายรุ่นลงสู่ตลาดยานยนต์ให้ผู้ใช้ได้สัมผัสมาตั้งแต่ปี 1965 ทั้งยังเป็นแบรนด์จากประเทศญี่ปุ่นที่ประสบความสำเร็จและ คว้าชัยชนะมาอย่างโชกโชนจากผลิตภัณฑ์ที่พวกเขาสร้างและ คิดค้นขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ในทุกเซกเมนต์ ไม่ว่าจะเป็น ZX-10R ที่ถือเป็นอีกหนึ่งเจ้าแห่งทางเรียบ Versys รถแอดเวนเจอร์ไลน์อพพอดนิยม รถในตระกูล W ที่ถูกผลิตมาเพื่อ ตอบโจทย์ผู้ที่รักความคลาสสิก หรือ Ninja H2 และ H2R ซูเปอร์ไบค์ตัดซาร์จเจอร์ที่แสดงให้เห็นถึงความล้ำสมัย ความเป็น ผู้นำและกำลังในการผลิตของ Kawasaki heavy industry ส่วนสำหรับทางฝุ่นรถในตระกูล KX ก็สร้างชื่อเสียงให้คาวาและได้รับ การยอมรับจากทั่วโลก ซึ่งมาคราวนี้ คาวาซากิ มอเตอร์ เอ็นเตอร์ไพรส์ (ประเทศไทย) ก็ไม่รอช้า เอาใจสายลุย ด้วยการเปิดตัวรถ จักรยานยนต์ตระกูล KLX ซึ่งถือเป็นน้องเล็กที่ได้รับการถ่ายทอด ดีเอ็นเอมาจาก KX พร้อมกันถึง 4 รุ่น ได้แก่ KLX230, KLX230 SE ABS, KLX230R และ KLX300R ซึ่งไล่ระดับตั้งแต่ 230 และ 230 SE ABS ที่ถูกออกแบบมาให้เป็นรถดูอัลเพอร์โพส ใช้งาน ในเมือง, ชีวิตประจำวันได้คล่องตัว ทั้งยังสามารถนำออกไปขี่เล่น บนทางฝุ่นได้ซึ่งเหมาะสำหรับมือใหม่เพิ่งหัดลุย ไปจนถึงตัวพ่อที่ถูก ออกแบบมาให้รองรับการใช้งานแบบสมบุกสมบันในเส้นทางกรูกันดาร โดยเฉพาะอย่าง KLX 230R และ KLX300R โดยทั้งหมดที่กล่าว ไปนี้ได้รับการยกระดับสมรรถนะ ไม่ว่าจะเป็นในส่วนเครื่องยนต์ เฟรม หรือแม้กระทั่งอุปกรณ์ติดรถ ให้สามารถรองรับการใช้งานได้ กว้างและดีขึ้นกว่าเดิม»



❶ สำหรับ All-new Kawasaki KLX300R คงต้องบอกอย่างนี้ครับว่า "ในความรู้สึกของผม" มันถูกออกแบบมาเพื่อเชื่อมโยงระหว่างรถที่มีความซึ่สนุกสำหรับผู้ที่ชอบการขับขี่แบบ 'ลุยถึงใจไปไหนไปกัน' กับรถจักรยานยนต์สำหรับแข่งขัน ซึ่ง 300R ถือเป็นเรือธงของควาซาก็ในเซกเมนต์นี้ การออกแบบจึงเป็นการผสมผสานความทันสมัยของเทคโนโลยีและโครงสร้างไว้ด้วยกันคือสมรรถนะเครื่องยนต์และเฟรมน้ำหนักเบา ด้วยความที่เป็นรถจักรยานยนต์ off-road ที่มีเรื่องราวมันจึงถูกถ่ายทอดจุดเด่นจาก ควาซาก็ KX ซึ่งกล่าวได้ว่าเป็นความสำเร็จในการแข่งขันอย่างสมบูรณ์ของควาซาก็ การออกแบบของรถจักรยานยนต์ในตระกูล KLX ปี 2020 จึงรวมเอาจุดดีที่สุ่ระหว่าง สายแข่ง สายฝุ่นและการรองรับการใช้งานเอาไว้ในโมเดลทุกรุ่น

รูปลักษณ์ภายนอกที่เห็นและสัมผัสมันแทบจะเป็นรถสูตรเต็มตัว โดยมาพร้อมเครื่องยนต์บล็อกใหม่ 292 ซีซี สูบเดี่ยว 4 จังหวะ ระบายความร้อนด้วยน้ำ, D.O.H.C. จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยหัวฉีด DFI เรือนลินเ่ง 34 มม. เฟรมใหม่แบบ Perimeter น้ำหนักเบา ใช้พื้นฐานการออกแบบเดียวกับรถจักรยานยนต์ออฟโรดของควาซาก็ กระจายแรงบิด, ซึ่มซึ่บแรงกระทก รวมถึงกำหนดจุดศูนย์ถ่วงมาให้ความบังคับง่าย และมีสมดุลที่ยอดเยี่ยม ระบบกันสะเทือนใหม่ช่วงชั่กยาว โช้คหน้าหัวกั้บขนาดแกน 43 มม. ถูกปรับตั้งมาให้ใช้ประโยชน์จากระยะชั่กด้วยการใช้สปริงที่มีค่าความแข็งไม่มากทำให้กันสะเทือนสามารถใช้ช่วงชั่กที่มีอยู่เยอะในการซึ่มซึ่บแรงกระทกได้อย่างมีประสิทธิภาพ โช้คหลังปรับตั้งอิสระวางบนสวิงอาร์มแบบ (Uni-Trak) ทำงานร่วมกับล้อชั่ลวดที่มีคุณสมบัติในการให้ตัว รองรับแรงกระทก หน้าขอบ 21 และหลังขอบ 18 นิ้ว, เกียร์ 6 สปีด, อัตราทดสเตอร์ 14/50 ช่วยเสริมอัตราเ่งและกำลังในรอบต่ำถึงกลางโดยเฉพาะเห็นได้ชัดว่า ควาซาก็ต้องการให้ KLX 300R ออกมา

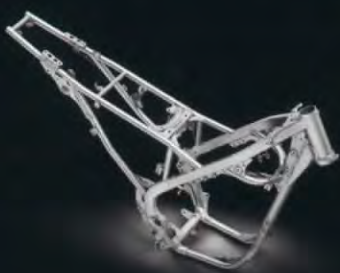
## LEAN MEAN GREEN MACHINE!

มีน้ำหนักเบา, ง่าย และที่สำคัญสามารถรองรับการบุกตะลุยได้แบบถึงถิ่นหรือหากต้องการนำไปแข่งขันก็สามารถทำ

### ทดสอบสมรรถนะ

เครื่องยนต์สตาร์ทติดง่ายมาก นอกจากจะใช้ระบบหัวฉีดจ่ายน้ำมันแล้วตัวรดยังมาพร้อมระบบสตาร์ทไฟฟ้า กดทีเดียวก็ติดเลย ขุมพลัง 292 ซีซี ทำงานเรียบดีและรอบเครื่องยนต์วัดรับเร็วพอดู (อัตราเร่งไม่ได้ถูกปรับให้เหมือนรถสูตรมากนักเพื่อให้ง่ายต่อการควบคุมและใช้งาน) ซึ่งก็ถือว่ารอบเครื่องต่ำให้แรงบิดที่ติดมือเป็นธรรมชาติ เครื่องบล็อกนี้ใช้มิติกระบอกสูบและช่วงชัก 78.0 x 61.2 มม. โอเวอร์สแควร์ สิวาลว กำลังอัด 11.1:1 ฝาสูบใหม่ทำงานผสานกับลูกสูบ, สลักลูกสูบและก้านสูบน้ำหนักเบา สร้างกำลังงานส่งผ่านออกทางวาลวซึ่งวางอยู่ในตำแหน่งที่ให้กำลังสูงสุดและทำให้รอบเครื่องยนต์มาเร็ว พร้อมการทำงานของแคมชาร์ฟแบบ DOHC ที่กดตรงสิวาลวไอดี-ไอเสี่ย แบบ Direct valve เหมือนรถซูเปอร์ไบค์ โดยไม่ทำให้เครื่องยนต์กำลังตกในรอบเครื่องยนต์สูงสุด

บีบคลัตช์ เกียร์หนึ่งเข้าไต้นุ่มนวล การวางสรีระของรถมาลักษณะนี้ คือมีความสูงได้ห้อง 305 มม. เบาะบางสูง 925 มม. สำหรับผม ความสูงนั้นถูกกำหนดมาเหมาะสมดีเพราะเป็นตำแหน่งที่มอบความมั่นใจในการควบคุมให้กับผู้ใช้ตามสไตล์ของรถวิบากคือคร่อมแล้วได้แค่ปลายเท้าแตะพื้น ส่วนกันสะเทือนนั้นก็มีระยะยุบถึง 285 มม. ให้มายาวสำหรับรองรับแรงกระแทกโดยเฉพาะ เสียงเครื่องอาจไม่ดังเหมือนรถสูตรแต่มาแบบหนักๆ แน่นๆ พร้อมรอบกับกำลังของเครื่องยนต์ที่ตัวรับกับการบิดคันเร่งค่อนข้างกระฉับกระเฉง พอเปิดคันเร่งก็ทราบได้ทันทีว่าคาเล็กเตอร์แบบนี้มันถูกออกแบบมาให้คุมง่ายเหมาะกับนักขี่ตั้งแต่ระดับเริ่มต้นไปจนถึงผู้ชำนาญที่ต้องการอะไรที่บิดสนุกเพลินๆ ไม่ไฟท์หรือเอ็กซ์ตรีมมากเกินไป อัตราเร่งรอบต่ำอาจจะมาไม่เร็วจัดแบบกระทั่งแล้วมาทันทีเหมือนรถสูตร KX แต่ก็มาแบบนุ่มหนัก รอบเครื่องมาไวแต่ไม่ได้จัดมากจึงคุมง่ายในเกียร์ต่ำ ไม่กระชอกกระชาก ทำให้การขี่รอบต่ำโค้งควบคุมได้สบาย ไม่เหนียวในการบังคับ เมื่อกำลังของมันคุมง่ายอย่างเป็นธรรมชาติก็หมายความว่า ผู้ขี่ที่ไม่ต้องมีทักษะสูงก็สามารถขี่ได้สนุก เพราะรถเร่งดีมีกำลัง เบาและเข้าแบงค์ได้โดยไม่มีอาการผืน สามารถเดินคันเร่งได้โดยไม่ต้องกังวลเล่นเอาผลอแป็บเดียวผ่านไปหนึ่งรอบสนามแบบเพลินๆ ไม่กดดันหน้าซ้ายยังทำให้อายุแรงเครื่องให้เต็มช็อกว่านี่หลังจากที่ไม่ได้จับและแข่งรถวิบากมาเกือบ 30 ปี ด้วยความที่เครื่องยนต์รอบต่ำคุมง่าย กำลังมาแบบนุ่มติดมือแต่ไม่กระชากจึงทำให้ผมสามารถใช้เกียร์ต่ำที่เกียร์ 1 ได้อย่างมั่นใจ ซึ่งแรงเอนจินเบรคที่ทำให้





TECHNICAL 2020 KAWASAKI KLX300R



ENGINE	
Type	292cc, Single-cylinder four-stroke DOHC 4 valves liquid cooler
Bore x Stroke	78.0 x 61.2mm
Compression	11.0:1
Fuelling	EPI w/ 34mm throttle body
Claimed Power	14.6 HP @ 8,000 rpm
Claimed Torque	20.6 Nm at 6,000 rpm
CHASSIS	
Frame	Perimeter
F Suspension	Inverted 43mm cartridge fork 43mm
R Suspension	Uni-Tank Preload adjustable
Front Brakes	270mm petal disc
Rear Brakes	240mm petal disc
DIMENSIONS	
Wheelbase	1435mm
Seat Height	925mm
Weight	128kg
Fuel Capacity	7.9 litres

❖ เครื่องอันก็ถูกคายออกไปอย่างรวดเร็วจนต้องยกนิ้วโป้งให้แคมชาร์ฟ DOHC กัดตรงสู่ถ้วยรองชิมวาล์วแบบ Direct สู่วาล์วทั้งสี่ตัว ที่ถูกออกแบบให้มีบริเวณของวาล์วกว้างที่สุดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการไหลเวียนของอากาศ เมื่อรอบเครื่องมาไวดแต่ไม่รุนแรงจึงทำให้การเปิดค้นเร่งรอบต่ำด้วยเรอิลันเร่งขนาด 34 มม. สั่งได้อย่างตามต้องการ

เมื่อรวมเข้ากับระบบเบรกที่เกาะจับได้อย่างมั่นใจทั้งหน้า-หลัง จึงสั่งให้การท่า Trail braking หรือใช้เบรกหลังสั่งให้ท้ายสไลด์พร้อมๆกับท่ามุมเลี้ยวแคบสามารถทำได้อย่างเป็นธรรมชาติ นอกจากความเบา บังคับง่ายแล้ว แอนด์บาร์ของ KLX300R ยังสามารถเลือกปรับตำแหน่งได้ถึง 4 ระดับ องศาคอที่ถูกวางมาโดยได้รับแรงบันดาลใจมาจาก KX ช่วยให้การบังคับมีความฉับไว มั่นใจ ทนใจ นอกจากเครื่องยนต์และเฟรมแล้วอีกสิ่งหนึ่งที่สำคัญที่สุดของรถ Off-road สไคล์นี้คือระบบกันสะเทือนซึ่งต้องทำงานร่วมกับเฟรมในการกระจายแรงกระทำต่างๆ รวมถึงแรงบิดของเครื่องยนต์ รอบแรกที่ผ่านไปทำให้ผมทราบว่ากันสะเทือนที่ให้มาสามารถรองรับการโดดเนินได้แบบเหลือเฟือ และยังเริ่มแน่ใจขึ้นไปอีกเมื่อพบว่าตนเองสามารถพารถกระโดดสูงได้เหมือนสมัยตอนแข่งวิบาก ล้อหน้าทีลงพื้นเมื่อพ้นเนินกระโดดลูกที่สองบ่งบอกว่าใช้คันท้ายหัวกลับที่ให้มาสามารถรองรับน้ำหนักและขับแรงไว้ได้อย่างหมดจดโดยไม่ทำให้เสียการทรงตัว พร้อมวิ่งรูดช่วงที่เป็นเนินระนาดต่อเนื่องและส่งน้ำหนักรวมไปยังล้อหลังได้อย่างนุ่มนวลโดยไม่เกิดการสะท้อนของแรงกระแทกมากนัก ความเล็กกระชับของตัวเฟรม

และดีไซน์ของรถยังช่วยให้การใช้ขาหนีบรถเพื่อล็อคและบาลานซ์ตัวตอนสไลด์สามารถทำได้อย่างมั่นใจ เมื่อพบว่าสมรรถนะของเครื่องยนต์ เฟรมและกันสะเทือน เอาอยู่แบบเหลือๆ ผมจึงเริ่มเล่นโดยใช้การคุมรอบเครื่องยนต์สไคล์ตรงทางเรียบด้วยการพยายามเลี้ยงรอบในเกียร์ 1 ให้อยู่ประมาณ 1,800-2,000 รอบ/นาที ในจังหวะที่เอียงรถลงต่ำในโค้งแคบที่สุด บีบคลัตช์และกดเบรกหลังให้ท้ายของรถปัดจากนั้นจึงรีดคลัตช์ออกจากจุดที่เอียงรถทันที ความคล่องตัวเพราะน้ำหนักที่เบาและกำลังในรอบต่ำที่ไม่กระวีกระวาดสามารถส่งให้รถเร่งออกได้แบบถึงอกถึงใจ สมกับฉายาเพลย์ไบค์ ที่ทางคาวาซากิหมายมั่นปั้นมือมาให้ เป็น เพราะมันมีความซีซนุก ซึ่ไม่เหนื่อย และบังคับง่าย เรียกว่าเหมาะกับผู้ที่ชื่นชอบการขับขึ้นทางฝุ่นตั้งแต่ระดับเริ่มต้นจนถึงแอดวานซ์เลยก็ว่าได้

ความสนุกบนทางดินคือสิ่งที่ทำให้ผมสนใจเปลี่ยนไปลอง Kawasaki KLX 230R, KLX 230 และ KLX 230ABS ที่ทางคาวาซากิเตรียมไว้ให้ ซึ่งในกรณีของ KLX 230R สำหรับผมมันคือ 300R ที่มีขนาดย่อมลงมา เพราะยังมีความสูง ความเบา และกันสะเทือนที่ช่วงชกเยอะกว่า KLX 230 ตัวธรรมดาและรุ่น SE ABS (เบากว่าส่วนหนึ่งมาจากการไม่มีอุปกรณ์สำหรับการขับขึ้นถนน) ประกอบกับถังน้ำมันที่เป็นพลาสติกเช่นเดียวกับตัว 300R เครื่องยนต์ ความจุ 233 ซีซี ระบายความร้อนด้วยอากาศ SOHC ให้ฟิลลิ่งของอัตราเร่งที่จัดจ้านกว่าน้องรองเวอร์ชันขึ้นบนถนนได้อีกสองรุ่น ส่วนหนึ่งมาจากการทดสอบที่ช่วยเข้ามาเสริมและเครื่องยนต์ได้รับการจูนในเรื่องของกำลังให้เหมาะกับการพารถ ❖

LEAN MEAN GREEN MACHINE!








Kawasaki



❖ ตะกรวยออกจากโค้ง ให้ฝุ่นตลบ รวมถึงเร่งผ่านอุปสรรคได้ติดมือ  
 ทันใจยิ่งขึ้น สุดท้ายคือ KLX 230 และ 230 SE ABS ที่มาพร้อมไฟหน้า  
 ไฟเลี้ยว ฯลฯ สำหรับการขับขี่บนถนนและทางฝุ่นพอกกรุปกริบแบบ  
 คูอัลเพอร์โพสซึ่งสามารถจดทะเบียนได้ พอได้ลองในสนามจริงๆ แล้วก็  
 พบว่าถ้าอยู่ในมือของนักขี่ที่มีทักษะก็สามารถนำไปลุย กระโดด เห็นได้ดี  
 จนน่าแปลกใจ ถึงเรื่องกำลังของเครื่องยนต์รวมถึงขีดความสามารถของ  
 ระบบกันสะเทือนอาจไม่สูงเท่ารุ่นที่มีรหัส R พวงท้าย เพราะอยู่ใน  
 กรอบของการใช้บนถนนมากกว่า แต่สิ่งที่ KLX 230 และ KLX 230SE-  
 ABS มี คือท่วงท่าการขับขี่แบบหลังตรงสบายๆ เครื่องยนต์ระบาย  
 ความร้อนด้วยอากาศที่มีความหนาแน่น สมบุกสมบัน รวมถึงระบบ  
 กันสะเทือนแบบดั้งเดิม จึงมีความแข็งแรง ดูแลรักษาง่าย ซึ่งครอบคลุม  
 ลักษณะการใช้งานของตัวรถที่ทางคาวาซากิออกแบบมาให้เห็น

สุดท้ายคงต้องขอชื่นชมทางคาวาซากิที่ปรับปรุงและพัฒนาในตระกูลนี้  
 ให้ออกมามีสมรรถนะที่สูงขึ้น แต่ยังคงไว้ด้วยความที่สนุก คุมง่าย KLX  
 ซีรี่ย์สำหรับผมจึงเป็น Lean mean green MX machine หรือ  
 รถจักรยานยนต์สไตล์ MX ที่เบากระชับ จับกระทุ้งคันเร่งได้สนุก  
 ออกรสชาติขึ้น สไตล์ค่ายสีเขียวจริงๆครับ 





# KAWASAKI ENDURO 3HRS Round 2

สานต่อความมันส์ระอุแบบสุดเดือดชวนชาลุมะเบิดสังเวียนฟุ่่น

เปิดฉากลุยกันแบบ “เนียนสต๊อป” กับรายการแข่งขัน Kawasaki Enduro 3Hrs สนามที่ 2 ณ สนามอ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล อ.ปลวกแดง จ.ระยอง ที่รวบรวมสาวกทางฝุ่นที่หลงใหลความสนุกในแบบ “เอ็นดูโร” จากทิวสารทิศเข้าด้วยกัน กับเกมส์การแข่งขันที่ได้ขึ้นชื่อว่า “โหดสุด ทนสุด อึดสุด” ที่ท้าทายขีดจำกัดผู้ที่ลงทำการแข่งขันต้องเพียบพร้อมไปด้วย ทักษะที่ยอดเยี่ยม ร่างกายอันทรหด และ ทีมเวิร์คอันแข็งแกร่งเพื่อช่วยกันฝ่าอุปสรรคเกินความคาดหมายที่รอต้อนรับนักแข่งอยู่ทุกวินาที อีกทั้งยังมีรุ่นการแข่งขันหลากหลายรูปแบบ เช่น Kawasaki Enduro 1 Hrs และ Kawasaki Lap-time ให้ได้เลือกลงชิงชัยคว้าโพเดียม

บริษัท คาวาซากิ มอเตอร์ เอ็นเตอร์ไพรส์ (ประเทศไทย) จำกัด ผู้นำทางด้านรถจักรยานยนต์แนววิบากในประเทศไทย จัดกิจกรรมสุดมันส์ให้แก่ลูกค้าที่ใช้รถคาวาซากิแนวเอ็นดูโรและแอดเวนเจอร์ ได้ลงประสบการณ์ความทรหดถึงขีดสุดกันแบบไม่ยั้งในแบบฉบับ “เอ็นดูโร” ขนานแท้ โดยการแข่งขันในครั้งนี้เปิดประเดิมคลุกฝุ่นกันเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2562 ที่ผ่านมา ณ สนาม หนองปลาไหล อ.ปลวกแดง จ.ระยองเป็นอีกสนามหนึ่งที่มีวิวทิวทัศน์อันสวยงาม ท่ามกลางอ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล สนามนี้มีระยะทางรวมกว่า 5.57 กิโลเมตร ถือว่าเป็นระยะทางรวมที่ยาวมากที่สุดในบรรดา 5 สนามการแข่งขันในปี 2562 นี้ พร้อมเปิดรับลงทะเบียนรถที่จะ





# Kawasaki

ลงทำการแข่งขันหลากหลายรุ่น นำทัพโดย Versys-300 , KLX-250, KLX-150 , KLX-140 และ ยังเปิดโอกาสให้ รถแนว แอนเวนเจอร์ต่างค่ายร่วมลงทำศึกแบบเก็บคะแนน รวม 5 สนาม ตลอดทั้งปี 2019 อีกด้วย โดยรุ่นที่เปิดทำการแข่งขันมีหลากหลายพิกัด เช่น รุ่น Versys-300 Production 250 cc , KLX 250 , KLX 250 Open, KLX 150 , KLX 140 และ อีก 2 รุ่น ไฮไลท์ของรายการคือ KLX 150 Lady และ Adventure Open ที่บรรดาผู้ชมต่างให้ความสนใจอย่างล้นหลาม และ อีกไฮไลท์สำคัญอีกอย่างหนึ่งก่อนการแข่งขัน Kawasaki Enduro 3 Hrs หนึ่งวัน ที่ทาง บริษัท คาวาซากิ มอเตอร์ เอ็นเตอร์ไพรส์ (ประเทศไทย) จำกัด สร้างเซอร์ไพรส์เซอร์เวย์วงการวิบากในเมืองไทยอีกครั้งด้วยการเปิดรถถึง 3 รุ่น เปิดประเดิมด้วย KLX-300R ฟ้าใหญ่ที่พกพาเทคโนโลยีสนามแข่งมาอย่างครบครัน KLX 230 R รถสนามรุ่นกลางที่จับแต่งองค์ทรงเครื่องพัฒนาให้เหมาะมือสายลุย KLX 230 และ KLX 230 ABS SE รถที่ถอด DNA รถสนามมาอัดอุปกรณ์ให้สามารถจดทะเบียนและขับขึ้นท้องถนนพร้อมรุ่นพิเศษมี ABS ที่ถูกออกแบบมาให้เหมาะสมทั้งการลุยทางฝุ่น และ ทางดำได้อย่างดีเยี่ยม พร้อมเปิดตัวฟรีเซนเตอร์จากครูผู้ฝึกสอน อย่าง อ.เล็ เจษฎาพงศ์ โชติณา, อ.เชม เขมรัฐ สุธรรมवास และนักแข่งสาวสวยฝีมือดีน้องมายแชมป์เอ็นดูโรภาคตะวันออก เริ่มเปิดตัวและทดสอบเป็นกลุ่มแรกต่อสื่อมวลชน อีกทั้งยังมีนักแข่งระดับประเทศเข้าร่วมทดสอบอีกหลากหลายท่าน เช่น ๓๓




## SPECIAL FEATURE

๗ “พีเบิร์ด” แสน บุญชัยศักดิ์ บรรณธิการบริหารนิตยสาร ฟาสไบค์ไทยแลนด์, Mr.Fujiwara ผู้จัดการทีม Core Kawasaki Thailand Racing Team, พ็อด..., “ดิ่งไนต์” รุติพงศ์ วโรกร และ “ซีเค” ชัยวิชิต นิสกุล สองนักแข่ง แนวหน้าของไทยจากทีม Core Kawasaki Thailand Racing Team ร่วมทำการทดสอบรถทั้ง 3 รุ่น พร้อมเปิดให้ สื่อกจากหลากหลายสำนักมาร่วมทำการทดสอบตลอดช่วงบ่าย จนถึงเย็น

ช่วงสายของวันอาทิตย์ที่ 7 กรกฎาคม ของวันการแข่งขัน ทีมงานควาซากิเปิดโต๊ะลงทะเบียนคอยต้อนรับนักแข่ง ที่พร้อมมอล่าไฟเดียมจากทั่วทั้งประเทศอย่างเนืองแน่น จนถึงเวลา 9.30น. ต่อด้วยการกล่าววาทะเบียบการแข่งขัน และคำแนะนำต่างๆจาก อ.เล่ ผู้ที่เป็นหัวใจหลักของการแข่ง Kawasaki Enduro 3Hrs ในครั้งนี้ ก่อนเปิดการแข่งขัน ในช่วงเช้า โดยเปิดประเดิมการแข่งขันรุ่นแรกของสนาม ที่ 2 ด้วยรุ่น Lap time หรือนับรอบสนาม โดยจะทำการ ปล่อยรถไปที่ละรุ่นการแข่งขัน เปิดหัวด้วยประเภท แอดเวนเจอร์ Versys-X300 เป็นรุ่นแรกประเดิมสนาม ต่อด้วย 3 รุ่นเล็กอย่าง KLX 150, KLX 150 Lady และ KLX 140 ที่ออกสตาร์ทพร้อมกันแบบสุดมันส์ จนจบเกมส์ การแข่งขันในช่วงเที่ยงวันแต่ยังคงรันเกมส์การแข่งขัน กันแบบ “เนียน สติอป” เช่นเคยแบบไม่ต้องพักให้ความสนุก ได้มันส์กันแบบต่อเนื่อง ด้วยขาลูกรุ่นใหญ่อย่าง Adventure Open ที่ลงทำการแข่งขันกันในวันรุ่น Kawasaki Enduro 1 Hrs เป็นไปอย่างสุดมันส์ โดยมีความสุขสุดพิเศษในวันนี้ ด้วยการ ออกสตาร์ท แบบ Le mans Start ที่นักแข่ง ต้องออกมาเรียงหน้ากระดานอย่างพร้อมเพียง เมื่อได้ สัญญาณติงจะต้องวิ่งไปที่รถของตนเองก่อนพุ่งทะยาน ออกตัวไป ถ้าหากใครถึงรถช้าจะเสียโอกาสในการขึ้นนำ

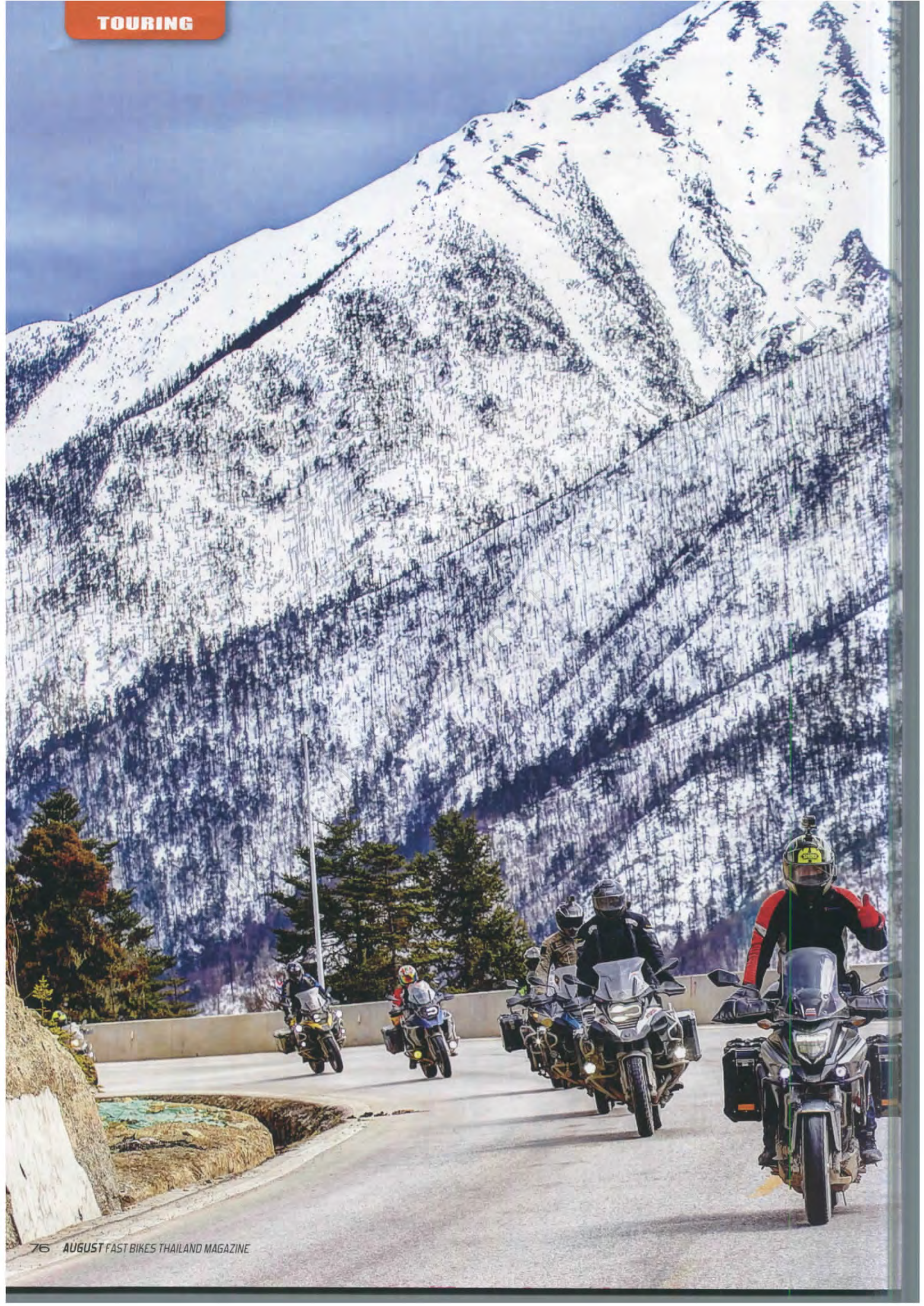


## KAWASAKI ENDURO 3HRS

ช่วงต้นเกมหลายช่วงคันรถเลยทีเดียวน เรียกได้ว่ามาครบ จบในรุ่นเดียวแบบมันส์หยุดตั้งเรียกความฮือฮาของผู้ชม ในสนามได้แบบปรอทแตก ! และ ไฮไลท์ของงานที่ทุกคน ตั้งตารอคอยกับการแข่งขันรุ่น Kawasaki Enduro 3 Hrs สดุดีของคนจริง ที่ต้องขับเคี่ยวกันตลอด 3 ชั่วโมง เต็มๆ แบบไม่มีหยุดพัก โดยแต่ละทีมจะมีสมาชิกได้เพียง 3 คน คอยสลับหมุนเวียนกันลงไปล่าโพเดียม แต่ข้อค คนดูยิ่งกว่านั้น มีทีมลงแข่งขันที่มีสมาชิกในทีมเพียงแค่ "คนเดียว" ลงไปร่วมระเบิดความมันส์นั้นหมายความว่า จะต้องลงไปปั่นคนเดียว แบบไม่มีพักให้หายเหนื่อยเป็นเวลา 3 ชั่วโมงอย่างไม่หยุดพัก จะเรียกเขาว่า "มนุษย์เหล็ก" ก็ไม่ผิดเสียทีเดียว เกมส์การแข่งขันดำเนินไปแบบสนุกสนาน มีการผลัดขึ้นนำของผู้นำเกือบตลอดเกมส์ หลังจากการแข่งขันดำเนินไปจนครบสามชั่วโมง ผู้ชมก็ได้เห็นโฉมหน้า ทีมที่มี "ทีมเวิร์ค" มากที่สุดที่สามารถคว้าโพเดียมในสนาม นี้ไปครอง ก่อนช่วงในท้ายมีพิธีมอบถ้วยรางวัลและเหรียญ ที่ระลึกแก่ผู้เข้าร่วมการแข่งขันโดยให้เกียรติจากผู้บริหาร ของทางบริษัท คาวาซากิ มอเตอร์ เอ็นเตอร์ไพรส์ (ประเทศไทย) จำกัด ทำพิธีมอบด้วยตนเอง พร้อมกล่าว ปิดการแข่งขัน Kawasaki Enduro 3 Hrs สนามที่ 2 ของปี ณ อ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล อ.ปลวกแดง จ.ระยอง อย่างเป็นทางการ โดยบรรยากาศเต็มไปด้วยรอยยิ้มและความชื่นมื่นของผู้ร่วมงาน สนามหน้า รายการ Kawasaki Enduro 3 Hrs จะไประเบิดฝุ่นกันที่สนาม สุราษฎร์ธานี อ.บ้านนาสาร ในวันที่ 3-4 สิงหาคม 2562 นี้ ส่วน ผลการแข่งขันและข่าวสารเพิ่มเติมสามารถติดตามได้ที่ Facebook: Kawasaki Enduro 3Hrs. และ Facebook: Kawasaki Motor Thailand สนามหน้าเหล่าบรรดาสาวก ทางฝุ่นแดนเขินไซนภาคใต้พลาดไม่ได้เด็ดขาด !! 



Kawasaki



# สุดปลายทางฝันที่... ย่าตึง

WORDS / PICS BY : PAIROJ JAMNANSIL

สำหรับฉบับการเดินทางในเดือนนี้  
ผมขอแนะนำเส้นทางในฝันอีกหนึ่งเส้นทาง  
ที่นักล่าฝันด้วยสองล้อจะต้องไปเยือน  
“เมืองย่าตึง”

เป็นอีกหนึ่งเมืองใน ชัมบาล่า ที่มีสถานที่ที่งดงามยิ่งนัก  
มีภูเขาหิมะให้กับพี่น้องไทยของเราได้ไปสัมผัสแบบใกล้ชิด  
ซึ่งที่แห่งนี้ไม่ไกลเกินไปสำหรับคนไทยอย่างเรา ที่สำคัญที่สุด  
คือเราสามารถชั่งรถคู่ใจไปถึงได้ด้วยตัวของเราเอง

ไม่เสียเวลามากกว่าครึ่ง เราสามารถออกเดินทางไปเมืองในฝัน ย่าตึง  
ด้วยกัน พี่น้องวัยรุ่นทุกท่าน เราสามารถออกเดินทางไปพร้อมๆกัน

เอกสารประกอบการเดินทาง หมายเหตุ กรุณาส่งเอกสาร  
ก่อนเดินทาง 1 เดือน\*\*\*\*\*

1. สำเนาหนังสือเดินทาง ที่มีอายุการใช้งานเหลือไม่น้อยกว่า 6 เดือน
- 2.รูปถ่าย พื้นหลังสีขาว เน้นหน้า ใช้ภาพขนาด 48x33 mm. (หน้าใหญ่) ไฟล์ความละเอียด 40-120kb. 354x472 PIX ต้องเป็นไฟล์ JPEG จากร้านเท่านั้น สแกนภาพจากรูปถ่ายที่ถ่ายมาแล้วไม่ได้
- 3.สำเนาทะเบียนรถผู้ขับพร้อมหน้าต่อภาษี (กรุณานำตัวจริงติดตัวไปด้วยในวันเดินทาง)  
\*\*\*ถ้าไม่ใช่เจ้าของรถต้องมีใบมอบอำนาจพร้อมสำเนาบัตรประชาชนของเจ้าของรถรวมทั้งการเซ็นรับรอง
- 4.สำเนาใบขับขี่รถจักรยานยนต์รุ่นใหม่ (SMART CARD) ❖❖



## ขอบคุณ

พิภพศักดิ์ (ป้าเต๋า) พ่อ ที่ได้เดินทางร่วมกัน  
 พี่รับ ที่มาไกลจากเมืองกระบี่  
 พี่แปะ โยนโว ที่ดูแลพี่น้องเป็นอย่างดี  
 อาจารย์ชัย v.8 หรือชัยฮักกริบ  
 หมอจิดี้ เคลียร์ได้ (น้องเต๋า)  
 วัยรุ่นชาย 200 จากเมืองบุรีรัมย์  
 วัยรุ่นคองพ่อลูกอ่อน (ว่าง ๆ) และน้องปุกนัท  
 วัยรุ่นนิว ไอที ที่คอยดูแลเทคโนโลยีให้พี่น้องในกลุ่ม  
 วัยรุ่นลิม วัยรุ่นอ้อม แห่ง Travel @ World ที่ดูแลพี่น้องเป็นอย่างดี  
 ไทต์จัน น้องท้อยและอาน่า ที่คอยช่วยเหลือด้วยดี  
 ไทต์ลาว ที่คอยอำนวยความสะดวก  
 พี่เบิร์ด พี่ตุ๊ก พี่นาย Fast Bike สำหรับพื้นที่ในการแบ่งปัน  
 Foto file ที่ดูแลอุปกรณ์บันทึกภาพ  
 Canon ประเทศไทย ดูแลอุปกรณ์บันทึกภาพ  
 หัวใจเล็ก ๆ ที่คอยดูแลพี่ชายตัวเล็ก ๆ

๓» วันที่ 1 เชียงของ - หลวงน้ำทา (สปป.ลาว) ระยะทาง 180 กม.

วันนี้เดินทางกันเบาๆครับ แคร่ร้อยกว่ากิโหลเท่านั้นเอง จากชายแดนไทย อ.เชียงของ ข้ามสู่อุสสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว เข้าสู่ สปป.ลาว ใช้เวลาไม่นานในการทำเอกสาร พวกเราซึ่งเข้าสู่ประเทศลาว เส้นทางยังคงเป็นถนนลาดยางมะตอย สองเลนสวนกัน ฝัวการจราจรในบางช่วงนั้น มีการลอมฝัวถนนเพื่อปรับปรุง จึงต้องขับซึ่กันด้วยความระมัดระวัง ใช้เวลาประมาณเกือบ 4 ชั่วโมงจึงมาถึงจุดหมายปลายทางในวันนี้คือ เมืองหลวงน้ำทา พักผ่อนเที่ยวกันในเมืองเล็กน้อย

วันที่ 2 หลวงน้ำทา-เชียงรุ่ง สิบสองปันนา (ประเทศจีน) ระยะทาง 238 กม.

เช้าวันนี้พวกเราออกเดินทางกันแต่เช้าครับ เพราะอาจจะต้องเสียเวลากันสักหน่อย สำหรับทั้งด้านลาวและด้านจีน เส้นทางที่จะเข้าด้านลาวในช่วงนี้กำลังขยายถนน ทำให้ฝัวการจราจรนั้นเต็มไปด้วยฝุ่น เรียกได้ว่าเพียบเลยละครับ ในด้านลาวเราใช้เวลาไม่นานและมุ่งหน้าเข้าสู่ด้านจีนซึ่งก็ใช้เวลากันไปพอสมควรเลยครับ ในที่สุดพวกเราก็เริ่มเข้าสู่ประเทศจีนอย่างเต็มตัว มุ่งหน้าเข้าสู่เมืองหล้า ซึ่งในเมืองนี้เราต้องนำรถมาตรวจสภาพก่อนที่จะวิ่งเข้าในเมืองจีนกันต่อไป ใช้เวลาไปพอสมควรในการตรวจสภาพรถแต่ทุกคันก็ผ่านไปได้ด้วยดี พวกเราวิ่งตรงเข้าสู่เมืองเชียงรุ่ง ก่อนที่ตะวันจะตกดินและมีเวลาเดินเล่นบริเวณริมน้ำโขง ที่เมืองเชียงรุ่งก่อนจะพักผ่อนกันตามอัยยาศัย

วันที่ 3 เชียงรุ่ง-หลินซาง ระยะทาง 580 กม.

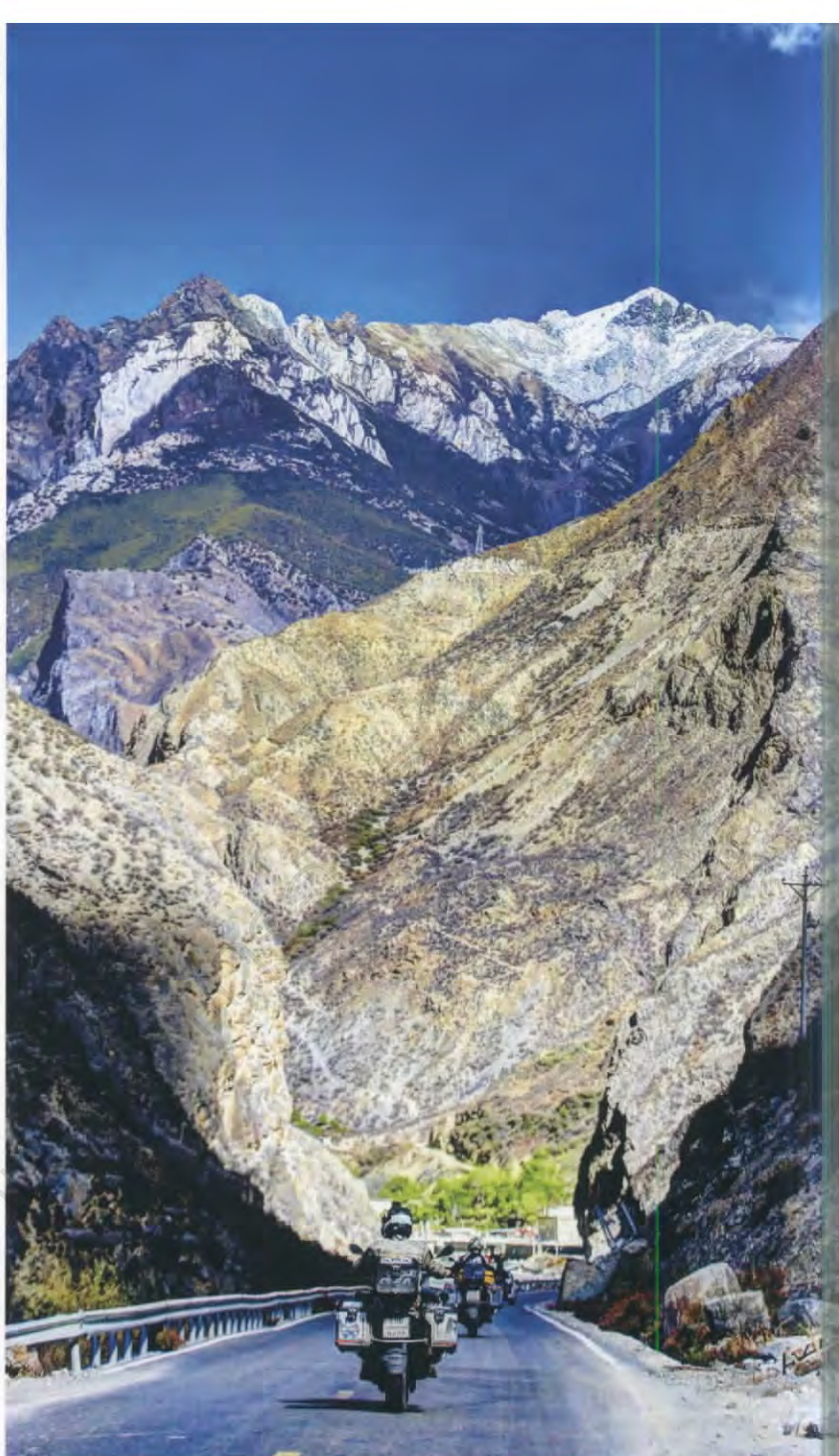
หลังอาหารเช้าของเมืองจีน พวกเราเริ่มออกเดินทางแต่เช้าครับ เพราะว่า ระยะทางไกลพอสมควร หมอกยามเช้ายังคงมาปะทะร่างกายของนักเดินทางไทยให้รู้ว่า อากาศนั้นค่อยๆเย็นลงแล้วนะ ใช้เวลาประมาณ 4 ชั่วโมงกว่าๆ ผ่านเส้นทางถนนเล็กๆ ขึ้นเขาลงเขา มาแวะทานข้าวกลางวัน ที่เมืองเล็กๆ และออกเดินทางกันอย่างต่อเนื่องครับ เส้นทางในช่วงบ่ายก็ยังคงเป็นเส้นทางเล็กๆ ขึ้นเขา ลงเขา และมาถึงเมือง หลินซาง ทันส่งตะวันกลับบ้านกันพอดี วันนี้พวกเราทำเวลากันได้ดีครับ ซึ่กันแบบสบายๆ ช่วยบอกเส้นทางกันทำให้เรามาถึงจุดหมายอย่างปลอดภัย และจัดอาหารค่ำในโรงเตี๊ยมเล็กๆ ก่อนแยกย้ายกันพักผ่อน

วันที่ 4 หลินซาง-ต้าลี่ ระยะทาง 300 กม.

วันนี้เรียกได้ว่า ระยะทางนั้นไม่ไกลมากครับแต่เส้นทางนี้สิ่ครับ เป็นเส้นทางของขุนเขา ทางเล็กๆ ที่วิ่งลัดเลาะไปตามเมืองเล็ก ๆ ของประเทศจีน เรามาถึงเมืองต้าลี่ ทันเวลาก่อนที่วัดเจดีย์สามองค์ แห่งเมืองต้าลี่จะปิด ซึ่งวัดนี้เริ่มก่อสร้างขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 836 ในสมัยราชวงศ์ถัง โดยใช้เวลาในการก่อสร้างรวม 40 ปี ซึ่งถือได้ว่าเป็นสัญลักษณ์ของเมืองต้าลี่ เราได้เข้าไปเดินชมความงดงามของวัดเจดีย์ 3 องค์จนได้เวลาปิดวัดกันเลยละครับ รวมกันถ้ายรูปกับฉากหลังที่เป็นวัดเจดีย์ 3 องค์นี้ไว้เป็นที่ระลึก และกลับเข้ามาที่พัก โดยมีพี่น้องของเราออกไปเดินเล่นในย่านเมืองเก่าก่อนจะกลับมาพักผ่อน

วันที่ 5 ต้าลี่-แซงกริล่า ระยะทาง 390 กม.

วันนี้พวกเราต้องซึ่รถออกจากเมืองใหญ่ ต้าลี่ และ







มุ่งหน้าสู่แซงกริล่า วันนี้เรียกได้ว่า หัวใจของนักเดินทาง พองโตกันเลยทีเดียว เพราะเราจะได้ดินแดนในฝัน ของนักเดินทางจากทั่วสารทิศที่อยากจะมาสัมผัสกับ ดินแดนแห่งนี้

อากาศในวันนี้เย็นลงกว่าทุกๆวันครับ เพราะว่าเรา ขึ้นสู่ที่สูงกันเรื่อยๆ พวกเราต้องกินยากันแล้วครับ เพราะ เตรียมตัวให้พร้อมรับมือกับอากาศที่หนาวเย็นลงและเบาบาง อีกด้วย เราลงจากทางด่วนมาวิ่งในเส้นทางเล็กๆ และเริ่ม เข้าประตูสู่แซงกริล่าที่มีภาพรูปปั้นจามรีมารอรับ นักเดินทาง โดยที่เส้นทางค่อยๆไต่ระดับความสูง ตามยอดเขาเราเริ่มเห็นหิมะกันบ้างแล้ว หัวใจของ นักเดินทางไทยของพวกเรารู้สึกได้เลยว่า พองโตขึ้นมา ทันที สายฝนโปรยลงมาบ้าง เพิ่มความเย็นให้กับ นักเดินทางไทย จึงต้องเอาชุดกันฝนกันออกมาสวมใส่ เพื่อ ป้องกันความเปียกและทำให้ร่างกายอุ่นขึ้นมา เราเข้ามา สู่เมืองแซงกริล่าในเวลาที่ยังไม่เย็นมากนัก ทำให้มีเวลา ที่จะชิวๆเล่นไปในเส้นทางภูเขาหิมะสีน้ำเงิน ซึ่งเส้นทางนี้ จะสวยงาม มีฉากหลังเป็นภูเขาหิมะพระจันทร์สีน้ำเงิน เราใช้เวลาบันทึกภาพและอ้อมอ้อมกับบรรยากาศสุดฟินกัน ที่บริเวณนี้ได้อย่างเต็มอ้อมและแวะเข้าไปพัก ที่โรงแรม หลังอาหารเย็นซึ่งเป็นแบบสุกี้ร้อนๆ ให้ร่างกายได้อุ่นขึ้น แล้วพวกเราจึงออกมาเดินเล่นในย่านเมืองเก่ากันสักพัก และกลับมาพักผ่อน

วันที่ 6 แซงกริล่า-เซียงเฉิง ระยะทาง 310 กม.

เช้านี้อุณหภูมิ 0 องศา ที่แซงกริล่า เรียกได้ว่า เย็นเจี๊ยบเลยทีเดียว เราต้องสวมเสื้อผ้ากันหลายชั้น สำหรับนักบิดนั้น เสื้อผ้า ทรงมีสำคัญมากๆ เลยครับ!!!



๗ และถ้ารถมีระบบ มืออุ่นก็จะช่วยได้เยอะเลยครับผม พวกเราค่อยๆ เริ่มเห็นหิมะกันมากขึ้นไปเรื่อยๆ นะครับ และวันนี้เราต้องใช้เส้นทางใหม่ ซึ่งถือได้ว่ายังไม่เสร็จสมบูรณ์แบบ 100% แต่ก็สามารถจะลัดให้ไปถึงเมืองเชียงตุงได้อย่างทันท่วงที

เส้นทางเรียกได้ว่าสวยสุดๆ ไปเลยครับ และแม่น้ำและอีกหน้าหนึ่งติดภูเขา ลัดเลาะไปตามเส้นทางธรรมชาติแบบสุดๆ มีจุดให้ได้บันทึกภาพกันเป็นระยะๆ ยิ่งเส้นทางก่อนจะเข้าสู่เมืองเชียงตุง ภาพที่แปลกตาพวกเรามากๆ คือ หมู่บ้านของชาวจีนในแถบนี้เป็นบ้านเดี่ยวหลังใหญ่ ๆ สร้างในรูปแบบเดียวกัน

เหมือนกันตลอดเส้นทางที่เข้าสู่เมืองเชียงตุงดงามยิ่งนัก

วันที่ 7 เชียงตุง-ยื่อหล่า (ย่าตุง) ระยะทาง 190 กม.

สำหรับระยะทางในวันนี้เรียกได้ว่าเบาๆสบายๆ แต่ขอบอกว่า ถนนโคตรสวยเลยครับ เพิ่งเสร็จได้ไม่นาน ที่สำคัญคือ วิวสองข้างทางนี่สิครับ อลังการงานสร้างจริงๆ เลย ระยะทางแค่นี้พวกเราใช้เวลาไปเกือบๆ 5 ชั่วโมง? แวะถ่ายภาพกันมาเรื่อยๆ เจอหิมะข้างทางก็ไม่เว้นครับ ลงไปนอนเล่นเกลือกกลิ้ง เอารถลงไปถ่ายกันครบทุกคน ทุกคัน เรียกได้ว่าเต็มอ้อมกับเส้นทางสวยๆ อย่างนี้ พวกเราหัวใจ

ยิ่งฟองโตขึ้นทุกๆ วัน หลังจากเมืองด้าลี่เป็นต้นมา เรียกได้ว่า คุ่มค้ำกันแล้วครับผม ได้เอารถของตัวเองมาสัมผัสกับหิมะกันใกล้ขีดแบบนี้ วันนี้พวกเราโชคดีมาก ๆ นะครับ ที่ท้องฟ้ามีแสงแดด ทำให้อุณหภูมิอุ่นขึ้น เราจึงขี่รถเข้าย่าตุงหรือยื่อหล่ากันได้อย่างสบายๆ ไม่ลำบาก ไม่เจอพายุหิมะ ถือได้ว่า โชคดีมากๆ ครับ

วันที่ 8 อุทยานย่าตุง

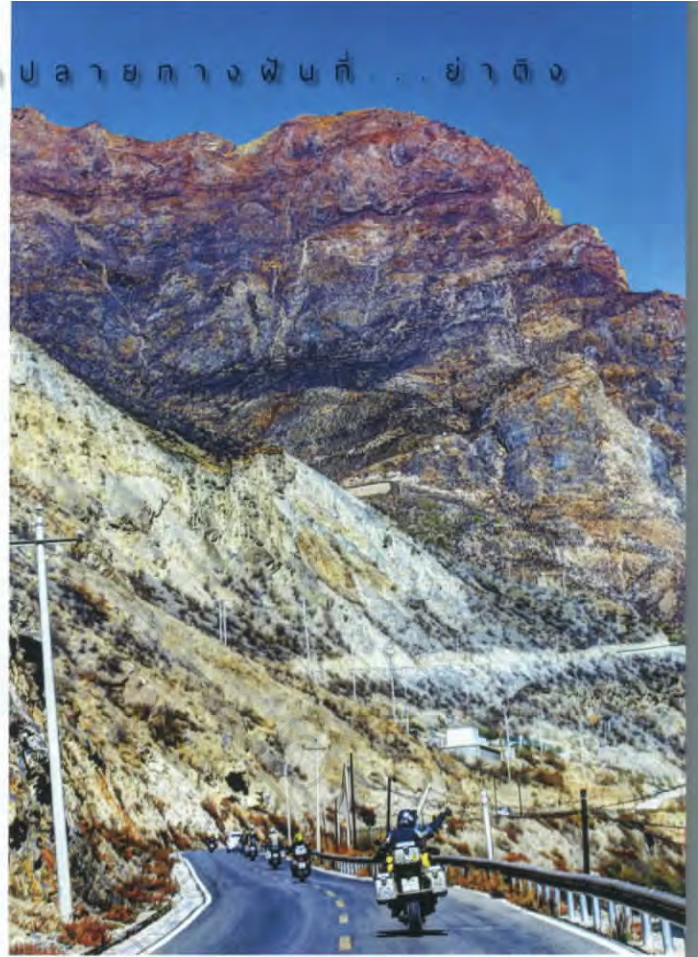
เข้านี้พวกเราทั้งหมด มีโอกาสได้ขึ้นมาสัมผัสกับอุทยานย่าตุง ซึ่งถือได้ว่า เป็นอุทยานแห่งชาติที่มีชื่อเสียงโด่งดังมาก ๆ ของประเทศจีน พวกเราต้องเดินออกจาก

โรงแรม และมาที่บริเวณจุดเช็คนักท่องเที่ยว และเดินขึ้นมาอีกหน่อยครับ เพื่อมานั่งรถบัสไปอีกประมาณ 1 ชั่วโมง เพื่อมาให้ใกล้ภายในอุทยานย่าดิงให้มากที่สุด

การเตรียมตัวสำหรับการเดินอุทยานแห่งชาติย่าดิง ทุกคนต้องเตรียมสัมภาระของตัวเองติดตัวทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็น อาหาร น้ำ กระป๋องออกซิเจน ส่วนตัวผมเองนั้นนอกจากสิ่งของเหล่านี้แล้ว ยังต้องมีอุปกรณ์ในการบันทึกภาพ ซึ่งก็มีน้ำหนักพอสมควรเลยครับ หลังจากนั้นรถบัสมา 1 ชั่วโมงแล้ว ต้องเดินขึ้นมาอีกประมาณ 300 เมตร ซึ่งอากาศที่นี่จะเบาบางสุด ๆ ต้องค่อยๆเดิน ค่อยๆทำอะไรให้ช้าๆ ลง ไม่ต้องเร่งรีบมากนักครับ

สำหรับอุทยานแห่งชาติย่าดิงนี้ เมื่อสองปีที่แล้ว ผมมีโอกาสได้มาเมืองนี้เป็นครั้งแรกครับ แต่แพ้อากาศ จนต้องเข้าโรงพยาบาลให้ออกซิเจนอยู่ 3 วันเลยไม่มีโอกาสได้มาสัมผัสกับอุทยานแห่งชาติย่าดิงแห่งนี้ แต่มาคราวนี้ผมเตรียมตัวมาดีพอสมควรเลยครับ ทำให้ ณ เวลานี้ ผมได้มายืนอยู่บริเวณอุทยานแห่งชาติย่าดิง อย่างเต็มตัว

รถไฟฟ้า พาพวกเราเข้าไปสู่ เส้นทางที่จะไปขึ้นชมความงดงามของธรรมชาติ ซึ่งมีทะเลสาบน้ำนม ทะเลสาบ 5 สี ซึ่งถือได้ว่าเป็นสถานที่ที่ไม่ควรพลาดด้วยประการทั้งปวง แต่ทั้งหมดทั้งมวลนี้ต้องเดินเท้าเข้าไป โดยระยะทางรวมไปกลับ 10 กิโลเมตร และที่สำคัญคือที่นั่นนั้น ถ้าอากาศปิด ความหนาวเย็นจะเข้ามาปกคลุมอย่างรวดเร็ว แต่โชคดีในวันที่พวกเรามาเยือน ท้องฟ้าเปิดมีแสงแดด ทำให้อุ่นหูมินั้น ไม่หนาวจนเกินไป พวกเราหลาย ๆ คน ใช้ทางลัดช่วยกันก่อนในช่วงแรกด้วยการนั่งม้า ย่นระยะทางไป 3 กิโลเมตร แต่ก็ต้องจ่ายสตางค์กันไป คนละ 300 หยวน เพื่อแลกกับระยะทาง แต่อุปสรรคมิได้ให้พุงชนจริงๆครับ พวกเราค่อยๆเดินกันไปจนถึงจุดหมาย ส่วนตัวผมเองเดินลงมา



ตามเส้นทางได้ภาพอีกแบบ ตามที่สายตาได้มองไว้ตั้งแต่ช่วงที่นั่งรถไฟฟ้าว่าจุดๆนี้ สวยงามไม่แพ้กัน และตัวผมเองได้เดินมากับพี่น้องอีกหลายท่านสู่ ทะเลสาบไข่มุก ซึ่งมีระยะทางไปกลับ 3 กิโลเมตร แค่นี้แต่ก็เล่นเอาหายใจช้ากันไปตามๆกันครับ ค่อยๆเดิน ค่อยๆก้าวไปที่ละก้าว ระยะทางก็จะสั้นลงไปเรื่อย แล้วจุดหมายก็ใกล้เข้ามา จนในที่สุดพวกเราก็มาถึงจุดหมาย

และสิ่งที่เห็นเบื้องหน้านั้น ทำเอาพวกเราหายใจเหนื่อยกันไปเลย ธรรมชาติที่นี่ช่างงดงามจริงๆ พวกเราเสพและอินอยู่กับทะเลสาบไข่มุกแบบเต็มอิม และค่อยๆเดินกลับลงมาทันเวลารถที่จะออกสู่อุทยานแห่งชาติย่าดิงพอดี

เป็นหนึ่งวันที่เต็มไปด้วยธรรมชาติรอบตัวของเรากับตัวเอง และพวกเราทุกคนก็สามารถก้าวผ่านความเลวร้ายของอากาศ เพื่อเจอกับความงดงามได้อย่างอิมอิม วันที่ 9 ยื่อหล่า(ย่าดิง) - แซงกริลล่า ระยะทาง 390 กม.

บ้ายบายย่าดิง เมืองในฝันอีกหนึ่งเมืองของนักเดินทาง สูตินแดน ชัมบาล่า พวกเรากลับมายังเส้นทางเดิมครับ และเส้นทางยังคงสวยงามให้ได้บันทึกภาพกันอีกอย่างต่อเนื่อง จามรือออกมาส่งพวกเรากันเป็นฝูง มาเดินกันเต็มถนน เหมือนจะมาบอกว่าให้พวกเราเดินทางกันอย่างปลอดภัย

วันนี้ยังมีเวลาเหลือ จึงพาพี่น้องขึ้นไปสู่ยอดเขาไปหมา ซึ่งที่นั่นจะมีระดับความสูง 4292 จากระดับน้ำทะเล และจะมีเสาหินสลักตัวเลขนี้อยู่ แต่แล้ว เส้นทางที่จะขึ้นไปสู่ความสูงนี้ กลับปกคลุมไปด้วยหิมะครับ ทำให้พวกเราต้องหยุดการเดินทางไว้ที่หิมะหนาๆ บนถนนเราจึงนำรถมาบันทึกภาพเก็บไว้เป็นที่ระลึก และในเส้นทางนี้จะถูกโอบล้อมไปด้วยภูเขาหิมะรอบเส้นทาง ทำให้พวกเราได้ภาพ ฉากหน้าและฉากหลังเป็นภูเขาหิมะอย่าง

TOURING





**TOURING**

ตามหาหมอก 3 ภูกับ 1 ชุมชนโบราณ




## สุดปลายกางเกงที่... ย้ำถึง

๓๗ สวয়งาม และกลับเข้าสู่เมืองแซงกริล่าอีกครั้งก่อนที่ตะวันจะตกดิน เพราะว่า อากาศจะเย็นลงอย่างรวดเร็ว

วันที่ 10 แซงกริล่า-ลิเจียง ระยะทาง 190 กม.

เข้านีก่อนที่พวกเราจะออกจากเมืองแซงกริล่า ขอมมาเดินชมความงดงามของ วัดโปตาลาน้อย (วัดทิเบต) มีอายุกว่า 300 ปี พวกเราเดินชมความงดงามของวัดแห่งนี้ เรียกได้ว่าหมดไปครึ่งวันเลยครับ

ช่วงบ่ายใช้เวลาไม่นานพวกเราถึงเมืองลิเจียง มีเวลาให้ได้พักผ่อนกัน และในช่วงเย็น ออกมาเดินเล่นในเมืองเก่าลิเจียง ซึ่งถือได้ว่า เป็นเมืองเก่าที่ใหญ่มากๆเลย พวกเราปล่อยอิสระให้กับพี่น้องไทยได้เดินกันตามสบาย ใครอยากจะทำอะไรก็เชิญเลยครับผม


วันที่ 11 ลิเจียง ภูเขาหิมะ มังกรหยก

เช้าวันนี้พวกเราออกกันมาแต่เช้าเลยครับ เพื่อที่จะมาซื้อตัวขึ้นยอดเขาหิมะมังกรหยก แต่ก็เกือบที่จะอดได้ ยลโฉมยอดภูเขาหิมะ เพราะในช่วงแรกนั้นเจ้าหน้าที่จีนไม่ขายบัตรให้กับพวกเรา ต้องมีการอ้อนวอนกันเล็กน้อย แต่สุดท้ายก็สามารถขึ้นไปชมความงดงามได้อย่างอิมเอม พวกเราต่อคิวขึ้นกระเช้า ค่อยๆไต่ระดับความสูงขึ้นไปอย่างต่อเนื่อง อากาศบริเวณด้านบนที่มองเห็นนั้นเปิดสนิทเลย ใช้เวลาไม่นานนักพวกเราขึ้นมาถึงยอดภูเขาหิมะมังกรหยก ในระดับความสูง 4506 เมตร ซึ่งบริเวณนี้จะมีเส้นทางให้ได้เดินขึ้นไปอีกนะครับ แต่ในวันนี้อากาศปิดหนาวมากๆ แดดยังมีหิมะตกอีกต่างหาก แต่พวกเรายังโชคดีที่มีช่วงอากาศเปิดให้เห็นยอดเขาเพียง 5 นาทีเท่านั้น ไม่เสียเวลา รีบบันทึกภาพเก็บไว้ก่อน พวกเราอยู่บนยอดเขานี้แบบอิมเอมจริงๆครับ เรียกได้ว่าอยู่จนหายใจกันคล่องเลยละครับ ลงจากยอดเขานี้พวกเรานั่งรถบัสภายในอุทยาน มาเที่ยวกันที่บริเวณ Blue Moon Valley ซึ่งมีความงดงามมากๆเลยครับ และที่สำคัญเป็นสถานที่ ซึ่งได้รับความนิยมในการถ่ายปริเวตติงของพี่น้องชาวจีนเลยครับ

วันนี้เต็มอิมกับธรรมชาติจริงๆ ลงกลับเข้ามาในเมืองลิเจียง และให้ทุกคนพักผ่อนตามอัธยาศัยสบายๆ ใครอยากจะไปเดินเล่นเมืองเก่าอีกก็สามารถทำได้สบายๆ

วันที่ 12,13,14 พวกเราเริ่มเดินทางกลับ

หลังจากเมืองลิเจียง พวกเราเริ่มเดินทางกลับลงมาเรื่อยๆ และอากาศก็เริ่มร้อนๆ ขึ้นจนมาถึงเมืองไทย อุณหภูมิ 40 องศา โอ้ว!แม่เจ้า นี่เราต้องกลับมาสูความ เป็นจริงกันแล้วนะครับผม จาก 0 องศา ถึง 40 องศา ค่อยๆช็อกกันมา ค่อยๆปรับตัวกันไป ก็สามารถไปถึงจุดหมาย ได้อย่างปลอดภัย

14 วันกับประสบการณ์ที่เรียกได้ว่า ยอดเยี่ยมครับ พี่น้องไทย ดูแลกันไปตลอดเส้นทาง บอกทางให้กัน ช่วยเหลือกัน ผมว่าสิ่งเหล่านี้แหละครับ ที่สำคัญกว่าปลายทาง ทริปนี้เราได้มิตรภาพที่สวยงามอย่างยอดเยี่ยม กลับมา และผมว่า ทุกคนจะไม่มีวันลืมเส้นทางในทริปนี้ อย่างแน่นอน 



NEW  
**SCOOPY i**  
— LINE FRIENDS —  
SPECIAL EDITION



# NEW HONDA SCOOPY i LINE FRIEND SPECIAL EDITION

ลายใหม่สุดลิมิเต็ด เพียง 5,000 คัน เท่านั้น !!



บริษัท เอ.พี. ฮอนด้า ผู้นำรถจักรยานยนต์อันดับหนึ่งในประเทศไทย ผันปีกกำลังจับมือร่วมกับ แอปพลิเคชันแชทสุดฮิต "Line Friend" เปิดตัวรถจักรยานยนต์ เอ.พี. ยอดนิยมอย่าง New Scoopy i Line Friend Special Edition ที่มาภายใต้คอนเซ็ปท์ "เพื่อนใหม่ ลายใหม่ น่ารักโดนใจ" โดดเด่นด้วยดีไซน์แบบฉบับ Line Friend Characters บรรานและผองเพื่อน มาพร้อมกับตัวรถทูโทน สีดำด้านตัดด้วยสีน้ำตาลเข้ม ทั้งเบาะหนัง กระงะมองข้าง และ พื้นวางเท้า ซึ่งดึงความน่ารักและแสนซนของบรรานและผองเพื่อนทั้ง โคนี่และแชลลี่ มาปรากฏในตัวรถได้อย่างลงตัว โดยลายสุดลิมิเต็ดนี้ผลิตออกมาในจำนวนจำกัดเพียง 5,000 คัน เท่านั้น !! พร้อมจัด Gift Set ของแถมโดนใจสายแบ้ออย่าง กระเป๋าเป้ไลน์เฟรนด์, หัวชาร์จไลน์เฟรนด์, สายชาร์จไลท์นิ่งลายบรราน และ สายชาร์จ Micro USB ลายโคนี่ เพื่อใช้ร่วมกับ ❀





©LINE



พอร์ต USB สำหรับชาร์จแบตเตอรี่สมาร์ทโฟนอีกหนึ่งฟีเจอร์ที่คอยอำนวยความสะดวกสบายสำหรับผู้ขับขี่ยุคใหม่มากยิ่งขึ้น ทางด้านขุมกำลัง จัดเต็มมาให้อย่างครบครัน ยังคงใช้เครื่องยนต์ขนาด 110 ซีซี. ที่มีอัตราการประหยัดน้ำมันสูงสุดถึง 62.5 กิโลเมตรต่อลิตร พร้อมด้วยเทคโนโลยี eSP (Enhanced Smart Power) ที่ช่วยเสริมสมรรถนะของเครื่องยนต์ให้มากยิ่งขึ้น และยังมีเทคโนโลยีที่ช่วยประหยัดน้ำมันและลดมลพิษกับ ระบบ Idling Stop System ดับเครื่องยนต์เมื่อรถหยุดนิ่งเกิน 3 วินาที และเทคโนโลยีการกระจายแรงเบรกหน้า และหลัง Combi-Brake ที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการหยุดรถได้อย่างมั่นใจมากยิ่งขึ้น

พบกับ Honda New Scoopy i Line Friend Special Edition 2019 ที่ Honda Wing Center ทั่วประเทศ ได้แล้ววันนี้ ในราคา 53,500 บาท พิเศษสุดๆ!! สำหรับผู้ที่เป็นเจ้าของ 100 คันแรก สามารถยืนยันสิทธิ์รับเสื้อยืด Scoopy i LINE FRIENDS Special Edition ใน LINE PROMO ได้ฟรีอีกด้วย !!ติดตามข่าวสารโปรโมชั่นพิเศษได้ที่ [www.aphonda.co.th](http://www.aphonda.co.th), [www.facebook.com/hondamotorcyclethailand](http://www.facebook.com/hondamotorcyclethailand)

NEW SCOOPI LINE-FRIENDS SPECIAL EDITION



โถงเดินด้วยดีไซน์ สติ๊กเกอร์ข้างรถรอบคัน ด้วยลวดลายที่แตกต่าง



รับ GIFT SET SPECIAL EDITION

ความน่ารักจัดเต็ม 4 ชิ้นทุกคัน

Add แฟรอน์ใหม่ ให้ทุกคนได้พบกับความน่ารัก กับ GIFT SET 4 ชิ้น ใช้ชีวิตได้ ใช้งานก็เก๋ จากไลน์เฟรนด์คาแรคเตอร์สุดฮิต บราวน์ โคนี่ และเชคซี่ ที่แฟนพันธุ์แท้ไลน์เฟรนด์ไม่ควรพลาด สเปซียลคอดีไซน์แบบนี้ รับเป็นเจ้าของก่อนใคร!



กระเป๋าสปอร์ตไลน์เฟรนด์

©LINE

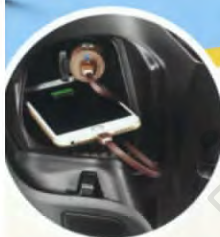




LINE FRIENDS

## เพื่อนใหม่... สายใหม่ น่ารักโดนใจ

ครั้งแรกที่ SCOOPY i เปิดตัวเพื่อนใหม่  
ไลน์เฟรนด์สุดน่ารัก ที่จะมาขยี้หัวใจเพื่อนๆ ให้ละลาย  
และหลงใหลในทุกสต็อคซีซั่น  
กับสายบนตัวรถรอบคัน น่ารักไม่ซ้ำใคร  
ข้ามดอดน่ารักไม่รู้จำ



**LED PROJECTOR HEADLIGHT**  
เทคโนโลยีด้วยไฟหน้า RING LIGHT  
พร้อม LED POSITION LAMP  
ที่นิ้วก็อินไฟเลี้ยวแบบติดตั้งในตัว

**SOCKET + GLOVE BOX**



ไฟส่องสว่าง  
สายชาร์จโคทิ่งโค่นไฟส่องสว่าง (สาย BROWN จำนวน 1 เส้น)  
สายชาร์จ Micro USB โคนไฟส่องสว่าง (สาย CONY จำนวน 1 เส้น)



SCOOPY i กับฮอนด้า สมาร์ทเทคโคโนโลยี

**62.5 กม./ลิตร**  
อัตราประหยัดน้ำมันสูงสุด



เทคโนโลยีหยุด เครื่องยนต์อัจฉริยะ



เทคโนโลยีกระจายแรงเบรก



เทคโนโลยีเครื่องยนต์ทรงประสิทธิภาพ

# Scooters Day #5



WORDS / PICS BY PAIROJ JAMNANSIL

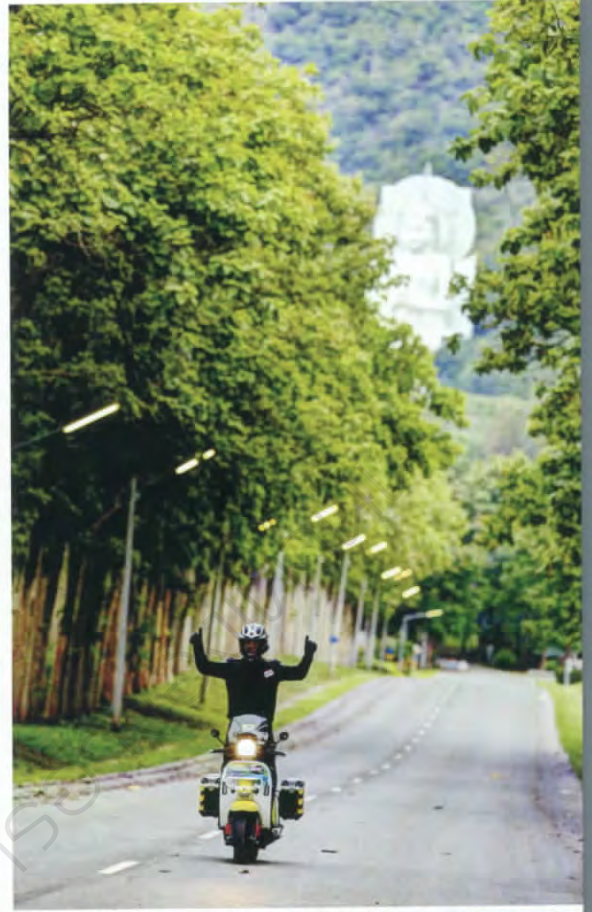
## การรวมตัวของพี่น้องสก็๊ตเตอร์ทั่วประเทศ

เสร็จสิ้นไปแล้วครับ สำหรับงาน Scooters Day#5 ที่ฟลอเรสฮิลล์ 1 เขตอ้อ เมื่อวันที่ 6-7 กรกฎาคม 2562 ที่ผ่านมา ได้รับการตอบรับเป็นอย่างมาก สำหรับพี่น้องชาวสก็๊ตเตอร์จากทั่วประเทศ ไม่ว่าจะเป็นภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคอีสาน ภาคตะวันออก และภาคใต้ เรียกได้ว่า ชี้กันมา เพื่อพบปะ

สังสรรค์กันปีละครั้ง Scooters Day คือ การวางแผนการเดินทางด้วยตัวเอง เลือกเส้นทาง หาผู้ร่วมเดินทางกันเอง ตามสบายเลยครับ ออกแบบด้วยตัวเองในทุกๆอย่าง ไม่ยุ่งยากอะไรมากนัก ใครอยู่ตรงไหน สะดวกอย่างไร จัดกันมาครับผม เพียงแต่มาเจอกันในวัน และเวลาที่นัดหมายกันไว้แค่นั้นเอง


ที่เหลือ พี่ๆน้องๆ ออกแบบกันเองได้เลยครับ และในปีนี้เรียกได้ว่า มีผู้สนับสนุนกันอย่างคับคั่งเลยครับ แต่ที่สำคัญที่สุดคือ ปีนี้ Scomadi หัวใจใหญ่เลยครับผม แจกรถ Scomadi 125i มูลค่า 109,000 บาทให้กับพี่น้องชาวสก็๊ตเตอร์เคยได้ลุ้นกันแบบสุดมันส์ และยังมีผู้สนับสนุนอีก เช่น TorAdventure ☺





## EVENT

» ที่สนับสนุนปีปิดท้ายรถ ซึ่งสามารถติดกันได้หลายรุ่น, ฤทธิ์โคราช นำหมวกมือสองสภาพนางฟ้าจากประเทศญี่ปุ่น, Panda Rider นำหมวกกันน็อคแจ๋วๆ และผลิตภัณฑ์ K2 จัดเต็มแบบทุกปีครบผม ไม่ว่าจะป็นเดินท์ อุปกรณ์เดินป่า จัดมาให้แบบเต็มที่จริงๆ Factory Jersey ผลิตเสื้อสวยและผ้าปัฟแจ่มให้หน้าครีผม, Fast Bikes จัดนิตยสารมาแจกให้กับพี่น้องๆกันเรียกได้ว่าครบทุกคนกันเลยครีผม , GGpro จัดป้มลมไฟฟ้ามาให้พี่น้องที่เดินทาง, SSBMotorrad , Pirelli ที่จัดเต็มมอบอย่างคุณภาพดีๆ ให้กับพี่น้องๆชาว scooter , ก๊อกรูป ที่คอยสนับสนุน Scooters Day ทุกๆปี , น้ำมันเครื่อง Total แจกกันไปเป็นร้อยลิตร, ไทยเจริญอะไหล่ยนต์ 1998 ที่อยู่คู่กับ Scooters Day มาทุกปี Royal Enfile ที่ได้มาร่วมงานด้วยกันอีกครั้ง , Ohlin ใช้คุณภาพดี , Bikecoldbrew กาแฟสกัดเย็นขึ้น , Bikes coffee กาแฟดริฟสดชื่นยามดิม Cardo บลูทูท คุณภาพเยี่ยม , AlaiRider จัดกระเป๋ามาให้พี่น้องสกู๊ตเตอร์อย่างเต็มที่ , ClubMoto ที่ได้ร่วมเดินทางมาด้วยกัน และที่สำคัญคือ พี่น้องๆ ชาว สกู๊ตเตอร์ จากทั่วประเทศ ที่เสียสละเวลามาร่วมงานด้วยกันอีกครั้งนะครีผม

ผิดพลาดประการใด กราบขออภัยมา ณ ที่นี้ด้วยนะครีผม แล้วเราพบกันใหม่ Scooters Day#6 นะครีผม 

# Scooters Day #5





SCOOTERS DAY # 5

ขอบคุณ

วัยรุ่นดี ที่ร่วมเดินทางด้วยกันมาโดยตลอด และช่วยออกแบบให้กันในทุกๆ ปี ชอบคุณวัยรุ่นมากๆ วัยรุ่นพีต้อย วัยรุ่นไอ้ ที่ช่วยกันจนงานเสร็จสำเร็จ และวัยรุ่นเอ็ด วัยรุ่นอาจ พี่น้องชาวสกู๊ตเตอร์จากทั่วประเทศที่ร่วม เดินทางมาพบเจอกันนะครับผม หัวใจเล็กๆ ที่คอยดูแลผู้ชายตัวเล็กๆ



- #ScomadiThailand
- #VespaNanNakron
- #TorAdventure
- #RitKorat
- #PandaRider
- #K2Family
- #FactoryJersey
- #FastBikeThailand
- #GGpro
- #Foresthills1Khaokho
- #ก๊อกรูป
- #SSBMotorrad
- #PIRELLI
- #Total
- #KueGroup
- #ไทยเจริญอะไหล่ยนต์1998
- #RoyalEnfieldInterceptor
- #OHLIN
- #LambrettaThailand
- #LinerPaint
- #Bikecoldbrew
- #Bikescoffee
- #cardothailand
- #thehubcycle
- #ALaiRider
- #TotalHiPERf4TScooter
- #โททาสกู๊ตเตอร์
- #lambrettamotopraram5
- #clubmoto



NEW *Grand Filano*  
Hybrid

**YAMAHA**

NOW! Revs Your Heart  
FESTIVAL 2

STYLE UP!  
IT'S NOW.

*Grand Filano*  
Hybrid

STYLE UP!  
IT'S NOW.

Q-Link

# Yamaha "Automatic is NOW! Festival 2"

ยามาฮา ชวนมันส์กับเทศกาลโชว์ครั้งยิ่งใหญ่ พร้อมเปิดตัว  
*Yamaha Grand Filano Hybrid* สกู๊ตเตอร์สุดพรีเมียม!!

WORDS : ANIS



**U**ริษัท ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ จำกัด ผู้นำรถจักรยานยนต์  
ออโตเมติกของเมืองไทย จัดเทศกาลสุดจัด ชวนวัยมันส์  
มาเปิดความสนุกในงาน Yamaha presents "Automatic  
is NOW! Festival ครั้งที่ 2" โดยในปีนี้ยังคงคอนเซ็ปต์ #ไม่อยาก  
เอาท์มานาวด้วยกัน ด้วยการนำเอาทุกความอินเทรนด์ในไลฟ์สไตล์  
ของวัยรุ่นมารวมกันไว้ในงานให้ได้อัปเดตเทรนด์ ทั้งแฟชั่นสุดแนว  
อาหารสุดชิคจากร้านดังในออนไลน์ให้ได้มาลองลิ้มรสกันที่นี่ทีเดียว  
พร้อมร่วมสนุกกับบุท RoV เกมกีฬา eSport สุดฮิตที่เป็นกระแส  
ของวัยรุ่น และร้านจำหน่ายอุปกรณ์ตกแต่งมากมาย และไฮไลท์  
พิเศษของงานกับคอนเสิร์ตจากศิลปินสุดฮอต มีทแอนด์กรัดกับ  
เน็ต ไอดอล ทั้งสายไบค์เกอร์ ทั้งสายหล่อ ระหว่างวันที่ 27 - 28  
กรกฎาคม ที่ผ่านมา ณ เดอะ สตรีท รัชดา พร้อมทั้งยังเปิดตัว









รถจักรยานยนต์อัตโนมัติกึ่งพ่วงขั้นสุดพรีเมียมอย่าง “Yamaha Grand Filano Hybrid” ที่ยกขบวนมาเปิดตัวถึง 6 สีใหม่ 6 สไตล์ ด้วยดีไซน์แบบ “ไฮคลาส” หรรษา ให้อารมณ์ความเป็นแฟชั่นนิสต์แสดงออกถึงความเป็นผู้นำเทรนด์ ตอบโจทย์ทั้งวัยรุ่น หนุ่มสาว หรือวัยทำงาน ที่มีไลฟ์สไตล์ไม่เหมือนใคร

โดยใน Yamaha Grand Filano Hybrid รุ่นใหม่นี้ จัดหนักจัดเต็มพร้อมจับเทคโนโลยีใหม่ๆ ใส่เข้ามาแบบเต็มกำลังช่วยต่อยอดความเป็นรถอัตโนมัติกึ่งพ่วงพรีเมียม เริ่มจากเครื่องยนต์บลูคอร์เจเนอเรชั่นใหม่ (New Blue Core) ซึ่งได้พัฒนาระบบไฮบริด (Power Assist) ที่มี SMG (Smart Motor Generator) มอเตอร์ซึ่งทำหน้าที่ช่วยส่งกำลังขณะสตาร์ทออกตัว ผสมการทำงานระหว่างเครื่องยนต์และมอเตอร์ไฟฟ้า ช่วยเพิ่มแรงบิดในการออกตัว พร้อมเทคโนโลยีประหยัดน้ำมันยิ่งขึ้น และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่าง STOP & START SYSTEM ที่จะช่วยดับเครื่องยนต์เมื่อหยุดนิ่งเกิน 5 วินาที เรือนไมล์ดิจิทัล TFT มาตราวัดแสดงผลที่ให้ความคมชัดและเพิ่มความสะดวกเป็นพรีเมียม ซึ่งรวบรวมเอามาตรวัดต่างๆ มาครบทุกฟังก์ชัน ทั้งระยะทาง เวลา และ อัตราสิ้นเปลืองแบบเรียลไทม์ รวมถึงแจ้งสถานการณ์ทำงานของระบบไฮบริดได้อีกด้วย ด้วยดีไซน์โมเดิร์นคลาสสิกร่วมสมัย มาพร้อมไฟ Full-LED รอบคัน ทั้งไฟหน้า - ไฟท้าย และ ไฟหรี่ สว่างชัด และ ปลอดภัยยามขับขี่ อีกทั้งระบบกุญแจอัจฉริยะ Smart Key System เฉพาะในรุ่น (ABS) กุญแจอัจฉริยะ แบบเดียวกับกับรถยนต์ ครั้งแรกในตระกูล Grand Filano ซึ่งผู้ใช้

# ชีวิตมีคลาส... สมาร์ทด้วยโฮบริด



» สามารถควบคุมได้ทุกส่วน ในจุดนี้ เช่น การสตาร์ท เครื่องยนต์, ปลดล็อคแฮนด์, ปลดล็อคเบาะ และ ปลดล็อค ฝาดังน้ำมัน พร้อมอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้ ด้วย Mobile Charger ช่องต่อไฟสำรองสำหรับการชาร์จ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ โดยเฉพาะกับสมาร์ทโฟน ออกแบบมาได้อย่างลงตัว ใช้งานง่าย อีกทั้งยังสามารถ เก็บของอื่นๆ ได้อีกด้วย ไม่เพียงเท่านั้น ช่องเก็บของใต้เบาะ Grand Box ที่สามารถจุสัมภาระได้ถึง 27 ลิตรเลยทีเดียว ถึงขั้นที่ว่าสามารถบรรจุหมวกกันน็อคครึ่งใบได้ถึงสองใบ และยังมีไฟ LED ส่องสว่างภายในแบบอัตโนมัติ เวลาเปิดเบาะ และในรุ่นใหม่นี้ มีการย้ายฝาดังน้ำมัน Smart & Easy Fuel มาอยู่ในส่วนของคอนโซลหน้ารถ สามารถเติมน้ำมันได้โดยไม่ต้องลงจากรถ ถือว่าเป็นอีกหนึ่งการออกแบบที่ช่วยให้ชีวิตสะดวกสบาย มากยิ่งขึ้น พร้อมเสริมความมั่นใจด้วยระบบความปลอดภัย ด้วยเบรคหน้า ABS ที่ช่วยในการป้องกันล้อล็อกจากการ เบรคกระทัน (เฉพาะรุ่น ABS เท่านั้น) ส่วนเบรคหลัง



## YAMAHA GRAND FILANO HYBRID

เป็นแบบดรัมเบรก ให้การหยุดที่นุ่มนวลและยังดูแลรักษาได้ง่าย อีกทั้งมาพร้อม ล้อแม็กหน้า-หลัง ลาย 6 ก้าน ขนาด 12 นิ้ว รััดด้วยยางแบบ Tubeless ที่ให้สมรรถนะในการขับขี่ได้อย่างดีเยี่ยม

“Yamaha Grand Filano Hybrid” ไฮเทรนต์ด้วยสีสันใหม่สวยสะดุดตาใน รุ่น Standard มี 4 สีสุดไฮคลาสด้วย สีแดง สีเขียว สีดำ และสีฟ้า ในราคา 57,500 บาท และรุ่น ABS มี 2 สีสุดหรูให้เลือกด้วย สีดำ และสีขาว ในราคา 62,000 บาท

พร้อมกันนี้ยังสามารถแต่งเทให้หรูหราไฮคลาสไปอีกชั้น ด้วยชุดอุปกรณ์ตกแต่งหลากหลายสไตล์ และ อะไหล่แท้จากยามาฮา สำหรับผู้ที่สนใจสามารถเป็นเจ้าของได้แล้วที่ ร้านผู้จำหน่ายรถจักรยานยนต์ ยามาฮาทั่วประเทศ สามารถติดตามความเคลื่อนไหว และสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ Yamaha Call Center : 02-263-9999 และ Facebook : Yamaha Society Thailand 



LIVE HIGH with HYBRID



# A RIDE. A WAKE LIFE

## MF MOTORRAD



MF Motorrad



Join Us. URA. Motor Rider Group

# MF MOTORRAD MEETING ADVENTURE DAY

out of 136 Hp.  
ue of 143 Nm



**ส**โลแกน ชื่อดังกับเราไม่มีเหงา กิจกรรมแน่นทั้งปี ของ MF Motorrad เป็นที่ทราบกันดีของเหล่าบรรดาลูกค้าที่ออกรถกับที่นี่ เช่นเดียวกับกิจกรรมเดือนนี้เริ่มต้นกันด้วยไม่ว่าจะสายฝุ่นหรือทางดากก็ต้องมา MF Motorrad ส่งเทียบเชิญลูกค้าโดยเฉพาะที่มีใจรักในสาย Adventure เข้าร่วมงาน MF Motorrad Meeting Adventure Day งานเปิดตัว R1250 GS และ R1250 GSA ที่ MF Motorrad พระราม 5 และเชิญชวนร่วมทดสอบ New R1250 GS แบบตัวเป็นๆ รวมทั้ง Test Ride รถรุ่นต่างๆ ที่ได้จัดเตรียมไว้ให้



ผู้สนใจที่เข้าร่วมงานให้ได้ทดลองขับซี พร้อมทั้งข้อเสนอพิเศษอีกมากมาย รวมทั้ง Mini party อาหาร เครื่องดื่ม ฟรี!! นอกจากนี้ ยังมีมิวสิกการับเชิญ คุณสมพจน์ ลิกิตกุล จาก Ride2Spirit มาบรรยายและทดลองถึงการใช้งานจริงให้ผู้สนใจภายในงานได้ชมพร้อมๆ กับทดลองขับซี และสัมผัสกับเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่มีเข้ามาในตัว R1250GS และ GSA กันอย่างจุใจ

สำหรับท่านที่สนใจ MF Motorrad BMW พร้อมเปิดให้จองได้แล้ววันนี้ ติดต่อได้ที่ฝ่ายขาย MF Motorrad ทั้ง 3 สาขา พระราม 5 / พระราม 2 / ลูกา ทองหล่อ

มาถึงกิจกรรมงานฉลองครบรอบ 1 ปี Luka Moto ทองหล่อ โดยที่ในงานนี้เป็นงานฉลองครบรอบ 1 ปี ที่ทาง Luka Moto ทองหล่อ เชิญเฉพาะลูกค้าเก่าและกลุ่มที่เคยร่วมงานด้วยกันให้มาปาร์ตี้เพื่อแสดงความขอบคุณ ภายในงานจะมีการประมูลรูปเพื่อนำรายได้ไปบริจาคซื้อเครื่องกรองน้ำมอบให้กับผู้ขาดแคลนสนุกสนานเต็มอ้อมกับมินิคอนเสิร์ต จากลูกค้า MF คุณมรกต ดลสุขเลิศ หรือ คุณคิว วง Blues Tape ที่มาขับร้องเพลงเพราะๆ ให้กับเหล่าผู้ร่วมงานได้ฟังพร้อมความประทับใจเป็นอย่างยิ่ง

ผู้ที่สนใจร่วมกิจกรรมดีๆ แบบนี้ของ MF Motorrad BMW สามารถติดตามได้ที่ Facebook: MF Motorrad BMW 




# MSP DEMO DAY 2 2019



PIC: I AM JACKMANIA

กิจกรรม เทศไโรด์ ครั้งยิ่งใหญ่ที่ทาง Motor Sport Park Suvarnabhumi  
รวบรวมค่ายมอเตอร์ไซด์แบรนด์ดังมา ให้ทดสอบกันฟรีๆ แบบไม่อื่น 2 วันเต็ม !!



สวัสดีครับ ! กับกิจกรรมที่ยกทัพบรรดาแบรนด์มอเตอร์ไซด์ชั้นนำ ให้เหล่าไบค์เกอร์ "เทศ" กันแบบฟรีๆ !! ไม่มีค่าใช้จ่ายใดๆทั้งสิ้น พร้อมขนเอาบรรดาผู้จำหน่ายผลิตภัณฑ์ดูแลรถ และ อุปกรณ์ป้องกันต่างๆ ให้เลือกซื้อกันแบบจุใจ โดยกิจกรรม "เทศไโรด์" สุดยิ่งใหญ่ครั้งนี้จัดขึ้นที่ สนาม มอเตอร์สปอร์ต พาร์ค สุวรรณภูมิ ย่านร่มเกล้า โดยจัดขึ้น 2 วันเต็มๆ เมื่อวันที่ 6-7 กรกฎาคม ที่ผ่านมานี้ และมีเหล่าบรรดาไบค์เกอร์ให้ความสนใจเข้าร่วมงานกันแบบคับคั่ง ! ซึ่งในงานนี้คุณสามารถที่จะเลือกสรรทดสอบรถที่มีขนาดตั้งแต่ 125 ซีซี จนถึง 1,200 ซีซี หลากหลายแนว ทั้ง สปอร์ต ,ทัวร์ริง,เน็คเก็ต รวมไปถึง ซุปเปอร์ ที่เหล่าบรรดาผู้จัดจำหน่ายขนมาให้เทศกับมาเกือบ 100 ล้า พร้อมจัดโปรโมชั่นสุดพิเศษ สำหรับผู้ที่เลือกซื้อรถภายในงานนี้ เรียกได้ว่ามางานนี้ "ได้ครบ" จบในงานเดียว ทั้งเทศทั้งซื้อกันแบบเต็มอ้อม ! แต่ถ้าหากท่านใดพลาดกิจกรรมดีๆในครั้งนี้นี้ ไม่ต้องห่วง เราได้ข่าวว่าจะมาจากการตอบรับที่ดีเยี่ยม ครั้งหน้า MSP DEMO DAY 3 จะจัดอีกครั้งภายในช่วงปลายปีนี้พร้อมยกทัพแบรนด์ดังมาแบบจัดเต็มอีกเช่นเคย ! ซึ่งคุณสามารถติดตามรายละเอียดข่าวสารและการเคลื่อนไหวของกิจกรรมได้ที่ Facebook : Motor Sport Park Suvarnabhumi 









# โมโตพระรามห้า จัดทริป 2 แบบสองสไตล์ ของ CFMOTO และ LAMBRETTA




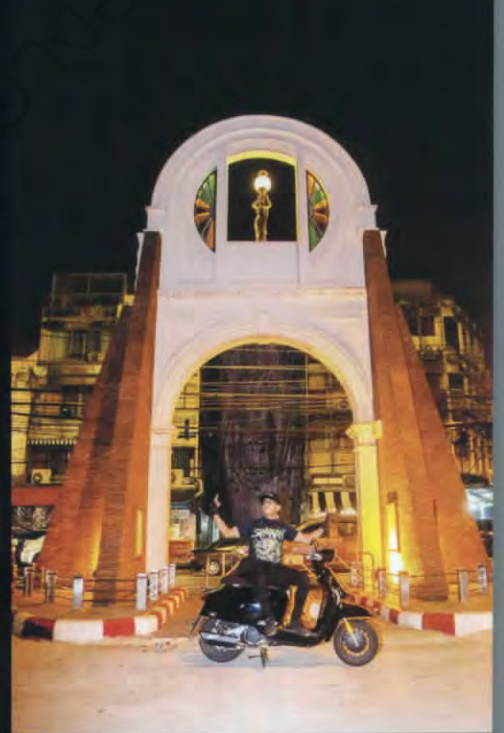
ส่งมอบรถ 2 ไลฟ์สไตล์สำหรับผู้ชื่นชอบการขับขี่กันไปเป็นที่เรียบร้อยซักกระยะหนึ่งแล้ว ทั้ง CFMOTO กับ LAMBRETTA ก็มาถึงกิจกรรมหลังการขายที่ทาง โมโตพระรามห้า ทำหน้าที่จัดทริปให้เป็นประจำเดือน ทั้ง 2 สไตล์ 2 ทริป เพื่อให้เหมาะกับรถ

กลุ่มแรกสาย Sport Touring อย่าง CFMOTO ไปท่องเที่ยว น้ำพุร้อน อ.หนองหญ้าปล้อง และ น้ำตกกวางโจว จ.เพชรบูรณ์ นัดหมายพบกันที่ ร้านโมโตพระรามห้า ซี่ผ่านถนนกาญจนา ไปเส้นทางถนนพระรามสอง และตัดเข้าเส้นทางสายชนบทของหนองหญ้าปล้อง เล่นไค้ดงที่เห็นวิวภูเขาและป่าไม้ เต็มความชุ่มชื้นในหัวใจคนเมือง พาแวะนั่งแช่เท้าละลายความล้าบ่อน้ำพุร้อนพักทานกาแฟ ก่อนที่จะเดินเล่นและทานอาหารที่น้ำตกกวางโจว ก่อนเดินทางกลับถึงกรุงเทพฯ ในตอนเย็นกันแบบชิลๆ



ส่วนสาย Scooter Lambretta ของเราก็พาไปชิมนมสด ดูแสงไฟยามเย็นที่ประดับบน ถนนราชดำเนิน ตลอดทั้งเส้น ท้องถนนพื้นที่พระนคร วงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย ที่ประดับ ด้วยดอกไม้ น้ดหมายที่ ร้านโมโตพระรามห้า วิ่งเส้นบรมราชชนนีข้ามสะพานพระปิ่นเกล้า วิ่งบนถนนเส้นราชดำเนินที่มีไฟประดับ ห้อยจากทั้งสองฝั่งฟากถนน แวะนั่งร้านนมจุดนัดพบของโบคเกอร์อย่าง **เหลี่ยมนมสด** ทานอาหารเบาๆ พุดคุยแลกเปลี่ยนสไลด์ในการแต่งรถ ก่อนไปหามุมถ่ายรูปที่ระลึกที่ วงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย ก่อนที่จะไปแวะจุดสุดท้าย **เสาชิงช้า** ถ่ายรูปหมู่ ก่อนที่จะแยกย้ายขี่รถชมเมืองกันต่อไป

โมโตพระรามห้า จัดทริปแบบที่ไม่ต้องกลัวเหงาสำหรับใครที่เพิ่งออกรถแต่ไม่รู้ว่าจะเริ่มหาเพื่อนเที่ยวยังไง ทางร้านของเรามีทีมงานที่แนะนำการขับขี่อย่างมีมาตรฐานทำให้ทุกคนรู้สึกสนุกและเปิดประสบการณ์ใหม่กับนักขี่มือเริ่มต้นกันอย่างไม่ต้องกังวลใดๆ อยากมาช้กับ CFMOTO หรือ LAMBRETTA ติดตามข่าวสารที่ facebook/motopraram5 หรือ @Line Official, @motoscooter หรือ @motopraram5 





# บีเอ็มดับเบิลยู

เปิดศึกเอ็นดูโร่ระดับประเทศ เพื่อเฟ้นหา 3 นักบิดแถวหน้าเมืองไทย  
ในรายการ **GS TROPHY THAILAND**



เปิดตัว บีเอ็มดับเบิลยู มอเตอร์ราด ประเทศไทย จัดศึกเกมการแข่งขันมอเตอร์ไซค์เอ็นดูโร่ระดับประเทศ GS Trophy Thailand 2019 รอบคัดเลือก ณ ศิริมาया รีสอร์ท เขาใหญ่ เพื่อเฟ้นหา 3 นักบิดตัวแทนจากประเทศไทย ลุยศึก International GS Trophy 2020 ที่ประเทศนิวซีแลนด์ ซึ่งจะเกิดขึ้นในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 พร้อมคัดเลือกตัวแทนนักแข่งสุภาพสตรีอีกหนึ่งท่าน ที่ผ่านการทดสอบพร้อมลุยรอบคัดเลือกสำหรับ Team International Female ระดับนานาชาติ ที่สเปน ซึ่งจะจัดขึ้นในเดือนตุลาคม 2562 เพื่อชิงตำแหน่งแชมป์สำหรับเป็นตัวแทนนักแข่งสุภาพสตรีไปเข้าร่วมการแข่งขัน International GS Trophy 2020 ที่ประเทศนิวซีแลนด์ ด้วยเช่นกัน โดยรายชื่อของ 3 นักบิดผู้ที่ได้แชมป์ในรายการ GS Trophy Thailand 2019 ได้แก่ 1. คุณสยาม เขียววัดจันทร์ 2. คุณไพศาล หุ่นไทย 3. คุณปฐมพงศ์ ลาบุญตา พร้อมกับอีกหนึ่งนักแข่งสุภาพสตรีอันญญาวัลลณี วัฒนนะพวงษ์ ที่เตรียมยกทัพไปบุตีกระดับโลก

สำหรับ GS Trophy Thailand 2019 ครั้งนี้ ได้รับความสนใจอย่างล้นหลาม มีนักบิดเข้าร่วมลงทำการแข่งขันกว่า 90 คนจากทั่วประเทศ ซึ่งในการแข่งขันรอบคัดเลือกนี้ เป็นเกมการแข่งขันเอ็นดูโร่ระดับประเทศสุดหฤโหด โดยผู้เข้าแข่งขันต้องมีการชิงไหวชิงพริบและทักษะการทำงานร่วมกันเป็นทีม พร้อมทั้งมีร่างกายที่แข็งแกร่งเพื่อที่จะสามารถฝ่าฝืนอุปสรรคต่างๆ ที่ออกแบบมาทดสอบความสามารถของนักแข่งในแบบฉบับเอ็นดูโร่ขนานแท้ โดยกิจกรรมทั้งหมดควบคุมและออกแบบความมันส์ในครั้งนี้อย่างเต็มที่โดย ทีมเอ็นดูโร่ พาร์ค ประเทศไทย ทีมที่คว้าหวอดในวงการการแข่งขันเอ็นดูโรมาอย่างยาวนาน และยังเป็นผู้จัดกิจกรรม GS Trophy Thailand รอบคัดเลือกทุกๆ ครั้งที่ผ่านมามีอีกด้วย รวมถึง มร.ทอม วูล์ฟ นักแข่งระดับโลกที่ได้รับฉายานามว่า Mr.GS Trophy ที่สามารถคว้าตำแหน่งแชมป์ได้หลากหลายสมัย และผู้เชี่ยวชาญจากทีมเอ็นดูโร่ พาร์ค ประเทศไทย คุณปฎิมา กองเพชร มาร์แชลคนไทยที่มีประสบการณ์การ

ทำงานให้กับ BMW Motorrad International GS Trophy 2016 - 2018 และนอกจากนี้แล้ว มร.ทอม วูล์ฟ ยังได้มอบประสบการณ์สุดพิเศษให้แก่ลูกค้าบีเอ็มดับเบิลยู โดยการยกเอา BMW R 1250 GS และ BMW R 1250 GS Adventure มอเตอร์ไซด์ซูเปอร์แอดแวนเจอร์รหัสตำนาน ทั้งสองรุ่นที่เปิดตัวไปเมื่อเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา ได้สัมผัสตัวเป็นๆ และได้ทดลองขับขี่กับแบบจู่ใจ ทั้งในรูปแบบ ออนโร้ด และ ออฟโร้ด ในเส้นทางที่ท้าทายแต่อยู่ภายใต้ความปลอดภัยสูงสุด ณ คีรีมาชา รีสอร์ท เขาใหญ่ อีกทั้ง บีเอ็มดับเบิลยู มอเตอร์ราด ประเทศไทย ยังได้สานต่อพันธกิจอันเป็นประโยชน์ ภายใต้โครงการ แคร่ ฟอรวอร์เตอร์ ด้วยการมอบเครื่องกรองน้ำ แก่ เจ้าหน้าที่อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ รวมถึงให้ความรู้เจ้าหน้าที่ โดยมุ่งหวังว่าจะสามารถนำเครื่องกรองน้ำไปใช้ในการกิจของเจ้าหน้าที่ในการพิทักษ์รักษาอุทยานแห่งชาติต่อไป

สำหรับท่านที่สนใจติดตามความเคลื่อนไหวและกิจกรรมต่างๆ ของบีเอ็มดับเบิลยู มอเตอร์ราด ประเทศไทย สามารถดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่...

Facebook : BMWMotorradTH 



# เอ.พี. ฮอนด้า เรซซิ่ง ไทยแลนด์

## ผลงานยอดเยี่ยม ล่าแชมป์มาฝากแฟนฯ ชาวไทยสำเร็จ

“มุกข์ลดา-ปิยวัฒน์” บิดกระหึ่มสนามระดับโลก! พาทีมไทย 100% จารึกประวัติศาสตร์สุดยิ่งใหญ่  
คว้าแชมป์บิดมารารอนนานาชาติสุดหฤโหด “ซูซูกะ 4 ชั่วโมง” นำธงไตรรงค์โบกสะบัดที่ญี่ปุ่น

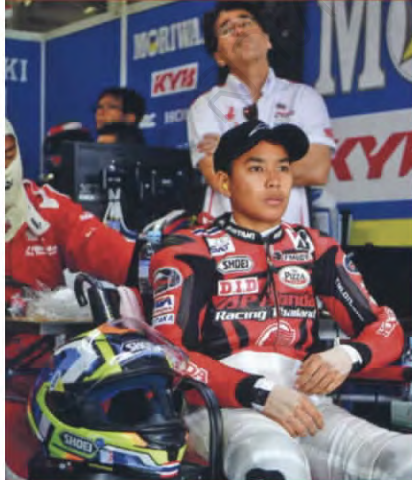
**A.P. Honda**  
RACING Thailand



“มุกข์” มุกข์ลดา สารพีช ยอดนักบิดสาวแกร่งชาวไทย  
ควบคู่ “ฟิล์ม” ปิยวัฒน์ ประทุมยศ ทีมเมทดาวรุ่ง  
ผึกกำลังทีมงานคนไทยร้อยเปอร์เซ็นต์จาก เอ.พี.ฮอนด้า  
เรซซิ่ง ไทยแลนด์ สร้างประวัติศาสตร์สุดยิ่งใหญ่ คว้าแชมป์  
ในศึกเอ็นดูรานซ์นานาชาติสุดโหด รายการ “ซูซูกะ  
4 ชั่วโมง เอ็นดูรานซ์ เรซ 2019” ส่งเพลงชาติไทย  
ดังกระหึ่มสนามระดับโลก ซูซูกะ เซอร์กิต ประเทศญี่ปุ่น

การแข่งขันรถจักรยานยนต์ทางเรียบมารารอน  
นานาชาติสุดหฤโหด รายการ ซูซูกะ 4 ชั่วโมง เอ็นดูรานซ์  
เรซ 2019 คว้าความเร็วรอบชิงชนะเลิศในวันเสาร์ที่ 27  
กรกฎาคมที่ผ่านมา ที่ สนาม ซูซูกะ อินเตอร์เนชั่นแนล  
เซอร์กิต ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีระยะทางต่อรอบ 5.821  
กิโลเมตร ยอดทีมแข่งไทยอย่าง เอ.พี.ฮอนด้า เรซซิ่ง  
ไทยแลนด์ ที่นำโดย “มุกข์” มุกข์ลดา สารพีช นักบิดสาวแกร่ง  
และ “ฟิล์ม” ปิยวัฒน์ ประทุมยศ พร้อมด้วยทีมช่างไทย  
ร้อยเปอร์เซ็นต์ ลงแข่งขันเป็นปีที่ 3 ติดต่อกันภายใต้  
แนวคิด “Race to the Dream” โดยมีเป้าหมายที่จะ  
ยกระดับวงการมอเตอร์สปอร์ตไทยไปสู่ระดับโลก ซึ่งเหล่านี้  
คือเหตุผลที่ เอ.พี.ฮอนด้า ส่งนักแข่งไทย ช่างไทย และ







ทีมบริหารชาวไทย เข้าร่วมการแข่งขัน Suzuka 4 Hours Endurance ตั้งแต่ปี 2017 ในฐานะทีมคนไทย 100% ทีมแรกและทีมเดียว ตลอด 2 ปีที่ผ่านมาก็ได้เก็บเกี่ยวประสบการณ์ที่ประเมินค่ามิได้อย่างมากมาย และในปีนี้อ.พี.ฮอนด้า เรซซิ่งไทยแลนด์ได้ตั้งเป้าหมายที่ทำหายกว่าทุกครั้งที่ผ่านมา นั่นก็คือการคว้าแชมป์ให้ได้ด้วยการผสมผสานที่ลงตัวของนักแข่งซึ่งมีประสบการณ์ กับนักแข่งดาวรุ่งและทีมงานที่ได้รับการฝึกฝนมาเป็นอย่างดี ซึ่งทั้งทีมก็ไม่ได้ทำให้กองเชียร์ผิดหวัง สร้างผลงานได้อย่างยอดเยี่ยมนับตั้งแต่การซ้อมครั้งแรกโดยสามารถคว้ากริดสตาร์ทอันดับที่ 2 มาครอง

เกมในรอบชิงชนะเลิศออกสตาร์ทในช่วงเช้าวันเสาร์ ท่ามกลางสภาพอากาศที่แปรปรวนของประเทศไทยนี้ โดยมุกซ์ลดา รับหน้าที่เป็นนักบิดไม้แรกและออกสตาร์ทได้อย่างยอดเยี่ยม แม้จะร่วงลงไปอยู่ในอันดับ 3 ก็สามารถกลับมาเป็นผู้นำได้ในรอบที่ 4 และที่รักษาตำแหน่งผู้นำไว้อย่างเหนียวแน่น



## SUZUKA 4 HOURS ENDURANCE

ทิ้งห่างอันดับ 2 ไปถึง 8.2 วินาที ในช่วง 55 นาทีแรก ก่อนจะนำรถเข้ามาเติมน้ำมันและเปลี่ยนตัวนักบิดส่งไม้ต่อให้ ปิยวัฒน์ ลงไปทำหน้าที่ในช่วงโม่งที่ 2 ของการแข่งขันขณะที่สภาพอากาศยังคงมีฝนตกลงมาอย่างต่อเนื่อง ปิยวัฒน์ ออกมาทำหน้าที่ได้อย่างไร้ที่ติทิ้งระยะห่างจากทีมอันดับ 2 อย่าง ยามาฮ่า อินโดนีเซีย & อีโต เรซซิ่ง ออกไปถึง 21.8 วินาที โดยดาวรุ่งจากโครงการ “เรซ ทู เดอะ ดรีม” ของ เอ.พี.ฮอนด้า ทิ้งห่างคู่แข่งออกไปร่วม 1 นาที กับการแข่งขันช่วงโม่งที่ 2 จากนั้น เอ.พี.ฮอนด้า เรซซิ่ง ไทยแลนด์ ทำการเปลี่ยนตัวนักบิดอีกครั้ง เพื่อให้ มุกข์ลดา ลงมาทำหน้าที่ต่อโดยหลังจากเติมน้ำมันและเปลี่ยนตัว ทีมไทยร้อยเปอร์เซ็นต์ลงสู่สนามอีกครั้งด้วยการเป็นผู้นำและทิ้งห่างคู่แข่งออกไปถึง 2 รอบสนาม ในช่วง 2 ชั่วโมง 40 นาทีของการแข่งขันมีรถแข่งพลาดล้มอย่างรุนแรง กรรมการต้องตัดสินใจตรงแดงเพื่อยุติการแข่งขันชั่วคราว รถทุกคันต้องกลับเข้าพิท โดย มุกข์ลดา ยังคงรักษาตำแหน่งผู้นำได้อย่างเหนียวแน่น อย่างไม่กี่ติ จากสภาพอากาศที่มีฝนตกลงอย่างต่อเนื่องส่งผลให้กรรมการประกาศยุติการแข่งขันส่งผลให้ เอ.พี.ฮอนด้า เรซซิ่ง ไทยแลนด์ ภายได้รถแข่ง Honda CBR600RR หมายเลข 149 คำว่าแชมป์ประวัติศาสตร์จากผลงานของคนไทยร้อยเปอร์เซ็นต์เป็นทีมแรก ด้วยจำนวนรอบทั้งสิ้น 62 รอบสนาม คิดเป็นระยะทาง 360.902 กิโลเมตร โดยทั้ง มุกข์ลดา และ ปิยวัฒน์ ได้ฉลองแชมป์บนโพเดียมและร้องเพลงชาติไทยกระทึ่ม สนาม ซูซูกะ อินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์กิต ประเทศญี่ปุ่น พร้อมกับทีมงานคนไทยและแฟนชาวไทยที่ตามเข้าชมอย่างยิ่งใหญ่!!

แฟน ๆ มอเตอร์สปอร์ตไทยสามารถติดตามความเคลื่อนไหวและส่งกำลังใจให้กับนักบิดและทีมแข่งเด็กไทยของเราได้ที่ [www.facebook.com/aphondaracingTH](http://www.facebook.com/aphondaracingTH)



# Suzuka 8 Hours 2019

ศึกสุดยอดเกมส์การแข่งขันของคนพันธุ์อึด!!



U ระเบิดศึกสองล้อมาราธอนสุดทรหด 8 ชั่วโมงรวด ในการแข่งขัน จักรยานยนต์ทางเรียบ Suzuka Endurance Championship ณ สนามซูซูกะ ประเทศ ญี่ปุ่น โดยศึก Suzuka 8 Hours รุ่น Superbike 1,000 ซีซี. ครั้งนี้ มีคิวระเบิดความมันส์เมื่อวันอาทิตย์ ที่ 28 กรกฎาคม ที่ผ่านมา โดยมีทีมแข่งยกทัพเข้าสู่ศึกกว่า 60 ทีม พร้อมปมดราม่าสุดร้อนระอุ! จากการพลิกโฉมแชมป์ไปมาหลายตลบ ชื่อคู่ซุมทั่วโลก ระหว่าง Kawasaki Racing Team Suzuka 8H ที่นำทัพโดย Jonathan Rea พร้อมทีมเมทอย่าง Leon Haslam ,Toprak Razgatlioglu และ ทาง Yamaha Factory Racing Team ที่มี Katsuyuki Nakasuga, Alex Lowes และ Michael van der Mark

ลงสู้ศึก จนเกิดข้อพิพาทในตำแหน่งแชมป์ของการแข่งขัน ผลจากการล้มของ Jonathan Rea ที่กำลังขับเคี่ยวอยู่ในตำแหน่งผู้นำในช่วง 20 นาที สุดท้ายของการแข่งขัน เกิดอาการ"ลื่น" คราบน้ำมัน ของทีม Suzuki Endurance Racing Team ที่เกิดปัญหาเครื่องยนต์ในช่วงสุดท้ายของเกม ส่งผลให้กรรมการสนามต้องตี "ธงแดง" ยุติการแข่งขันทันที ซึ่งตามกฎหมายแล้ว หากมีความจำเป็นต้องหยุดการแข่งขัน จะต้องอิงผลการแข่งขันย้อนหลัง 1 รอบก่อนการตีธงแดง ซึ่งถ้าเป็นไปตามกฎนี้ ทีม Kawasaki จะเป็นทีมที่คว้าแชมป์โดยปริยาย แต่ในช่วงการประกาศผลรางวัลบนโพเดียมกลับไม่เป็นอย่างที่คิด ! กลายเป็น ทีม Yamaha ที่ถูกประกาศชื่อขึ้นรับรางวัลแชมป์แทน แบบช็อคคนดู ทั้งที่ก่อนหน้านี้ ❗



# Coca-Cola Suzuka 8 hours 2019





❶ จะมีการติอองแตงยุคิการแข่งชัน ทีม Yamaha ยัคงตามหลังมาเป็อันดับ 2 สาเหตุที่ตัดสิินให้ทีม Yamaha ได้แชนป์ครั้เงนี้มาจาก กฎที่นักแข่งจะต้องเข้าสู่พิทเลนภายใน 5 นาทีหลังจากเกมยุติลง ซึ่งทาง Kawasaki ไม่สามารถนำรถกลับเข้าสู่พิทเลนได้ทันเนื่องจากรถไม่อยู่ในสภาพพร้อมขับขึ้ แต่ท้ายที่สุดจากการประกาศผลการแข่งชันฉบับใหม่จาก EWC สรุบได้ว่าเป็นทีม Kawasaki Racing Team ที่กลับมาทวงตำแหน่งแชนป์คินได้อีกครั้เง เนื่องจาก กฎกลับพิทเลนภายใน 5 นาทีนั้น มีบั้เงเฉพาะภายใน การแข่ง MOTOGP และ WSBK เท่านั้น !! ซึ่งไม่ได้ครอบคลุ้มถึงการแข่งขันรายการ Suzuka 8 Hours ส่งผลให้ทีม Kawasaki Racing Team สามารถคว้าตำแหน่งแชนป์รายการ Suzuka Endurance Championship รุ่น 8 Hours 2019 มาครอง พร้อมฉลองชัยชนะสำคัญแห่งปีสุดท้ายใหญ่ ต่อกันด้วยสายเลือดไทย คู่หูนักบิดยามาฮาฮัคิระแชนป์เอเชีย แสตมป์ - อภิวิวัฒน์ วงศ์อนานนท์ ควงคู่ ไพลท - รั้รพงษ์ วิไลโรจน์ ผนึกกำลังนักแข่งระดับแชนป์ของประเทศญี่ปุ่น ซินอิจิ นากาโหมิ พร้อมสร้างความสำเร็จครั้เงใหม่ ลงสู่ศึกเกมการแข่งขันรถจักรยานยนต์ทางเรียบสุดทรหดในรายการ SUZUKA 8 HOURS ENDURANCE 2019 ภายใต้สังกัดทีม RC KOSHIEEN YAMAHA ENDURANCE ASEAN TEAM กระจากคั้เงรถแข่ง YAMAHA YZF-R1 หมายเลข 99 ออกสตาร์ทในอันดับที่ 3 ของรุ่น SST และอยู่ในอันดับที่ 26 จากจำนวนทีมแข่งที่เข้าแข่งชันทั้งในรุ่น SST และ EWC รวมทั้งหมด 66 ทีม ด้วยเวลาในการควอลิฟายอยู่ที่ 2'11.051 นาทีต่อรอบ โดย แสตมป์ - อภิวิวัฒน์ วงศ์อนานนท์ รั้รหน้าทีเป็นักแข่งไม้แรกทีลงขับขึ้ให้กับทีม ซึ่งนักบิด





ดิกรีแชมป์เอเชียปี 2016 ก็สามารถทำผลงานได้ดีตั้งแต่ต้นเกมด้วยการทำเวลาและจำนวนรอบเกาะกลุ่มอยู่ในอันดับหัวแถวจากจำนวนรถแข่งทั้งหมด ก่อนที่จะเกิดปัญหาทางด้านเทคนิคเมื่อผ่านไปเพียงแค่ครึ่งชั่วโมง ทำให้ต้องเข้าพิทเพื่อทำการแก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วน แต่ถึงโชคที่จังหวะนั้นมีรถเซฟตี้คาร์เข้าไปวิ่งในสนามเพื่อนำขบวนรถแข่งหลังจากที่มีอุบัติเหตุในสนามพอดี โดยอันดับในช่วงนี้ของรถแข่ง YAMAHA YZF-R1 หมายเลข 99 ของทีม RC KOSHIEEN YAMAHA ENDURANCE ASEAN TEAM ตกลงไปอยู่ในอันดับที่ 58 หลังจากนั้นก็แก้ปัญหาทางเทคนิคและนำรถแข่งเข้ากลับสู่เกมการแข่งขันได้ แสตมป์ - อภิวัฒน์ วงศ์ธนานนท์, โพลท - รัฐพงษ์ วิไลโรจน์, ซินอิจิ นากาโทมิ 3 นักแข่งของทีม RC KOSHIEEN YAMAHA ENDURANCE ASEAN TEAM ก็หวดคันเร่งรถแข่ง YZF-R1 แบบเต็มกำลังก่อนที่นักแข่งทั้งสามจะฉีกกำลังเร่งไล่แซงขยับตำแหน่งขึ้นมา โดย เจ้าโพลท-รัฐพงษ์ วิไลโรจน์ เร่งเครื่องสุดกำลังก่อนจะมาเกาะอยู่ในอันดับ 40 อย่างต่อเนื่อง จนถึงรอบที่ 122 แต่ทำเอา โพลท-รัฐพงษ์ วิไลโรจน์ ถึงกับอ่อนแรง เข้าทรุดตะคริวขึ้นทั้งตัว จนทีมต้องหามอกกลับมาแตะมือกับเพื่อนร่วมทีมเพราะขี่ต่อไม่ไหว จึงเหลือเพียง ซินอิจิ นากาโทมิ และ แสตมป์ - อภิวัฒน์ วงศ์ธนานนท์ ที่ยังไล่เต็มทุกโค้ง จนอันดับกลับมาอยู่ในกลุ่มอันดับ 30 ต้นๆ และขึ้นมาถึงอันดับ 4 ของรุ่น SST ก่อนที่ช่วงท้าย แสตมป์ - อภิวัฒน์ วงศ์ธนานนท์ ที่ทุ่มสุดแรงจนทีมกลับมาไม่มีลุ้น โพลเตียม ไม่สามารถขับต่อไหวเช่นกัน และเหลือเพียง ซินอิจิ นากาโทมิ นักแข่งจอมเก๋ารับหน้าที่ไม่ปิดท้ายเพียงคนเดียว พยายามบิดคันเร่งรถแข่ง YAMAHA YZF-R1 หมายเลข 99 รักษามาตรฐานและเวลาต่อรอบในการขับขี่ให้คงที่มากที่สุดเท่าที่จะทำได้แล้ว ครบ 8 ชั่วโมง YAMAHA YZF-R1 หมายเลข 99 ทะยานผ่านเส้นชัยรับธงตราหมากรุกได้สำเร็จ โดยสามารถทำจำนวนรอบได้ทั้งหมด 199 รอบ และจบการแข่งขันได้ในอันดับที่ 5 ในรุ่น SST และอยู่ในอันดับที่ 29 จากจำนวนทีมแข่งที่เข้าแข่งขัน 66 ทีม สร้างประวัติศาสตร์หน้าใหม่ให้วงการมอเตอร์สปอร์ตเมืองไทยอีกครั้ง ด้วยการจบการแข่งขันรายการ SUZUKA 8 HOURS ENDURANCE ได้สำเร็จเป็นครั้งแรก นำความภาคภูมิใจให้กับชาวไทยได้เอ่ยกับความทรหดของสองนักบิดที่ตะลุยบิดอย่างไม่มีย่อท้อ ในเกมการแข่งขันระดับโลก



ptt

BRIC Superbike 2019

AP Honda  
Racing Thailand

## Honda Thailand Talent Cup สนามที่ 3

“การ์ฟิวส์” วัชรินทร์ ทับทิมอ่อน พอร์มฮอต  
กดเวลา Best Lap บิดคว่ำชัยสำเร็จ!!

การแข่งขันรายการ Honda Thailand Talent Cup สนามที่ 3 ยกทัพมาวัดความมันส์กันที่ สนามช้าง อินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์กิต จ.บุรีรัมย์ ร่วมจัดเป็นรายการซัพพอร์ตร่วมกับรายการยิ่งใหญ่ระดับประเทศอย่าง PTT BRIC Superbike Championship ระหว่างวันที่ 12-14 กรกฎาคม ที่ผ่านมา โดยทาง เอ.พี ฮอนด้าผู้สนับสนุนหลักของรายการเปิดโอกาสสานฝันเด็กไทยที่จะพัฒนาให้สามารถเข้าสู่รายการแข่งขันระดับโลกอย่าง “MotoGP” โดยส่งบรรดานักบิดไทยลงบู๊ศึกอย่าง บุญชัย ประยูรญาติ ที่ควบ Honda NSF250 หมายเลข 3 จนสามารถคว้าตำแหน่งโพลโพซิชันมาครอง และ วัชรินทร์ ทับทิมอ่อน หมายเลข 4 จากโครงการ “เรซ ทู เดอะ ดรีม” สปีริตไทยท้าทายสู่มิน ที่สามารถคว้ากริดออกตัวได้ในแถวที่ 3

การแข่งขันใน เรซที่ 1 นั้น ทำการแข่งขันเป็นจำนวน 15 รอบสนาม โดยตัวเต็งที่จะชิงตำแหน่งโพลเดียมในเรซนี้ยังคงเป็นของนักแข่งในแถวหน้าไล่เรียงมาจาก บุญชัย ประยูรญาติ, ศพพญูษณ์กันธ์ กะลินตานนท์, Herlian Dandi, Azryan Wahyumaniadi และ Troy Alberto ก่อนรถแข่ง Honda NSF250 จำนวน 19 คัน จะเข้าประจำตำแหน่งกริดสตาร์ท เมื่อสัญญาณแห่งความมันส์เริ่มขึ้นนักบิดหมายเลข 16 “Azryan Wahyumaniadi” ควบ NSF250 ทะยานขึ้นนำไปก่อนในโค้งแรกก่อนตามมาด้วย Troy Alberto ที่พุ่งทยานออกมาจากกริดสตาร์ทที่ 5 ทางด้าน วัชรินทร์ ทับทิมอ่อน ตัวรอดเกิดมีปัญหาจวนทำให้ต้องออกสตาร์ท





จากพิตเลน โดยในกลุ่มหัวแถวผู้นำมีไล่ชิงอันดับ 1 กันอยู่ถึง 6 คน ที่ซันบีเกาะกลุ่มกันอยู่เกือบตลอดเกม ส่วน วัชรินทร์ ทับทิมอ่อน ที่ออกสตาร์ทจากพิตเลน ฟอรั่มยังฮอตต่อเนื่อง ไล่บีเก็บรถคู่แข่งจนสามารถทำเวลา Best Lap ที่ 1.49.659 นาที ดีที่สุดในบรรดานักแข่งทั้งหมด จบเกมการแข่งขันในเรซแรก อันดับ 1 ตกเป็นของ Azryan Wahyumanadi คว่าแชมป์เรซ 1 ไปครอง ตามมาด้วย Troy Alberto ที่จบอันดับที่ 2 และอันดับ 3 ตกเป็นของ Herlian Dandi ส่วนนักบิดสายเลือดไทย วัชรินทร์ ทับทิมอ่อน สามารถได้อันดับขึ้นมาจบในตำแหน่งที่ 6



การแข่งขันในเรซที่ 2 หลังจากเกมเริ่มอย่างดุเดือด กลุ่มผู้นำที่เร็วที่สุดเริ่มแยกออกมาจากกลุ่มหลัง โดยกลุ่มผู้นำที่เกาะกลุ่มกันมา 3 คน ระหว่าง วัชรินทร์ ทับทิมอ่อน , Troy Alberto และ Herlian Dandi เริ่มฉีกหนีกลุ่มผู้ตามอันดับ 4 เพิ่มขึ้นเรื่อยๆตลอดเกม ขณะที่การแย่งชิงตำแหน่งแชมป์จะเป็น Troy Alberto ที่สามารถขึ้นมาได้บ่อยครั้ง แต่มีบางจังหวะที่ถูก วัชรินทร์ ทับทิมอ่อน สามารถสอดแทรกยกคันเร่งลิกแซงเข้าโค้งได้บ่อยครั้งโดยจุดเปลี่ยนอยู่ในรอบสุดท้ายของการแข่งขัน วัชรินทร์ ทับทิมอ่อน แผลงฤทธิ์อีกครั้งโดยใช้ความสามารถในการยกคันเร่งลิกแซง Troy Alberto จนสามารถคว้าแชมป์ในเรซ 2 ไปครอง

สาวกรักความเร็วสามารถติดตามข่าวสารและคอยเชียร์นักบิดดาวรุ่งของไทยได้ทาง Facebook: Honda Thailand Talent Cup



# “PTT BRIC

# Championship 2019”

เปิดฉากอย่างยิ่งใหญ่กับเกมการแข่งขันสุดยอดความมันส์แห่งปี

“ติ่งนิต” คัมแบ็คสุดระห่ำคว้าแชมป์แม้ยังไม่พีค 100 %



**U**ระเดิมเกมแข่งขันจักรยานยนต์ทางเรียบชิงแชมป์ประเทศไทย  
 สุดยิ่งใหญ่กับรายการ “PTT BRIC Championship 2019”  
 โดยเรซการแข่งขั้นแรกจัดขึ้นที่สนาม ช้างอินเตอร์เนชั่นแนล  
 เซอร์กิต จ.บุรีรัมย์ พร้อมขนทัพนักบิดระดับแนวหน้าของเมืองไทย  
 ลงดวลคันเร่งกันสุดมันส์ พร้อมการตอบรับจากนักแข่งทั่วประเทศ  
 ร่วมทำการแข่งขัน พร้อมใจตอบเข้าร่วมทำศึกกว่า 180 ชีวิต  
 “ติ่งนิต” ลิตติพงศ์ วโรกร แชมป์ระดับแถวหน้าประเทศไทยจาก  
 คาวาซากิ ไทยแลนด์ เรซซิ่ง ทีม ริดฟอร์มแกร่งคว้าแชมป์ในการแข่งขัน  
 รุ่น ซูเปอร์ไบค์ 1,000 ซีซี SB1-2 แม้ร่างกายจะยังไม่พีคเต็มร้อย  
 จากอุบัติเหตุส่งผลให้เกิดอาการบาดเจ็บที่กระดูกสันหลังในช่วงต้นปี  
 ที่ผ่านมา

ศึกการแข่งขั้นจักรยานยนต์ทางเรียบชิงแชมป์ประเทศไทยรายการ  
 PTT BRIC Championship 2019 สนามแรก เปิดฉากดวลความเร็ว  
 ในรอบชิงชนะเลิศในวันอาทิตย์ที่ 14 กรกฎาคม 2562 ที่ผ่านมา



ณ สนาม ช้าง อินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์กิต จ.บุรีรัมย์ สนามกีฬามอเตอร์สปอร์ตแห่งความภาคภูมิใจของชนชาวไทยที่ได้มีส่วนร่วมในการเปิดบ้านต้อนรับการแข่งขันในรายการระดับโลกอย่าง MotoGP และ WSBK เมื่อปี 2018 คราวนี้จัดเต็ม เปิดสนามคอยต้อนรับนักแข่งจากทั่วประเทศไทยลงควลฝีมือวัดความเร็วกันกว่า 5 รุ่นการแข่งขัน ประกอบไปด้วย รุ่นใหญ่สุด ซูเปอร์ไบค์ 1,000 ซีซี SB1-2 , ซูเปอร์สต็อก 1,000 ซีซี ST1-2 , ซูเปอร์สปอร์ต 600 ซีซี SS1-2 , ซูเปอร์สปอร์ต 400 ซีซี SS1-2 และ สปอร์ต โปรดักชั่น 400 ซีซี จูเนียร์ ซึ่งมีนักบิดให้การตอบรับเข้าร่วมการแข่งขันสนามแรกมากถึง 180 คน

ผลอันดับการควอลิฟายเฟ้นหานักบิดที่เร็วที่สุดในการออกสตาร์ทที่อันดับแรกของรุ่น ซูเปอร์ไบค์ 1,000 ซีซี ST1 ปรากฏว่าเป็นของนักบิดฝีมือเก่าอย่าง เบียร์ เฉลิมพล ผลไม้ จาก ยามาฮา โรเตอร์ส คลับ เรซซิ่ง ทีมที่สามารถทำเวลามาเป็นอันดับ 1 ด้วยเวลาต่อรอบ 1'35.390 นาที คว่ำตำแหน่งโพลโพซิชันสนามแรกไปครอง พร้อมกับทีมเมทอย่าง "ซูป" อนุชา นาคเจริญศรี กัดเวลาไล่ตามหลัง 0.565 วินาที ส่วนในตำแหน่งกริดที่ 3 เป็นของ "ซีเค" ชัยวิชิต นิสสกุล จาก คอร์ มอเตอร์สปอร์ต ไทยแลนด์ ไล่หลังผู้นำหัวแถว 1.031 วินาที ทางด้านกริดที่ 4 เป็นของ "บอล" จักรกฤษณ์ แสงสวาท จาก ยามาฮา เพาเวอร์สปีด เรซซิ่ง ทีม ตามหลังอยู่ 1.224 วินาที และ ❁



# Chang INTERNATIONAL CIRCUIT



Chang  
INTERNATIONAL  
CIRCUIT



BRIC Superbike 2019



0:00



แชมป์ประเทศไทยในฤดูกาลที่แล้วอย่าง "ดิ่งโน้ต" รุติพงศ์ วโรกร ที่สละความเจ็บลงไปในกริดที่ 5 ตามหลังผู้นำ 1.231 วินาที ส่วนกริดที่ 6 เป็นของ "ชิพ" นครินทร์ อธิรัฐภูวภัทร์ อดีตนักบิดโมโตทรี ยามาฮ่า เพาเวอร์สปีด เรซซิ่ง ทีม ตามหลังตำแหน่งโพลโพซิชันอยู่ 1.498 วินาที

ขณะที่การควอลิฟายในรุ่น ซูเปอร์สต็อก 1000 ซีซี ST1 ตำแหน่งโพลโพซิชันเป็นของ อภิเดช บุญศรี จาก คาวาซากิ พีทีที ไฉไล ไบค์ ด้วยเวลาต่อรอบ 1'39.516 เหนือกริดที่ 2 อย่าง ออ ปิตะบุตร จาก คอร์ มอเตอร์สปอร์ต ไทยแลนด์ ถึง 1.506 วินาที ทางด้านกริดที่ 3 เป็นของ อัศวิน คงทันไพศาล จาก ยูทีอาร์ เรซซิ่ง ทีม ตามหลังผู้นำ 1.584 วินาที

ส่วนผลการควอลิฟายในรุ่น ซูเปอร์สปอร์ต 600 ซีซี SS1 ตำแหน่งโพลเป็นของ

"ฟอง" คณาทัต ใจมัน จาก ยามาฮ่า พีเรลลีโฮสปีด ดี.ไอ.ดี. เออ์ห์ลิน ก็กะไบค์ ด้วยเวลา 1'41.048 เหนือ "เบิร์ด" ประวัติ ญาณวุฒิ จาก ยามาฮ่า เพาเวอร์สปีด เรซซิ่ง ทีม ในกริดที่ 2 เพียง 0.177 วินาทีเท่านั้น ส่วนกริดที่ 3 เป็นของ "ดริ่ม" สิทธิศักดิ์ อ่อนเฉวียง จาก ทีเอชอาร์ซี ไทย ฮอนด้า เรซซิ่ง ตามหลัง 0.888 วินาที ด้วยความแข็งแกร่งและความสามารถที่ยอดเยี่ยมหลักจากควาโพลในคลาส ซูเปอร์สปอร์ต 600 ซีซี แล้ว "ฟอง"คณาทัต ใจมัน ยังลงแข่งขันในรุ่น ซูเปอร์สปอร์ต 400 ซีซี SS1 ด้วย พร้อมกับควาโพลไปครองด้วยเวลาต่อรอบ 1'48.282 เหนือ วรพงศ์ มาลาหวล ทีมเมทเพียงแค่ว่า 0.177 วินาที ส่วนกริดที่ 3 เป็นของ พีรพงษ์ หลุยบุญเบ็ง จาก ยามาฮ่า ทีดีอาร์ ดี.ไอ.ดี. เอ เรเซอร์ รุม บ็อบตลาดน้อย ตามหลัง 0.904 วินาที ตำแหน่งโพลโพซิชันคลาสจูเนียร์อย่าง ซูเปอร์สปอร์ต 400 ซี.ซี. เอสพี เป็นของ ไพลิน ดรีโพลูย์ จาก พิตโซน เพนริท เบรนต์้า ด้วยเวลา 1'56.701 เหนือกริด

ที่ 2 เควิน จอห์นสัน จาก บ็อบบี้พี เรซซิ่ง ทีม 0.353 วินาที ส่วนกริดที่ 3 เป็นของ วิทสรวดเร็ว จาก เดอะ ฟ็อกซ์ เรซซิ่ง ทีม ตามหลังอยู่ 0.402 วินาทีด้วยกัน

เริ่มเกมการแข่งขันในเรซแรกของรุ่น ซูเปอร์ไบค์ 1,000 ซีซี SB1 ออกสตาร์ท ด้วยการขึ้นนำของ "เบียร์" เฉลิมพล ผลไม้เจ้าของตำแหน่งโพลโพซิชัน ตามติดด้วย "ดิ่งโน้ต" รุติพงศ์ วโรกร เจ้าของแชมป์ฤดูกาลที่แล้วที่พุ่งทะยานขึ้นมาจากกริดสตาร์ทที่ 5 และ "ชิพ" นครินทร์ อธิรัฐภูวภัทร์ อดีตนักบิดโมโตทรี ที่ไล่ตามมาเป็นอันดับ 3 พร้อมไล่บี้กับกลุ่มผู้นำแบบสุดมันส์ตลอดทั้งเกม


ผลการแข่งขันปรากฏว่า "ดิ่งโน้ต"รุติพงศ์ วโรกร นักบิดยอดเยี่ยมจาก คาวาซากิ ไทยแลนด์ เรซซิ่ง ทีม ที่แม้ยังคงมีอาการ บาดเจ็บรบกวน แต่สามารถคว้าแชมป์สนามแรกมาครองได้อย่างเหนือชั้น แซงอันดับ 2 อย่าง เฉลิมพล ผลไม้ จาก ยามาฮ่า ไรเดอร์ส คลับ เรซซิ่ง ทีม เพียง 1.065 วินาที ส่วนอันดับ 3 เป็นของ จักรกฤษณ์ แสงสว่าง จาก ยามาฮ่า เพาเวอร์สปีด เรซซิ่ง ทีม ตามหลังแชมป์ 3.782 วินาทีด้วยกัน ด้าน "ชิพ" นครินทร์ อธิรัฐภูวภัทร์ จาก ยามาฮ่า เพาเวอร์สปีด เรซซิ่ง ทีม เข้าป้ายจบในอันดับ 4 ตามด้วย "ซีเค" ชัยวิฑิต นิสสกุล จาก คอร์ มอเตอร์สปอร์ต ไทยแลนด์ ในอันดับ 5

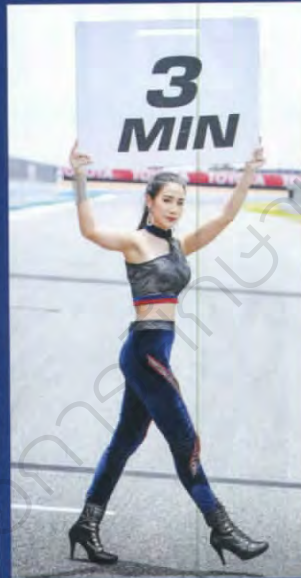


โดยผลการแข่งขันในรุ่น ซูเปอร์สปอร์ต 600 ซีซี SS1 แชมป์ตกเป็นของ คณาทัต ใจมั่น จาก ยามาฮ่า พิเรลลี ไฮสปีด ดี.ไอ.ดี. เออห์ลิน กิกะไบค์ ด้วยเวลา 20'22.082 วินาที เฉือน ประวัตติ ญาณวุฒิ จาก ยามาฮ่า เพาเวอร์สปีด อันดับ 2 เพียง 0.412 วินาที ขณะที่อันดับ 3 เป็นของ สิทธิศักดิ์ อ่อนเจียง จาก ทีเอชอาร์ซี ไทย ฮอนด้า เรซซิ่ง ตามหลังแชมป์ 1.508 วินาที

ด้านผลการแข่งขันในรุ่น ซูเปอร์สปอร์ต 400 ซีซี SS1 แชมป์ตกเป็นของ วรพงศ์ มาลาหวล จาก ยามาฮ่า พิเรลลี ไฮสปีด ดี.ไอ.ดี. เออห์ลิน กิกะไบค์ ด้วยเวลา 12'37.480 วินาที อันดับ 2 อย่าง เอกชัย เขียงห่อง จาก ยามาฮ่า สปีด เคทีบี ซาดุไซ เออห์ลิน พิเรลลี เอ็มเอ็ม ไบค์ อยู่ 2.214 วินาที ส่วนอันดับ 3 เป็นของ คณาทัต ใจมั่น เจ้าของโพล ตามหลังแชมป์ 2.323 วินาที

ขณะที่แชมป์ในคลาสเล็กอย่าง สปอร์ต โปรดักชั่น 400 ซีซี ตกเป็นของ ไพลิน ตรีไพบูลย์ จาก พิตโซน เพนริต เบรนต้า ที่ออกสตาร์ทจากโพล นำมาวันเดียวจบเข้าเส้นชัยเป็นคันแรกด้วยเวลา 13'35.078 ทิ้งห่างอันดับ 2 จูเนียร์ ชามูเอล คอนเวนโต จาก พีทีที ลูบริแคนต์ คาวาซากิ ดิงโน้ต มินิโมโต โออาร์ซี ถึง 9.865 วินาที ส่วนอันดับ 3 เป็นของ วิทวัส รวดเร็ว จาก เดอะ ฟ็อกซ์ เรซซิ่ง ทีม ตามหลังแชมป์ 12.044 วินาที

สำหรับการแข่งขันในสนามหน้า สนามที่ 2 ของ คีค PTT BRIC Championship 2019 จะมีขึ้นในระหว่างวันที่ 23-25 สิงหาคม 2562 นี้ ที่สนามช้าง อินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์กิต จ.บุรีรัมย์ เช่นเคย แฟนๆสาวกกีฬา มอเตอร์สปอร์ตสามารถติดตามข่าวสารหรือรายละเอียดเพิ่มเติมได้ทาง Facebook : BRIC Superbike 



**PTT BRIC Superbike 2019**





# R2M THAILAND SUPERBIKES CHAMPIONSHIP 2019 ROUND 2

WORDS : ANIS/PIC : R2M

สังเวียนศึกสองล้อระดับประเทศที่สาวกความเร็วตั้งตารอคอย !!

ความมันส์กันอย่างต่อเนื่องแบบ "จัดเต็ม" สำหรับเกมการแข่งขันรถจักรยานยนต์ทางเรียบชิงแชมป์ประเทศไทย R2M Thailand Superbikes Championship 2019 ณ สนาม ไทยแลนด์เซอร์กิต จ.นครปฐม เมื่อวันที่ 1-4 สิงหาคม ที่ผ่านมา โดยรายการนี้เป็นรายการที่นักแข่งชั้นทั่วประเทศเฝ้าจับตารอคอยและพร้อมตบเท้าเข้าร่วมสู้ศึกกันอย่างคับคั่งจากทั่วสารทิศเมืองไทย เปิดหัวเกมความสนุกกันด้วยรุ่นใหญ่สุดอย่าง R2M Superbikes 1000 Professional SB1 โดยแชมป์ครั้งนี้เป็น "ตั้งโน้ต" วิฑิตพงษ์ วัชรกร (100) จากทีม Kawasaki Thailand Racing Team ที่สลัดอาการบาดเจ็บความ Ninja ZX-10RR โชว์ฟอร์มเทพชีวแชมป์ 2 สมัยซ้อน พร้อมทั้งทำลายสถิติของตนเองด้วยการกดเวลาควอลิฟายที่ 1'19.258 คร่าตำแหน่งโพลโพซิชั่นมาครองแม้จะมีอาการบาดเจ็บรบกวน ตามด้วย "เบียร์" เฉลิมพล ผลไม้ จากทีม Yamaha Rider's Club Racing Team ที่ควม Yamaha YZF-R1 ตามไล่บี้คู่แข่งอย่างสุดฝีมือพร้อมเรียกเสียงเฮจากแฟนความเร็วได้ทีตามเชียร์กันอย่างหนาตาในสนามไทยแลนด์ เซอร์กิต ปิดท้ายด้วยอันดับ 3 เป็น "ชีพ"-นครินทร์ อธิรัฐภูวภัทร์ จากทีม Yamaha Powerspeed Racing Team ที่ควม Yamaha YZF-R1 คุ้ใจไล่หวดคันเร่งแบบมันส์ทะลุทักัดแม้จะทำเวลาควอลิฟายจนออกสตาร์ททกริดที่ 4 ก็ตาม แต่สุดท้ายสามารถไล่บี้คว้าตำแหน่งโพลเดียวมอันดับ 3 มาครองได้สำเร็จ ส่วนในรุ่นกลางอย่างรุ่น R2M Supersport 600



Professional SS1 แชมป์ตกเป็นของ นักบิดหมายเลข 95 "เบิร์ด" ประวัติ ญาณวุฒิ จากทีม Yamaha Powerspeed Racing Team ที่กลับมาผงาดคว้าแชมป์อันดับ 1 ไปครอง หลังมีมติตัดสินให้เป็นแชมป์จากเหตุสุดวิสัย ขณะขับเคียงกับ "ดริม" สิทธิศักดิ์ อ่อนเจริญ จากทีม Thai Honda Racing Club ที่พลาดล้มทั้งคู่จากจังหวะเสียบขึ้นแข่งในโค้ง 12 ก่อนยกธงเข้าเส้นชัยอย่างปลอดภัย

สำหรับการแข่งขันครั้งถัดไปของรายการจักรยานยนต์ทางเรียบชิงแชมป์ประเทศไทย R2M THAILAND SUPERBIKES CHAMPIONSHIP 2019 สนามที่ 3 จะมีคิวवलความเร็วกันในวันที่ 10-13 ตุลาคม 2562 ที่จะถึงนี้ ณ สนามไทยแลนด์ เซอร์กิต เซ็นเดม สำหรับผู้ที่ต้องการรายละเอียดและข่าวสารเพิ่มเติมสามารถติดตามได้ที่ Facebook : R2M WORD : ANIS IMAGES : R2M 



**R2M**  
Thailand SuperBike



# MotoGP 2019

## ROUND 8

MOTUL TT ASSEN - TT CIRCUIT ASSEN

“ท็อปกัน” คว้าบัลลังก์แชมป์ คว้าโพเดียมเป็นสนามแรก  
ของฤดูกาล ณ สนาม TT Circuit Assen

คืนหลังเวียน “ท็อปกัน” มาเวอร์ริก บียาเลส นักบิดสายเลือดดกรกิงดูรีดฟอร์มโหดคว้าแชมป์สนาม TT Circuit Assen เดือน “เด็กระเบิด” มาร์ค มาร์เกวซ นักบิดร่วมชาติ 4 วันชาติ ส่วน “ฟานีโอ กวาร์ตาราโร” ดาวบิดวัย 20 ปี หล่นหลุดจากแดนนำหลอม โชว์ฟอร์มสุดฮอตเข้าป้ายอันดับ 3 ที่สามารถเก็บสมรรถนะแบบสุดขีดความเร็ว คว้าตำแหน่ง โพลโพซิชัน ออกสตาร์ทจากกริดที่ 1 ทางด้าน “เจ้าหัวฟู” อเล็กซ์ รินส์ พลัดท่าล้ม ขณะขึ้นนำหัวแกวจนต้องออกจากการแข่งขันอย่างน่าเสียดาย หมุดโอกาสคว้าแชมป์คะแนนสะสมอีกเกม รวมถึง “พ่อหมอ” วาเลนติโน รอสซี ไม่จบการแข่งขันอีกครั้ง หลังพลัดท่าล้ม 2 สนามติด

เกมการแข่งขันรถจักรยานยนต์ทางเรียบชิงแชมป์โลก รายการ MotoGP 2019 เดินทางมาถึงสนามที่ 8 ของฤดูกาล คราวนี้ย้ายมาเปิดความบันเทิงในสนามระดับตำนานอย่าง สนาม TT Circuit Assen หรือเรียกสั้นๆ Dutch GP สนามที่มีประวัติมาอย่างยาวนานซึ่งอยู่คู่วงการ MotoGP มาตั้งแต่ปี 1958 และเป็นสนามเดียวที่ยังคงเหลืออยู่จากการแข่งขันในยุคแรก สนาม TT Circuit Assen มีระยะทางรวมอยู่ที่ 4.5 กิโลเมตร มีจำนวนโค้งรวมกันถึง 18 โค้ง โดยแบ่งออกเป็น โค้งขวาจำนวน 12 โค้ง และ โค้งซ้ายอีก 6 โค้ง มีทางตรงยาวสูงสุด 487 เมตร ซึ่งในสนามนี้จะทำการแข่งขันกันเป็นจำนวน 26 รอบสนาม จุดเด่นหลักๆของสนามนี้จะอยู่ในเรื่องของโค้งหลากหลายรูปแบบ โดยเฉพาะ โค้ง 16 17 18 ที่มีชื่อว่า “Geert Timmer Bocht” โค้งรูปตัว เอส สุดอันตรายที่จะต้องใช้ทักษะในการเบรกและพลิกตัวรถให้รวดเร็วเพื่อให้อาจารย์ขึ้นแข่งก่อนเข้าสู่ทางตรงยาวด้านหน้าแกรนด์สแตนด์ ซึ่งเป็นช่วงจังหวะสำคัญในการชิงแชมป์ตามด้วยโค้ง 5 “De Strubben” โค้งหักคอกสุดอันตรายซึ่งจำเป็นต้องลดความเร็วอย่างสุดกำลังก่อนเข้าสู่ทางตรงยาว 487 เมตร โดยจากสถิติทางตรงเจ้าความเร็วสูงสุดยังคงตกเป็นของรถแข่งทีม ดูคาติ คูมบิงเฟียนโดย “อันเดรีย โดวริโอโซ” คว้าแชมป์ Ducati Desmosedici GP ที่ถึงแม้ระยะทางจะเป็นช่วงสั้นๆ แต่สามารถทำความเร็วพุ่งทะยานได้ถึง 314 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ทางด้านผลการควอลิฟายเพื่อแย่งชิงตำแหน่งออกสตาร์ท อันดับ 1 ตกเป็นของ เจ้าหนูสุดระห่ำวัย 20 ปี “ฟานีโอ กวาร์ตาราโร” จากทีม เปโตรนาส ยามาฮา เอสอาร์ที ที่คว้าตำแหน่งโพลโพซิชันด้วยเวลา 1'32.017 ส่วนอันดับ 2 ตกเป็นของ “ท็อปกัน” มาเวอร์ริก บียาเลส จากทีม มอนสเตอร์ เอเนอร์จี้ ยามาฮา โมโตจีพี ตามหลังไล่ตามมาติดๆที่ 1'32.157 อันดับ 3 ตกเป็นของ “อเล็กซ์ รินส์” จากทีม ซูซูกิ เอ็กซ์ตาร์ ที่ทำเวลาได้ที่ 1'32.458 แบบสุดลู่น

เริ่มการแข่งขันจากการออกสตาร์ทที่ได้อย่างยอดเยี่ยม อันดับผู้นำ 1 และ 2 ตกเป็นของคู่หูดูโอ้ จากทีม ซูซูกิ เอ็กซ์ตาร์อย่าง “อเล็กซ์ รินส์” ที่สามารถขึ้นแข่งมาอยู่หัวแกว่ได้จากผลการออกสตาร์ทที่อันดับ 3 และ “ฮวน เมียร์” ดาวบิดเพื่อนร่วมทีมพุ่งทะยานมาจากอันดับ 5 ขึ้นมารั้งอันดับ 2 และ อันดับ 3 ตกเป็นของ “ฟานีโอ กวาร์ตาราโร” เจ้าของตำแหน่งโพลโพซิชัน ซึ่งออกสตาร์ทได้ไม่ดีนักในช่วงเริ่มเกม แต่แล้วการแข่งขันดำเนินมาได้เพียง 2 รอบสนามเท่านั้น “อเล็กซ์ รินส์” ผู้นำที่กำลังโชว์ฟอร์มได้อย่างยอดเยี่ยม เกิดพลัดท่าล้มล้มพันขณะเบรกลดความเร็วก่อนเข้าโค้ง จนออกจากการแข่งขัน ส่งผลให้เพื่อนร่วมทีมอย่าง “ฮวน เมียร์” ต้องรับหน้าที่ผู้นำแทน แต่ขึ้นนำได้เพียงไม่นาน นัก



WORDS : ANIS / PICS : MOTOGP






ผลการแข่งขัน Motul TT Assen - TT Circuit Assen

1	Maverick VIÑALES	Monster Energy Yamaha MotoGP	40'55.415
2	Marc MARQUEZ	Repsol Honda Team	+4.854
3	Fabio QUARTARARO	Petronas Yamaha SRT	+9.738
4	Andrea DOVIZIOSO	Ducati Team	+14.147
5	Franco MORBIDELLI	Petronas Yamaha SRT	+14.467
6	Daniilo PETRUCCI	Ducati Team	+14.794
7	Cal CRUTCHLOW	LCR Honda CASTROL	+18.361
8	Joan MIR	Team SUZUKI ECSTAR	+24.268
9	Jack MILLER	Pramac Racing	+26.496
10	Andrea IANNONE	Aprilia Racing Team Gresini	+26.997



“ฟาบิโอ ควารตารารี” กลับมาทวงตำแหน่งผู้นำโดยโชว์ความแม่นยำ “ฉวน เมียร์” ขณะเกิดอาการบานภายในโค้งจนสามารถแซงขึ้นนำเป็นอันดับ 1 ผ่านมาอีกเพียง 4 รอบสนาม ถึงคราวของพ่อหมอ “วาเลนติโน่ รอสซี” พลาดท่าล้มสไลด์อย่างแรงก่อนเข้าโค้ง 16 สุดท้ายตกรอบ แต่โชคยังดีไม่มีอาการบาดเจ็บมากนักยังคงสามารถลุกเดินได้อย่างปกติ เมื่อเกมดำเนินมาถึง 11 รอบสุดท้ายเปลี่ยนของเกมก็มาถึง ขณะ “ฟาบิโอ ควารตารารี” ผู้นำอันดับหนึ่งถูก “มาเวอริค บียาเลส” ที่ซัดเข้ามาแซง “มาร์ค มาร์เกวซ” อันดับ 2 และ 3 สามารถฉีกขึ้นแซงได้ในทางตรงยาวก่อนจะนำรวดเดียวจบ ก่อนคว้าตำแหน่งแชมป์ครั้งแรกของตนเองในฤดูกาลนี้ครองแบบสุดมันส์

จนเกมการแข่งขันแชมป์สนาม TT Circuit Assen ฤดูกาล 2019 ตกเป็นของ “ท็อปกัน” มาเวอริค บียาเลส ที่สามารถเข้าริบรองหมากรุกเป็นคนแรก ด้วยเวลา 40'55.415 พร้อมเรียกฟอร์มเก่งของตนเองกลับมาอีกครั้ง แซงหน้า อันดับ 2 อย่าง “ดีกรีเบ็ต” มาร์ค มาร์เกวซ ที่หวดไล่ตามมาด้วยเวลา + 4.854 วินาที อันดับ 3 ตกเป็นของ ฟาบิโอ ควารตารารี เจ้าหนูฟอร์มฮอตที่สามารถคว้าโพเดียมได้อีกครั้งด้วยเวลา +9.738 วินาที จากผู้นำ อันดับ 4 ตกเป็นของ “อันเดรีย โดวิซิโอซิ” ที่สามารถขับประคองไล่ตามล่ากลุ่มผู้นำได้อย่างยอดเยี่ยม โดยทำเวลาไว้ที่ +14.147 วินาที และ อันดับ 5 “ฟรังโก้ โมบิลเดลี” ทำเวลาตามหลังผู้นำอยู่ที่ +14.467 วินาที

สนามต่อไปเตรียมยกทัพไประเบิดความมันส์ในดินแดนต้นกำเนิดเครื่องจักรความเร็วอย่างประเทศ เยอรมันนี้ ณ สนาม Sachsenring ที่อยู่คู่วงการ MotoGP มากกว่า 20 ปี เป็นสนามที่มีระยะทางรวมสั้นที่สุดในรายการ MotoGP และมีโค้งซ้าย ถึง 10 โค้ง และมีโค้งขวาเพียง 3 โค้งเท่านั้น ซึ่งถ้าหากนักขับแข่งบริหารการใช้หน้ายางได้ไม่ผิดพลาด อาจจะทำได้แซงตำแหน่งโพเดียมเลยก็ได้นะ งานนี้คงขึ้นอยู่กับว่าใครมีสมาธิและละเอียดรอบคอบมากกว่าอาจจะคว้าได้ถึงตำแหน่งแชมป์ หรือ เจ้าสนามฉายา King of Sachsenring อย่าง “มาร์ค มาร์เกวซ” จะกลับมาทวงบัลลังก์ ต้องคอยติดตาม !!! 

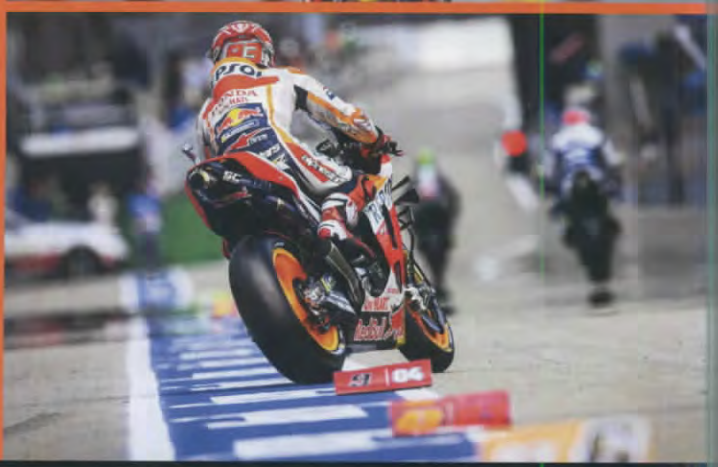
ผลการแข่งขัน HJC HELMETS MOTOGP GRAND PRIX DEUTSCHLAND – Sachsenring		
1. M.MARQUEZ	REPSOL HONDA TEAM	41'08.276
2. MAVERICK VIÑALES	MONSTER ENERGY YAMAHA MOTOGP	+4.587
3. CAL CRUTCHLOW	LCR HONDA CASTROL	+7.741
4. DANILO PETRUCCI	DUCATI TEAM	+16.577
5. ANDREA DOVIZIOSO	DUCATI TEAM	+16.669
6. JACK MILLER	PRAMAC RACING	+16.836
7. JOAN MIR	TEAM SUZUKI ECSTAR	+17.156
8. VALENTINO ROSSI	MONSTER ENERGY YAMAHA MOTOGP	+19.110
9. FRANCO MORBIDELLI	PETRONAS YAMAHA SRT	+20.634
10. STEFAN BRADL	REPSOL HONDA TEAM	+22.708

# motocp 2019 ROUND 9

## HJC HELMETS MOTOGP GRAND PRIX DEUTSCHLAND – SACHSENRING “มาร์คเวซ” ทวงคืนบัลลังก์ !! คว่ำแชมป์แบบสุดเดือดก่อนสร้างสถิติยืนโพเดียม 10 ปีรวดที่ Sachsenring

“เด็กระเบิด” มาร์ค มาร์เกซ นักบิดแดนกระทิงดุ จากทีม เรปโซลฮอนด้า ทุบสถิติสุดเหลือเชื่อของตัวเอง หลังคว่ำแชมป์ลานาน SACHSENRING ประเทศ เยอรมัน 10 ปีติดต่อกันจนได้รับฉายานามจากรด้าสื่อมวลชน ว่า “King of sachsenring” ด้วยการรึกษาฟอร์มซัดซี่ยอดเยี่ยมในสนามแห่งนี้ ก่อนเจอนักแข่ง “ท็อปกัน” มาเวอริค บีญาเลส นักบิดร่วมชาติ จากทีม มอนสเตอร์ เอ็นเนอร์จี ยามาฮา ทีม ด้วยเวลาเร็วกว่า +4.567 วินาที ส่งผลให้ “มาร์ค มาร์เกซ” สามารถสะสมคะแนนขึ้นนำห่างถึง 185 คะแนน ด้าน “คาล ครัทช์โลว์” นักบิดเมืองผู้ดี จากทีม แอลซีอาร์ฮอนด้า ภาสตรอล ทำผลงานได้ดีอย่างต่อเนื่อง สนามนี้พักความมั่นใจมาเต็มสูบ สามารถไล่ล่าจนจบอันดับ 3 คว่ำโพเดียมได้อีกสนามแม้จะมีอาการบาดเจ็บรบกวน

การแข่งขันศึกจักรยานยนต์ทางเรียบชิงแชมป์โลกในรายการ MotOgp ที่เหล่าบรรดาสาวกคนรักความเร็วตั้งตารอคอยเดินทางมาถึงสนามที่ 9 ของฤดูกาล 2019 เมื่อคืนวันอาทิตย์ที่ 7 กรกฎาคม ที่ผ่านมา โดยครั้งนี้มาไล่ล่าบัลลังก์แชมป์ ณ สนาม Sachsenring ประเทศ เยอรมัน ซึ่งเป็นสนามที่มีระยะทางรวมสั้นที่สุดในการแข่งขัน โดยจะมีระยะทางรวมทั้งสิ้นเพียง 3.7 กิโลเมตรเท่านั้น โดยจะมีการแข่งขันกันเป็นจำนวน 30 รอบสนามมีจำนวนโค้งทั้งสิ้น 13 โค้ง แบ่งออกเป็น โค้งซ้ายจำนวน 10 โค้ง และ โค้งขวาเพียง 3 โค้ง มีระยะทางตรงยาว 700 เมตร และ จุดบรรจบอีกอย่างของสนามนี้คือ ลักษณะรูปแบบสนามที่มีความต่างระดับถึง รูปแบบการขึ้นเนินและการลงเนินสุดหวาดเสียว โดยไฮไลต์ของสนามนี้จะอยู่ที่โค้ง 12 และ 13 ที่มีชื่อว่า Sachsen kurve โค้งหักโหดก่อนเข้าเส้นชัยด้วยรูปแบบสนามที่มีความลาดเอียงในทางตรงก่อนเลี้ยวหักศอกสุดโหด ส่งผลให้การควบคุมเครื่องจักรกลที่มีกำลังแรงม้ามากกว่า 200 แรงม้าเป็นไปได้อย่างยากลำบากการรวมกันสร้างความกดดันแก่นักแข่งมากยิ่งขึ้นเป็นเท่าตัว





ผลการควอลิฟายอันดับ 1 ตกเป็นของเจ้าของฉายา King Of Sachsenring "มาร์ค มาร์เกวซ" ที่สามารถกดเวลาได้ถึง 1'20.195 นาที ตามติดมาด้วย เจ้าหนูฟอร์มด "ฟาบิโอ กวารัตตาริโอ" กดเวลาไล่บี้ผู้นำอย่างสูสีด้วยเวลา 1'20.400 และ ตำแหน่งออกสตาร์ทแถวหน้าในอันดับที่ 3 ตกเป็นของ "กือปกัน" มาร์เวอริก บียาเลส ที่สามารถทำเวลาไล่ตามอันดับ 2 อย่างเฉียดฉิวด้วยเวลา 1'20.406

ออกสตาร์ทเริ่มเกม "มาร์ค มาร์เกวซ" ยังยึดตำแหน่งผู้นำไว้เหนียวแน่น ด้วยการออกสตาร์ทได้อย่างสมบูรณ์แบบ โดบไล่บี้มาด้วยอันดับ 2 อย่าง "มาเวอริก บียาเลส" ที่ถูก "อเล็กซ์ รินส์" และ "แจ็ก มิลเลอร์" ผู้ตามอันดับ 3 และ 4 คอยหาโอกาสไล่ชิงจังหวะเสียบขึ้นแข่งแบบสุดมันส์ในช่วงต้นเกม แต่แล้วเมื่อเกมดำเนินผ่านไปเพียง 1 รอบการแข่งขัน โชคชะตาไม่เข้าข้างเจ้าหนู "ฟาบิโอ กวารัตตาริโอ" ที่เกิดอาการรถล้มพับโค้งที่ 3 ส่งผลให้อาการบาดเจ็บอ้อมบั้นท้ายกำเริบขึ้นมาอีกครั้ง ส่วนในช่วงกลางเกมความสนุกตกไปอยู่ในตำแหน่งของการแย่งชิงอันดับ 2 หลุดจาก "มาร์ค มาร์เกวซ" ขึ้นนำลี้ภัยถึงกลุ่มผู้ตาม อย่าง "อเล็กซ์ รินส์" "มาเวอริก บียาเลส" และ "คาล คลิชโลว์" ที่ช่วงชิงตำแหน่ง โฟเดียวกับแบบตูดเปิดเปิดมันส์ แต่แล้วก็เกิดเหตุการณ์สะเทือนใจแฟนสาวกซุซูกิ อีกครั้ง หลังจาก "อเล็กซ์ รินส์" พลาดท่าล้มโลว์ไซด์แบบรุนแรงจนรถสไลด์ ฝุ่นตลบไปโค้ง 11 แต่เคราะห์ดียังดีที่ "อเล็กซ์ รินส์" ไม่ได้มีอาการบาดเจ็บมากนัก ส่งผลให้พลาดเก็บแต้มสำคัญที่จะขึ้นอันดับคือ 3 ในตารางสะสมคะแนนรวม เหลือเพียง "มาเวอริก บียาเลส" และ "คาล คลิชโลว์" ตามไล่ล่าอันดับที่ 2 กัน แบบสุดมันส์อย่างที่ไม่มีการยอมใคร อีกทั้งความสนุกในกลุ่มกลางประกอบด้วย อันดับที่ 4 5 6 7 8 นำโดย ดานิโล เปตรุชชี, อันเดรีย โดวิซิโอซิ, แจ็ก มิลเลอร์ อวน เมียร์ และ วาเลนติ โนรอสซี่ ที่เกาะขบวนกันมาตั้งแต่ช่วงกลางเกม โดย 3 ดาวบิดอย่าง ดานิโล เปตรุชชี, อันเดรีย โดวิซิโอซิ, แจ็ก มิลเลอร์ ไซริคตักขะการขับขิ้นกันแบบสุดกำลังพลัดกันขึ้นนำตลอดเกม โดยมี อวน เมียร์ และ วาเลนติ โนรอสซี่ ตามไล่บี้มาอย่างไม่ลดละ

จบเกมการแข่งขัน แชมป์สนาม Sachsenring ตกเป็นของ "มาร์ค มาร์เกวซ" ที่สามารถทำลายสถิติแชมป์ 10 ปีซ้อน โดยเข้ารอบด้วยเวลา 41'08.276 นาที อันดับ 2 อย่าง "มาเวอริก บียาเลส" ที่ตามเข้าป้ายมาด้วยเวลา +4.587



และ อันดับ 3 "คาล คลิชโลว์" สามารถประคองตัวเองได้จากอาการบาดเจ็บ ที่คอยรบกวนจนจบเกมด้วยเวลา +7.741 วินาที จากผู้นำ และ อันดับ 4 อย่าง "ดานิโล เปตรุชชี" นักบิดสายเลือดอิตาลีไล่ตามมาห่างๆด้วยเวลา +16.577 ส่วนอันดับที่ 5 ตกเป็นของเพื่อนร่วมทีมอย่าง "อันเดรีย โดวิซิโอซิ" ที่ตามเข้าวินมาด้วยเวลา +16.669 วินาที ส่งผลให้ตารางคะแนนสะสม "มาร์ค มาร์เกวซ" ขยับหนีขึ้นไปเป็น 185 คะแนน ทิ้งห่าง สองทีมเมกจากดูคาตออย่าง "อันเดรีย โดวิซิโอซิ" ที่มีคะแนนรวม 127 คะแนน และ "ดานิโล เปตรุชชี" 121 คะแนน อันดับที่ 2 และ 3 ตามลำดับ

หลังจากเกมการแข่งขันสนามที่ 9 จบลงเป็นที่เรียบร้อย การแข่งขันรายการ MotoGP จะเปิดโอกาสให้นักบิดพักฟื้นกันอย่างเต็มที่เป็นเวลา 1 เดือนเต็ม ก่อนจะกลับมาเปิดความมันส์กันอีกครั้งในวันที่ 4 สิงหาคม ณ สนาม Automotodrom Brno ประเทศ ประเทศสาธารณรัฐเช็ก ซึ่งเป็นสนามที่มีลักษณะลาดชันในหลายๆจุด และมีโค้งหักศอกเกือบ 90 องศา รอต้อนรับนักบิดอยู่หลากหลายโค้งด้วยกัน รับประกันได้ว่าความตื่นเต้นในสนามนี้พร้อมที่จะคอยสูบฉีดอะดรีนาลีนของนักแข่งและผู้ชมให้พองพลาญทะลุปรอทแตกอย่างแน่นอน สาวกผู้รักความเร็วต้องห้ามพลาด สนามหน้าเรารับประกันความมันส์!!

# motogp 2019 ROUND 10

## MONSTER ENERGY GRAND PRIX ĚSKÉ REPUBLIKY - AUTOMOTODROMO BRNO

“มาร์เกซ” โข้วเอนือ พงาตรวดเต็ยวจบ ควัวแซมปีสนามครั้งฤดูกาลลิ่งที่ Czech GP

อันดับที่เจ็ดสิบ Monster energy grand prix české republiky - Automotodromo Brno		
1. M.MARQUEZ	REPSOL HONDA TEAM	39'24.430
2. ANDREA DOVIZIOSO	DUCATI TEAM	+2.452
3. JACK MILLER	PRAMAC RACING	+3.497
4. ALEX RINS	TEAM SUZUKI ECSTAR	+4.858
5. CAL CRUTCHLOW	LCR HONDA CASTROL	+6.007
6. VALENTINO ROSSI	MONSTER ENERGY YAMAHA MOTOGP	+9.083
7. FABIO QUARTARARO	PETRONAS YAMAHA SRT	+12.092
8. DANILO PETRUCCI	DUCATI TEAM	+13.976
9. TAKAAKI NAKAGAMI	LCR HONDA IDEMITSU	+15.724
10. MAVERICK VIÑALES	MONSTER ENERGY YAMAHA MOTOGP	+16.558



ทอกย้าความเทพ ! “เด็กระเบิด” มาร์ค มาร์เกซ ระเบิดความเทพ สมชื่อ ควัวตำแหน่งแชมป์ สนาม Automotodromo Brno ที่หวด ขึ้นนำแบบรวดเดียวจบ พร้อมบวกคะแนนสะสมนำโด่ง 210 คะแนน กิ่งอันดับ 2 อย่าง “อันเดรีย โดวิซิโอซิ” จากทีม ดูคาดี ที่ควนปล่บี่ตาม “มาร์เกซ” อย่างไม่ลดละตลอดเกมชนิดที่ว่า “กัดไม่ปล่อย” จนสามารถเข้าป้าย อันดับ 2 ด้วยเวลาตามหลังผู้นำ 2.452 วินาที ทางด้าน “แจ็ก มิลเลอร์” นักบิดแดนจิงโจ้ จากทีม อัลมา ปรามิก เรซซิ่ง ควบดูคาดี ทำเวลาพลิกล็อก ไล่หวดทำเวลาควอลิฟายได้อย่างยอดเยี่ยม สามารถควัวตำแหน่งออกสตาร์ทกริด ไบกริดที่ 2 ได้อย่างเหนือการคาดหมาย เจกเช่นเดียวกับ “โยฮานน์ ชาร์โก” นักบิดแดนน้ำหอม จากทีม เรตบูลา เคทีเอ็ม แฝคทอร์ เรซซิ่ง ที่สามารถคว KTM Rc16 กวดเวลาควอลิฟายจนควัวตำแหน่งออกสตาร์ทกริดแถวหน้าไปครอง เป็นครั้งแรกของฤดูกาล 2019

ศึกการแข่งชันจักรยานยนต์ทางเรียบชิงแชมป์โลก รายการ MotoGP กลับมาระเบิดความมันส์อีกครั้ง หลักจากมีเวลาให้นักแข่งหยุดพักฟื้น 1 เดือนเต็ม ในช่วงพักครั้งฤดูกาล ก่อนจะเริ่มบู๊กันต่อครั้งหลังในสนามที่ 10 ของฤดูกาล เมื่อวันอาทิตย์ที่ 4 สิงหาคม ที่ผ่านมา คราวนี้ย้ายมาไล่ล่าแต้ม กันที่สนามแห่งหุบเขาอย่าง Automotodromo Brno ประเทศสาธารณรัฐเช็ก ที่ถูกออกแบบและสร้างอยู่ท่ามกลางป่าและภูเขา จึงทำให้สนามนี้มีลักษณะ โดดเด่น คือ มีความลาดชันทั้งทางขึ้นและทางลงสุดอันตราย โดยสนามแห่งนี้ มีระยะทางรวมอยู่ที่ 5.4 กิโลเมตร โดยจะทำการแข่งชันเป็นจำนวน 20 รอบ สนามด้วยกัน มีจำนวนโค้งทั้งหมด 14 โค้ง ซึ่งแบ่งออกเป็นโค้งขวา 8 โค้ง และโค้งซ้าย 6 โค้ง โดยมีระยะทางตรงยาวเพียง 636 เมตร เท่านั้น และไฮไลต์ สำคัญของสนามนี้คงหนีไม่พ้นอุปสรรคของนักแข่งที่ต้องทำกายกับแรงดึงดูด ของโลกที่ต้องชดคันเร่งชันเนิน พร้อมประคองประครองเบรคอย่างแม่นยำในช่วง

ที่ต้องหวดลงเนินด้วยความเร็วสูงสุดอันตราย เช่นในโค้ง 6 และ โค้ง 10 ที่มีลักษณะลาดลงเนินเขา ซึ่งส่งผลกระทบกับนักแข่งที่มีนิสัยใช้เบรคหนักๆ อาจทำให้กริปหน้ายางในช่วงท้ายๆ การแข่งขันเกิดอาการ “หมด” ส่งผลให้ไม่สามารถขี่ได้เร็วมากนักเหมือนช่วงต้นเกม อาจจะมีการพลิกไฟเกิดขึ้นได้ในช่วงนี้ ดังนั้นสวาทความเร็วที่ตั้งตารอคอยอาจจะไม่เห็นการแข่งขันที่ใช้ความเร็วที่ปลอดภัยตรงๆ ฟาดฟันกันมากนัก แต่จะเน้นไปที่การบู๊ในโค้งซ้าย และขวาที่มีจำนวนโกลีเคียงกันเสียมากกว่า แต่รับประกันเกมนี้ไม่เสียกับมันส์หยดถึงแน่นอน !


ในส่วนของการควอลิฟายเป็นไปด้วยสถานการณ์ตรงๆ ครีดย่เนื่องจากมีฝนโปรยปรายจนทำให้สนามมีสภาพ “กึ่งแห้งกึ่งเปียก” แต่ไม่หวั่น “มาร์ค มาร์เกวซ” เลือกใช้ยางสลิกควาอันดับที่ 1 ระยะเวลาขึ้นนำสูงสุดได้ที่ 2'02.753 นาที ตามด้วย “แจ็ก มิลเลอร์” และ “โยฮันน์ ชาร์โก” ทำเวลาดีเหนือการคาดหมายสามารถคว้าตำแหน่งกริดสตาร์ทอันดับ 2 และ 3 ด้วยเวลา 2'05.277 และ 2'05.351 ตามลำดับ

ทางด้านเกมการแข่งขัน ต้องล่าช้าออกไป เนื่องจากสภาพสนามยังคงมีสภาพเปียกในบางโค้งของสนามทางกรรมการสนามจึงตกลงร่วมกันให้เลื่อนการแข่งขัน เพราะเกรงว่าอาจจะเกิดอันตรายสำหรับตัวนักแข่งในสภาพกึ่งแห้งกึ่งเปียกเช่นนี้ได้ ทางด้านพิทเลม เต็มไปด้วยความตึงเครียด และ โกลาหลจากการที่ทีมช่างต้องคอยเซตตั้งรถให้เหมาะสมกับสภาพสนามและอากาศที่แปรปรวนมากที่สุด จนกระทั่งทางกรรมการมีมติเห็นพ้องต้องกันว่าสามารถลงทำการแข่งขันได้นั้น เกมไล่ล่าบิลลิ่งค์แชมป์ก็ได้อุบัติขึ้นหลังจากเวลาล่วงเลยเกินมาถึง 40 นาทีจากกำหนดการเดิม เมื่อการแข่งขันออกสตาร์ท ตำแหน่งโพลโพสิชั่น ตกเป็นของ “มาร์ค มาร์เกวซ” ที่สามารถขึ้นนำจากกริดสตาร์ทที่ 1



ได้อย่างยอดเยี่ยม ตามด้วยกลุ่มผู้นำไล่ตามโดยมี “อันเดรีย โดวิซิโอโซ” “อเล็กซ์ รินส์” และ “แจ็ก มิลเลอร์” ที่ตามไล่บิ๊บนึ่ๆ มาแบบหายใจรดต้นคอในช่วงต้นเกม ก่อนทิ้งห่างกลุ่มกลางอย่าง “ปอล เอสปาร์กาโร” และ “วาเลนติโน รอสซี” ออกมาเรื่อยๆ แต่แล้วเกมการแข่งขันยังไม่ครบ 1 รอบสนาม “ฟรังโก โมนิเดลลี” ถูก “โยฮันน์ ชาร์โก” สะกัดเพียงนิดเดียว จึงพลาดล้มจนไปขวางเอา “ฮวน เมียร์” ที่ขี่ตามหลังล้มไปด้วย จนต้องออกจากการแข่งขันเป็นอีกครั้งที่พลาดเก็บแต้มสะสมอีกสนามอย่างน่าเสียดาย เกมไปสนุกสำหรับการไล่บิ๊บนึ่ๆ ของกลุ่มกลางเสียมากกว่าที่มีโอกาสลุ้นแซงกันเกือบตลอดเกม ต่างจากกลุ่มหัวขบวนที่ค่อนข้างจะแบบเบอร์ว่า “มาร์ค มาร์เกวซ” จะชีวิแชมป์ไปครองเพราะด้วยลักษณะการขี่ที่หาตัวจับได้ยากเหลือเกินในสนามนี้

เป็นไปตามคาด ในท้ายที่สุดด้วยความนิ่งและฝีมืออันยอดเยี่ยมส่งผลให้ “มาร์ค มาร์เกวซ” คว้าแชมป์สนามนี้ไปครอง ด้วยเวลา 39'24.430 ตามติดด้วยอันดับ 2 “อันเดรีย โดวิซิโอโซ” หนวดเวลาไล่บิ๊บนึ่ๆ +2.452 วินาที และอันดับ 3 “แจ็ก มิลเลอร์” ที่สามารถไล่แซง อันดับ 4 “อเล็กซ์ รินส์” จนคว้าโพเดียมอันดับ 3 ใน 2 รอบสุดท้ายของการแข่งขันด้วยเวลา +3.497 และ +4.858 วินาที ตามลำดับ และ อันดับ 5 ตกเป็นของ “กาล คลัสโซว์” ที่สามารถโกงความตายทะยานขึ้นมาจากกริดสตาร์ทที่ 11 จนมาเกาะกลุ่มกลางและไล่ล่ากลุ่มผู้นำได้อย่างสุดเหลือเชื่อด้วยเวลา +6.007 วินาที แบบมันส์ๆ ลุพิทิด

สนามหน้าจะไปหวดกันรังกันที่ สนาม Red Bull Ring – Spielberg หรือ Austria GP ประเทศ ออสเตรีย ในวันที่อาทิตย์ที่ 11 สิงหาคม เป็นสนามที่จะได้โชว์ศักยภาพความเร็วของเครื่องยนต์แบบเต็มสูบเพราะด้วยรูปแบบสนามที่มีทางตรงยาว และมีโค้งเพียง 10 โค้งเท่านั้น เรียกได้ว่าสนามนี้ถูกใจสาวกคนรักความเร็วให้ได้เชียร์นักบิดขวัญใจของตนให้หวดก็อปสปีดกันแบบสุดมันส์อย่างแน่นอน !! 



# Tech Talk

WORDS: CARLOS IMAGES: MOTUL | U a / ใ ร ็ ย ู ใ ร ็ ย ็ : BIG ANT

## KNOW YOUR... BREAK FLUIDS

เราตามไปคุยกับทีมสมอเบื้องหลังผลิตภัณฑ์ของ Motul เพื่อหาคำตอบเกี่ยวกับเรื่องของน้ำมันเบรกว่า ทำไมคุณควรใช้ของที่ดีที่สุด และมันช่วยให้อะไรของคุณชะลอความเร็วได้ไวขึ้นยังไง?

**FB:** น้ำมันเบรกมีหน้าที่อะไร?

**TM:** มีหน้าที่หยุดคุณใจครับ!! น้ำมันเบรกคือตัวกลางในการถ่ายเทกำลัง/น้ำหนักจากการใช้งานกันเบรกไปยังจานเบรกด้วยแรงดันน้ำมัน เมื่อคุณบีบเบรก ลูกสูบในแม่ปั๊มเบรกจะเคลื่อนตัวดันน้ำมันเบรกให้ลงไปจนถึงล้อซึ่งที่ล้อก็มีคาลิเปอร์เบรกอยู่ด้านในตัวคาลิเปอร์จะมีลูกสูบซึ่งน้ำมันเบรกก็จะไปกดลูกสูบดันให้ผ้าเบรกไปจับจานเบรกเพื่อห้ามล้อ

**FB:** มันทำมาจากอะไร?

**TM:** น้ำมันเบรกมาตรฐาน DOT ทุกเกรด (ยกเว้น DOT 5) ผลิตโดยการมีสารโพลีเอทิลีน ไกลคอลเป็นฐาน ของเหลวที่มีไกลคอลเป็นฐานนี้จะถูกนำไปเติมแต่งสารอีกมากถึง 10 ชนิด กว่าที่จะออกมาเป็นผลิตภัณฑ์ที่เสร็จสมบูรณ์ โดยสารที่มีการเติมเข้าไปสามารถแบ่งได้ออกเป็น 4 ประเภทหลักๆ: 20-40% คือน้ำมันหล่อลื่น - อาทิ โพลีเอทิลีนหรือโพลีโพรพิลีน ซึ่งทำหน้าที่ในการหล่อลื่นชิ้นส่วนต่างๆ ในระบบเบรกให้เคลื่อนตัวได้อย่างอิสระ 50-80% คือตัวทำละลาย (Solvents) หรือสารเพิ่มปริมาณ (Diluents) ปกติมักใช้เป็น ไกลคอล-อีเธอร์ ซึ่งช่วยกำหนดจุดเดือดและความหนืดของน้ำมันเบรก ส่วนเปอร์เซ็นต์ที่เหลือเกิดขึ้นจากการใส่สารปรับปรุงคุณภาพ - ซึ่งช่วยลดการบวมของลูกยางและป้องกันการกัดกร่อนของชิ้นส่วนต่างๆ ภายในระบบเบรก น้ำมันเบรก DOT จำเป็นจะต้องผ่านมาตรฐานที่เข้มงวด และมีคุณสมบัติตามที่สมาคมวิศวกรรมยานยนต์ของประเทศ

สหรัฐอเมริกา (DOT) ตั้งไว้ จึงเป็นที่มาของชื่อเรียกว่า DOT โดยมีการกำหนดมาตรฐานของน้ำมันเบรก และแบ่งเกรดไว้ตามอุณหภูมิจุดเดือดแห้งและเปียก (อุณหภูมิสูงและต่ำ) และจุดเดือดแห้งที่ต้องไม่ต่ำกว่าอุณหภูมิที่กำหนด (องศาเซลเซียส) ซึ่งผู้ผลิตต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

**FB:** น้ำมันเบรกมีวันหมดอายุไหม?

**TM:** อายุการเก็บรักษาของน้ำมันเบรก DOT ที่มีไกลคอลเป็นฐานค่อนข้างสั้นครับเนื่องจากมีสารที่มีคุณสมบัติดูดความชื้น ซึ่งเป็นสาเหตุให้น้ำมันเบรกประเภทนี้ทุกขวดความพร่องยลปิดไม่ให้อากาศเข้า เมื่อมีการเปิดฝา ทันทีที่ฟอยล์ถูกเจาะหรือเปิดตัวน้ำมันจะเริ่มดูดความชื้นจากสภาพแวดล้อมในทันที ซึ่งเป็นผลทำให้จุดเดือดนั้นเริ่มต่ำลง เราจึงแนะนำว่าไม่ควรใช้น้ำมันเบรก DOT ที่มีการเปิดผนึกไว้เกินสองเดือน อย่างไรก็ตาม น้ำมันเบรก Mineral ไม่สามารถยึดติดกับโมเลกุลของน้ำได้และไม่ดูดความชื้น ซึ่งเป็นข้อดีเพียงอย่างเดียวที่น้ำมันเบรกชนิดนี้เหนือกว่าน้ำมันเบรก DOT เพราะหากเปิดผนึกแล้วสามารถเก็บไว้ได้ไม่มีเสื่อมสภาพ

**FB:** แล้วเรื่องของอายุในการใช้งานล่ะ?

**TM:** อายุในการใช้งานของน้ำมันเบรคนั้นสามารถแปรผันไปตามหลายปัจจัยด้วยกันครับ อาทิ คุณขี่รถประเภทไหน ใช้งานรถที่ไหนเป็นประจำ ขี่ยังไง ฯลฯ แต่น้ำมันเบรกที่ได้รับการดูแล เช็ควางสม่ำเสมอสามารถช่วยป้องกัน

ทั้งรถและชีวิตของคุณได้อย่างแน่นอน การเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเบรกจึงเป็นสิ่งที่คุณควรทำเป็นประจำ และไม่ควรมองข้าม ยิ่งถ้ามีเครื่องดูดน้ำมันไลล์มเบรกก็จะยิ่งสะดวกและรวดเร็วได้มาก!! (ราคาแค่หลักร้อยเองครับ) ชิ้นนี้คือไลล์มเบรก ต่อสายแล้วดูดเอาน้ำมันเก่าออกมาจากระบบเบรก เติมน้ำมันใหม่จากขวดที่ยังไม่ได้เปิดผนึกเข้าไป แล้วจึงทำการ



ไลล์ม ง่ายๆ แค่นี้เอง แต่ไหนๆ เสียเวลาก็มองไป แล้วก็อย่าลืมเช็คผ้าเบรกว่าหน้าเสมอกันไหม เช็คจานเบรกและตรวจสภาพสายเบรกกันด้วยนะครับ

**FB:** ควรเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเบรกบ่อยแค่ไหน?

**TM:** ขึ้นอยู่กับว่าคุณใช้น้ำมันเบรกเกรดอะไรครับ (DOT 3&4/DOT 5.1) ผู้ผลิตส่วนใหญ่และร้านซ่อมรถจักรยานยนต์มักแนะนำว่าคุณควรที่จะเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเบรกทุกๆ สองปี ไม่ว่าจะใช้รถเยอะหรือน้อย ซึ่งถือเป็นมาตรฐาน แต่ถ้าเป็นรถแข่งก็ต้องเปลี่ยนถ่ายบ่อยกว่ากันหน่อยครับ

**FB:** น้ำมันเบรกดีตรงดีแค่ไหน?

**TM:** ปกติแล้วน้ำมันเบรกที่เกรดดีตรงมาจะเป็นเกรด DOT 4 หรือ DOT 5.1 ซึ่งใช้ไกลคอลเป็นฐานทั้งคู่ และได้ผ่านมาตรฐานทางสมาคมวิศวกรรมยานยนต์ของสหรัฐอเมริกามาแล้ว ดังนั้นมันจึงดีเท่ากับน้ำมันเบรกแบรนด์ Aftermarket ที่มีขายอยู่ตามท้องตลาดครับ ถ้าไม่ได้ซื้อจากดีลเลอร์แต่เป็นร้านขายมอเตอร์ไซค์มือหนึ่งมือสองรายอื่น พวกเขาจะมีแบรนด์ของน้ำมันเครื่อง/น้ำมันเบรกที่วางร้านให้อยู่ ซึ่งคุณสามารถทราบได้ว่ารถของคุณเองได้รับการเติมผลิตภัณฑ์อะไรเข้าไปจากการสังเกตและถามพนักงาน กรณีที่ต้องการใช้น้ำมันเบรกเกรดสูงกว่าที่ใช้กันอยู่ทั่วไป คือการเขียบไปใช้ไลน์อัพผลิตภัณฑ์ที่ผลิตมาสำหรับใช้งานในสนามแข่งขัน อาทิ MOTUL RBF660 ซึ่งถูกออกแบบมาเพื่อรองรับอุณหภูมิที่สูงของระบบเบรกแบบคลัตช์ที่ใช้ในการแข่งขันโดยเฉพาะ (ทั้งจานเหล็กและคาร์บอน) RBF660 นั้นจึงเหมาะสำหรับใช้ในการแข่งขันและผู้ที่ต้องการน้ำมันเบรกไฮเพอร์ฟอร์แมนซ์ที่มีจุดเดือดสูง ทั้งยังเป็นน้ำมันเบรกแบบสังเคราะห์ 100% จากโพรพิลีน ไกลคอลอีกด้วยครับ

**FB:** แล้ว DOT แต่ละเบอร์แตกต่างกันยังไง?

**TM:** DOT 4 กับ DOT 5.1 เป็นน้ำมันเบรกที่ใช้





## FIVE FAST FACTS

- 1** คุณสามารถเข้าไปยังเว็บไซต์ที่ช่วยแนะนำและเช็คความพร้อมของคุณใช้น้ำมันที่เหมาะสมและถูกต้องหรือไม่ของ MOTUL ได้ที่ [www.motul.com/gb/en/lubricants](http://www.motul.com/gb/en/lubricants)
- 2** MOTUL ก่อตั้งในปี 1853
- 3** ได้รับแรงบันดาลใจมาจากชัยชนะถึง 300 ครั้ง ของ MOTUL ในทุกรายการแข่งชั้น น้ำมันเครื่อง MOTUL 300V จึงถูกผลิตขึ้นในปี 1971
- 4** ในปี 1996 MOTUL ทำการเปิดตัว Century 2100 ซึ่งเป็นน้ำมันเครื่องกึ่งสังเคราะห์สำหรับรถยนต์เจ้าแรกในตลาด
- 5** ในปี 1971 MOTUL นำสิ่งใหม่มาสู่วงการอีกครั้งด้วย Century 300V ซึ่งเป็นน้ำมันเครื่องแบบสังเคราะห์ 100% สำหรับรถยนต์เจ้าแรก

ไกลคอลเป็นฐานและถูกนำไปใช้ป็นวงกว้างในวงการอุตสาหกรรมและยานยนต์ครับ!! จุดแตกต่างหลักสำหรับน้ำมันเบรกทั้งสองตัวนี้คือเรื่องของจุดเดือด ซึ่งน้ำมันทั้งสองจะต้องผ่านมาตรฐานของ DOT ในเรื่องของจุดเดือดแห้งและเปียก ซึ่งเป็นช่วงของอุณหภูมิที่น้ำมันเบรกจะต้องทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งหากเกินจุดที่กำหนดไปแล้วน้ำมันเบรกจะเริ่มเดือดและสามารถนำไปสู่อาการเบรกเฟดได้ครับ


**FB:** แล้ว 5.1 ควรใช้ในรถประเภทไหน?

**TM:** DOT 5.1 เป็นน้ำมันเบรกเกรดที่หลายคนนิยมใช้ เนื่องจากมีการผสมสารเคมีลงไปเพื่อให้มีจุดเดือดอยู่ในช่วงของอุณหภูมิที่สูงโดยเฉพาะ เช่นเดียวกับ DOT3 และ DOT 4 น้ำมันเบรกเกรดนี้ใช้โพลีเอทิลีนไกลคอลเป็นฐานและคล้ายกันกับ DOT 5 แต่ไม่มีซิลิโคนประกอบ ด้วยเหตุนี้ DOT 5.1 จึงถูกใช้ในระบบเบรกที่มีอุณหภูมิสูงและต้องการน้ำมันเบรกซึ่งมีจุดเดือดที่สูง เช่นการใช้งานในสนามอย่าง Trackday หรือการแข่งขันครับ

**FB:** น้ำมันเบรกเกรดไหนเหมาะกับการใช้งานบนถนนมากที่สุด?

**TM:** 5.1 ถือเป็นเกรดที่ให้ประสิทธิภาพครอบคลุมที่สุดในทุกสภาวะการใช้งาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขับขี่ที่ต้องใช้ระบบเบรกอย่างหนัก แต่สำหรับการใช้งานทั่วไป ไป รวมถึงลง Trackday บ้าง ผมเชื่อว่าน้ำมันเบรก DOT 4 คุณภาพดีก็อาจจะเพียงพอแล้วเพราะถ้าไม่นับเรื่องของจุดเดือด ประสิทธิภาพของตัวน้ำมันก็ถือว่าอยู่ในระดับเดียวกัน มันคล้ายกับน้ำมันเครื่องกึ่งสังเคราะห์และสังเคราะห์ 100% ที่หลายคนมักเถียงกันนั่นแหละครับ สังเคราะห์ 100% นั้นให้ประโยชน์เพิ่มขึ้นอีกเล็กน้อยในเรื่องของเพอร์ฟอร์แมนซ์ แต่ทั้งสังเคราะห์ก็เพียงพอแล้วสำหรับการใช้งานทั่วไป ไม่มีอันไหนดีกว่า และทั้งคู่ต่างก็เป็นน้ำมันเบรกที่ให้ผลดีต่อรถของคุณในเรื่องของสมรรถนะการใช้งาน แค่ 5.1 ก็เหมาะกับการใช้งานในสนามบ่อยๆ มากกว่าเท่านั้นเอง

**FB:** ใช้น้ำมันเบรกผสมกันได้ไหม?

**TM:** อันนี้ตลกนิดนึงครับ เพราะ DOT 5 เป็นน้ำมันเบรกเกรดเดียวที่ไม่สามารถใช้ร่วมกับ DOT อื่นได้ ถ้าผสมน้ำมัน DOT 3, 4 และ 5.1 เข้าด้วยกันถ้าเป็นน้ำมันใหม่ที่เพิ่งเปิดฝาก็ได้ ผลเสียเพียงอย่างเดียวที่สามารถเกิดขึ้นได้คือจุดเดือดของน้ำมันที่ผสมลงไปใช้จะต่ำลง ผู้ผลิตเบรกบางเจ้าจะเติมน้ำมันเบรก DOT 4 มาให้ตั้งแต่โรงงาน บางเจ้าอาจเลือกใช้ DOT 5.1 ในเบรกของตนเอง ส่วนผู้ขับขี่ที่ใช้รถหนักๆ หลายคนก็นิยมเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเบรกจาก DOT 4 ไปใช้ DOT 5.1 เพราะคุณสมบัติอย่างการมีจุดเดือดที่สูงกว่าและประสิทธิภาพในการกระจายความร้อนที่ดีกว่ากันครับ...!! 



### BRAKE FLUID COMPATABILITY CHART

	DOT3	DOT4	DOT5	DOT5.1
DOT 3	✓	✓	✗	✓
DOT 4	✓	✓	✗	✓
DOT 5	✗	✗	✓	✗
DOT 5.1	✓	✓	✗	✓

✓ Totally compatible. May be mixed and used interchangeably

✗ Not compatible. Do not mix under any circumstances

# Chatter



Facebook:  
Fastbikes Thailand Magazine

## STAR LETTER

FB:

Chatter เป็นคอลัมน์ในส่วนของ Your Life On Bike พื้นที่สำหรับไว้ให้ท่านผู้อ่าน และผู้ที่รักการขับขี่ท่องเที่ยวส่งภาพความประทับใจเข้ามาพูดคุยกันเกี่ยวกับทุกเรื่องราวและแง่มุมของรถจักรยานยนต์ ไม่ว่าจะเป็นทริปที่เพิ่งไปมา... ภาพความทรงจำยามเดินทางท่องเที่ยว!! คำถามเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ คู่ใจ? หรือแม้กระทั่งมิตรภาพ ความมีน้ำใจของผู้คนที่ได้พบเจอระหว่างการเดินทาง ส่งเรื่องราวเข้ามาแบ่งปัน พูดคุยกันได้ช่องทาง email: fastbikes.tsmedia@gmail.com หรือ Inbox Facebook: Fastbikes Thailand รูปและเรื่องราวที่โดนใจทีมงานของเราจะได้รับการตีพิมพ์ลงนิตยสารเหมือนกับเล่มที่ท่านถืออยู่ในมือฉบับนี้ ภาพและเรื่องราวที่โดนใจทีมงานมากที่สุดจะได้รับนิตยสารฟรี!! ส่งตรงถึงบ้านอีกด้วยครับผม...!! 



ภาพจาก : ยุทธนา ตันติพาณิชย์กุล  
ชื่อภาพ : My C125 "แจ่มสุดในซอยแล้วคันนี้!!"



ภาพจาก : Mojo Jojo  
ชื่อภาพ : ไปเซเว่นแพลับ!!



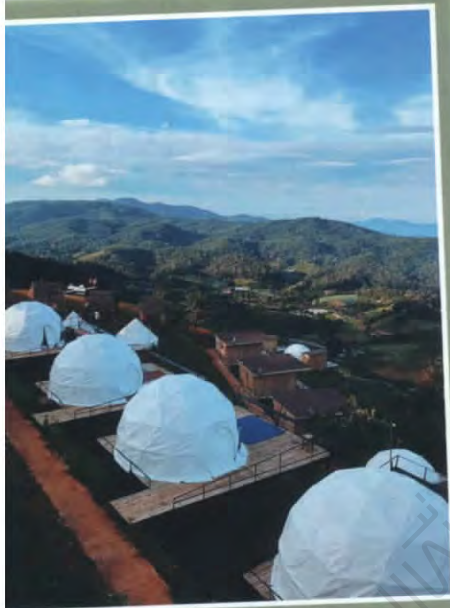
ภาพจาก : Modulus  
สถานที่ : ระหว่างทางไปเขาค้อ  
ชื่อภาพ : หนดิน เด็กแกร่ง



ภาพจาก : Nuthee Soparnuson  
สถานที่ : ตำบลชาย จ.เลย ชื่อภาพ : งานผี



ภาพจาก : คนเดินทาง  
สถานที่ : จ.เลย ชื่อภาพ : ป้ายทางที่ตำบลชาย



ภาพจาก : Sawat Timtang  
สถานที่ : ม่อนเหนือ โฮมสเตย์  
ชื่อภาพ : ไปหะแก...!!



ภาพจาก : นื่องมะลิ  
สถานที่ : ปันัง



ภาพจาก : Let's walk, talk trip  
สถานที่ : Noksan-ro (Japan)



ภาพจาก : Nate H-d  
สถานที่ : เส้นทางขึ้นภูทาบเบิก



ภาพจาก : Still fell  
สถานที่ : ลังชะ  
ชื่อภาพ : สุขที่ทำไมสิ่งที่ชอบ



ภาพจาก : เอกวิทย์ จำนาศิลป์  
สถานที่ : ทิวเขาน้อยแห่งอินเดีย เลอร์-ลาดักห์



ภาพจาก :  
Scooters Day#5  
สถานที่ : เขาค้อ  
ชื่อภาพ :  
เฮาๆ แบบนี้...  
คิดถึงหมอกที่เขาค้อ



CYCLE ZONE

## สนามเจริญสุขมงคลจิต สนามปั่นที่ปลอดภัยที่สุดในแดนสยาม

WORDS / PICS BY : PAIROJ JAMNANSIL



การปั่นในเดือนนี้ต้องบอกว่า “สนามเจริญสุขมงคลจิต” หรือที่เรียกติดปากกันว่า “สนามฟ้า” ติดกับสุวรรณภูมิ นั่นเอง ซึ่งนักปั่นทั่วไปได้รู้จักกับสนามนี้กันเป็นอย่างดี หลายคนเป็นสมาชิกเรียบร้อยแล้ว แต่อีกหลายๆท่านอาจจะยังไม่เคยได้มาสัมผัส เรามารู้จักกับ สนามฟ้ากันดีกว่าครับ จริงๆสำหรับคนที่มาครั้งแรกนั้นง่ายมากๆเลยครับผม แค่มั้บัตรประชาชนใบเดียวก็สามารถที่จะเป็นสมาชิกสนามฟ้าได้แล้วครับผม

แต่เราต้องมาดู กฎกติกา มารยาทกันสักหน่อยครับว่า สนามฟ้า แห่งนี้มีกฎอะไรกันบ้าง

1. ต้องสวมหมวกกันน็อคทุกครั้ง
2. ไซ้ Snap เพื่อลงทะเบียนเข้า-ออกสนาม
3. ไม่นอนุญาตเด็กต่ำกว่า 7 ปี เข้าลู่วิ่ง 23.5 กม.
4. ตัดสัญญาณไฟหลัง ช่วงเช้า ตั้งแต่เวลา 06:00 น. - 07:00 น. ช่วงเย็น ตั้งแต่เวลา 18:00 น. เป็นต้นไป
5. ไม่นอนุญาตให้นำขวดน้ำพลาสติก ขวดแก้ว กระป๋อง และอาหารเข้าลู่วิ่ง
6. ห้ามพกอาวุธเข้าพื้นที่โครงการฯ
7. ไม่สวมรองเท้าแตะ ♫





๓๓ กติกาต่างๆก่อนเข้าลู่วิ่งมีเพียงเท่านี้เองครับ ส่วนจักรยานจะเป็นประเภทไหนก็ได้ครับผม เรียกได้ว่า ตั้งแต่จักรยานหลักร้อยจนถึง จักรยานหลักแสน ก็สามารถปั่นในสนามฟ้าแห่งนี้ได้อย่างสบายๆ

เรามาเริ่มเข้าลู่วิ่งกัน ขั้นแรกต้องใช้ Snap เพื่อลงทะเบียนเข้าสู่สนามก่อนนะครับ แล้วเลี้ยวไปทางซ้ายตามลูกศร สนามฟ้าแห่งนี้มีระยะทาง 23.5 กิโลเมตร "ปั่นรอบเดียวก็" "ได้กำลัง" อยู่เหมือนกัน แต่มีข้อแม้ว่า ถ้าเริ่มปั่นเข้าไปแล้วนั้น ไม่สามารถที่จะย้อนศร กลับออกมาได้นะครับ ถ้ารู้สึกว่ บั่นไม่ไหวจริงๆ ให้โทรแจ้งเจ้าหน้าที่ครับ ซึ่งจะมีเบอร์โทรติดอยู่ตามระยะทางที่ปั่นเกือบตลอดเส้นทาง และเจ้าหน้าที่จะมารับท่านออกจากสนาม

สนามฟ้าแห่งนี้ ภายในจะแบ่งสีของสนามออกเป็น 2 สี คือสีฟ้าและสีม่วง ช่องเลนส์ของสีฟ้าจะเหมาะสำหรับรถที่ปั่นไม่มีความเร็วมากนักหรือปั่นแบบเรื่อยๆ หนึ่ยก็พักส่วนเลนส์สีม่วงนั้น เหมาะสำหรับรถที่ทำความเร็วสูงๆ ฉะนั้นแล้วถ้าเรารู้ว่าเราปั่นในความเร็วขนาดไหน ใช้เลนส์ให้ถูกแค่นี้ก็เพียงพอและจะปลอดภัยอย่างมากครับ บริเวณภายในระยะทาง 23.5 กม.นี้ จะมีห้องน้ำทุกๆ 5 กิโลเมตร เพื่อเอาไว้จุดพักเอาแรงให้หายเหนื่อย เข้าห้องน้ำให้สบายใจ แล้วค่อยเริ่มออกมาปั่นใหม่ เส้นทางในช่วง 5 กม.แรก จะอยู่ใกล้กับสนามบินสุวรรณภูมิ ทำให้ในจุดนี้มีทัศนียภาพที่สวยงาม ได้มองเห็นเครื่องบินที่กำลังจะลง เห็นบรรยากาศอย่างใกล้ชิดของสนามบิน แต่พอหลุดจาก 5 กม.แรกไป เส้นทางก็จะเริ่มว่างเปล่า โดดเดี่ยว บางช่วงอาจจะต้องสู้กับสายลมที่พัดผ่าน การปั่นจักรยานเมื่อเจอกับสายลมนั้นขอบอกได้เลยครับว่า ถ้าเจอลมส่งท้ายก็จะสนุกหน่อย เพราะเราจะปั่นได้เร็วขึ้น แต่ถ้าเจอลมที่ปะทะกับร่างกายนั้นละก็ เหงื่อแห้งกันเลยทีเดียว

สำหรับสนามนี้ คนจะมาปั่นกันเยอะในช่วงเช้าๆ และช่วงเย็นๆครับ เพราะว่า อากาศจะไม่ร้อนมากนัก บรรยากาศดี แต่ก็มียกไม่บ่อยนะครับ ที่มาปั่นกันในช่วงกลางวัน ส่วนใหญ่นักปั่นเหล่านี้จะมาซ้อมเพื่อที่จะไป




# สนามเจริญสุขมงคลจิต

ขอบคุณ

อาตั่ว ที่ได้ชักชวนให้ได้มาสัมผัสกับสนามฟ้าแห่งนี้  
Vincita สำหรับกระเป๋าน้ำต่างๆของ บรอมตัน  
พีเบิร์ด พัดติก พี่นาย สำหรับพื้นที่ในการแบ่งปัน  
หัวใจเล็ก ๆ ที่คอยดูแลผู้ชายตัวเล็ก ๆ



ปั่นออกเด็กในระยะต่างๆ ซึ่งต้องมีช่วงเวลานั้นช่วงกลางวัน  
เพื่อทดสอบกับตัวเองว่าจะทนกับอุณหภูมิในช่วงกลางวันนั้น  
ไหวมัย หลังจากปั่นครบ 1 รอบ ใครที่จะออกจาก  
สนามปั่น ก็ใช้ Snap เพื่อลงทะเบียนออกจากสนาม  
หรือถ้าใครอาจจะปั่นรอบ 2 รอบ 3 ก็สามารถปั่นต่อไปได้  
เลยครับ

ภายในบริเวณโครงการนี้ มีร้านจักรยานหลากหลาย  
แบรนด์มาเปิดให้บริการ มีร้านอาหาร มีมินิมาร์ท  
เอาเป็นว่า สิ่งอำนวยความสะดวกนั้นครบครันเลยครับผม  
แต่การใช้เงินของที่นี่ จะใช้เป็นระบบเติมเงินเข้าไปใน Snap  
ที่ได้มาหลังจากลงทะเบียน และเราก็จะใช้ Snap อันนี้ตลอด  
ระยะเวลาที่เราปั่นในสนามฟ้าแห่งนี้ เรียกได้ว่า เป็น  
สนามปั่นที่ปลอดภัยที่สุดในดินแดนสยามประเทศแห่งนี้  
เลยครับ ที่สำคัญคือ "ฟรี" และรถอะไรก็ปั่นได้ ขอแค่ทำ  
ตามกฎหมาย กติกาที่วางไว้แค่นั้นเองครับผม 

# NEW BIKES PRICE

UPDATE, ALL MODEL, ALL BRAND

\*หมายเหตุ...ราคานี้อาจมีการเปลี่ยนแปลง กรุณาติดต่อสอบถามกับบริษัทโดยตรง



## HARLEY-DAVIDSON

AAS HARLEY-DAVIDSON OF BANGKOK  
โทร. 0-2521-4545  
[www.facebook.com/aasharleybangkok](http://www.facebook.com/aasharleybangkok)

CVO ULTRA LIMITED CUSTOM	3,056,000
CVO STEET GLIDE CUSTOM	2,806,000
CVO PRO STREET BREAKOUT CUSTOM	2,120,000
ROAD KING COLOUR	1,700,000
ULTRA LIMITED COLOUR	2,138,000
ULTRA LIMITED LOW COLOUR	2,198,000
STEET GLIDE SPECIAL COLOUR	1,818,000
ROAD GLIDE SPECIAL COLOUR	1,868,000
ROAD GLIDE ULTRA COLOUR	2,148,000
SOFTAIL SLIM COLOUR	1,255,000
HERITAGE SOFTAIL CLASSIC COLOUR	1,463,000
FAT BOY COLOUR	1,355,000
FAT BOY SPECIAL COLOUR	1,363,000
SOFTAIL DELUXE COLOUR	1,353,000
BREAKOUT COLOUR	1,433,000
STREET BOB COLOUR	1,012,000
FAT BOB COLOUR	1,212,000
LOW RIDER COLOUR	1,182,000
1200 GUSTOM COLOUR	809,000
ROADSTER COLOUR	914,000
FORT-EIGHT COLOUR	909,000
SUPERLOW COLOUR	638,000
IRON 883 COLOUR	692,000
STREET 750 COLOUR	476,000



## HONDA

ฮอนด้า บิ๊กวิง โทร. 0-2790-3930  
[www.aphonda.co.th/hondabigwing](http://www.aphonda.co.th/hondabigwing)

CB 500F	205,000
CB 500X	215,000
CBR 500R	210,000
CB 650F	285,000
CB 650F (TRI-COLOR)	288,000
CBR 650F	300,000
CTX 700N (DCT)	385,000
CTX 700N (MT)	331,000
CTX 1300	807,000
GLOWING (WHT, BLK)	1,320,000
GLOWING 40th (R-B)	1,360,000
INTEGRA	384,000
NC 750X	356,000
VFR 1200X	817,000
VFR 1200F	769,000
CBR 1000RR (TH)	618,000
CBR 1000RR (3TH)	623,000
CBR 1000RR (4TH)	643,000
F6B	1,050,000
F6C	855,000
NM4	529,000
CB 1100EX	574,000



## KEEWAY

บริษัท เบนเนลี คีเวย์ (ประเทศไทย) จำกัด  
โทร. 0-2613-9727 [www.benelli-thailand.co.th](http://www.benelli-thailand.co.th)

Superlight 200	59,900
TXM 200 (SM)	59,900
TX 200 (EN)	59,900
RKV 200	59,900
DORADO 250	85,000
Blackster 250i	92,000
K-Light	61,500





**BMW**

บริษัท บีเอ็มดับเบิลยู (ประเทศไทย) จำกัด โทร 0-2305-8888  
 Nat Bavalian Motor โทร. 042-327-555  
 MF Motorrad โทร. 034-425-891

C 600 SPORT	565,000
C 650 GT	599,000
F 700 GS	445,000
F 800 R	440,000
F 800 GS	530,000
R NINE T	1,090,000
R 1200 GS	950,000
R 1200 GS ADVENTURE	1,050,000
R 1200 GS ADVENTURE (TRIPLE BLACK)	1,265,000
R 1200 RT (90TH YEAR)	1,285,000
R 1200 RT	1,260,000
HP4	1,208,000
HP4 (COMPETITION)	1,414,000
S 1000 R	830,000
S 1000 RR 2015	1,060,000
S 1000 RR 2015 (SP COLOR)	1,080,000
K 1600 GT	1,465,000
K 1600 GT SPORT	1,489,000
K 1600 GTL	1,564,000
K 1600 GTL EXCLUSIVE	1,825,000



**APRILIA**

บริษัท เวมเพาอาร์โอ (ประเทศไทย) จำกัด โทร. 02-716-0617 FB: Aprilia Thailand

RSV 4 RF SUPERPOL	1,149,000
RSV 4 RR	
ASCARI BLACK, BUCINE GREY	980,000
TUONO V4 1100	
FACTORY SUPERPOLE	1,049,000



**TRIUMPH**

Triumph Motorcycles (Thailand) Ltd.  
 www.triumphmotorcycles.co.th  
 Tel. +66(2) 017-0333

Tiger 800 XR	530,000
Tiger 800 XCX	585,000
Tiger 800 XRT	658,000
Tiger 800 XCA	678,000
Street Triple R	460,000
Street Triple RX	480,000
Street Twin	407,000
Bonneville T120	578,000
Bonneville T120 Black	578,000
Thruxton R	645,000
Bonneville T100	456,000
Bonneville T100 Black	462,500
Street Cup	450,000
Street Scrambler*	489,000
Bobber	570,000



**YAMAHA**

ยามาฮา โรเตอร์ คลับ โทร. 02-276-0222  
 www.yamaha-motor.co.th

YZF-R1M	1,199,000
YZF-R1 (Special Color)	929,000
YZF-R1	899,000
FJR 1300	849,000
SUPERTENERE S/D	769,000
SUPERTENERE (Full Option)	839,000
FJ-09	479,000
T-MAX (ABS)	479,000
BOLT Cafe'	439,000
BOLT R	429,000
MT-09 (ABS-Street Rally)	453,000
MT-09 (ABS-Sport Tracker)	443,000
MT-09 (ABS)	409,000
MT-07	309,000
MT-07 Moto Cage	339,000
SR400 (Special Color)	270,000
SR400 (Black, White)	265,000



**BENELLI**

บริษัท เบนเนลลี คีเวย์ (ประเทศไทย) จำกัด โทร. 0-2613-9727 www.benelli-thailand.co.th

TNT 25	94,900
TNT 135	59,900
BN 302R	155,000
TNT 300s	139,000
BN 600I	275,000
TNT 600GT	299,000
TNT 899	469,000
TRE1130K	615,000
TNT1130R	715,000
TNT1130T	890,000
TRK 502 ABS	215,000
TRK 502X	235,000
TRK 502X (รวมท่ออง 3 ใ)	259,000
LEONCINO 500	209,000





## DUCATI

บริษัท ดูกาติไทย จำกัด โทร. 0-2513-9999 PR  
www.ducathailand.com

MONSTER 797 RED RED	409,900
MONSTER 797 WHITE / DARK /	
DIAMOND BLACK WHITE / DARK / BLACK	419,900
MONSTER 797 RED / DARK PERFORMANCE RED / DARK	444,900
MONSTER 797 WHITE / DIAMOND BLACK PERFORMANCE WHITE / BLACK	454,900
NEW MONSTER 821 RED RED	479,900
NEW MONSTER 821 YELLOW / BLACK YELLOW / BLACK	489,900
NEW MONSTER 821 RED PERFORMANCE RED	519,900
NEW MONSTER 821 YELLOW / BLACK PERFORMANCE YELLOW / BLACK	529,900
HYPERMOTARD 939 RED	515,000
NEW HYPERMOTARD 950 RED	529,000
959 PANIGALE RED	749,900
959 PANIGALE TRACK EVO VERSION RED	848,700
959 PANIGALE TRACK EVO PLUS RACING KIT VERSION RED	886,700
959 PANIGALE WHITE	759,900
959 PANIGALE TRACK EVO VERSION WHITE	858,700
959 PANIGALE TRACK EVO PLUS RACING KIT VERSION WHITE	896,700
NEW 959 PANIGALE CORSE RED-WHITE	779,900
PANIGALE V4 RED	969,000
PANIGALE V4 S RED	1,169,000
PANIGALE V4 PLUS ACCESSORIES PACKAGE RED	1,168,999
PANIGALE V4 S PLUS ACCESSORIES PACKAGE RED	1,368,999
PANIGALE V4 PLUS ACCESSORIES PACKAGE II RED	1,209,000
PANIGALE V4 S PLUS ACCESSORIES PACKAGE II RED	1,409,000
SUPERSPORT RED	559,000
SUPERSPORT S RED	699,000
SUPERSPORT S WHITE	709,000
MULTISTRADA 950 RED RED	619,900
MULTISTRADA 950 WHITE WHITE	629,900
MULTISTRADA 950 RED ADVENTURE RED	698,900
MULTISTRADA 950 WHITE ADVENTURE WHITE	708,900
MULTISTRADA 950 RED ADVENTURE TORGING RED	777,900
MULTISTRADA 950 WHITE ADVENTURE TORGING WHITE	787,900
MULTISTRADA 1200 ENDURO RED / GREY	1,035,000
MULTISTRADA 1200 ENDURO TRAVELLER VERSION RED / GREY	1,090,000
MULTISTRADA 1200 ENDURO TRAVELLER PROVERSION RED / GREY	1,102,000
MULTISTRADA 1260 S RED RED	1,099,000
MULTISTRADA 1260 S GREY GREY	1,109,000
MULTISTRADA 1260 PIKES PEAK RED-WHITE	1,299,000
NEW MULTISTRADA 1260 ENDURO RED RED	1,099,000
NEW MULTISTRADA 1260 ENDURO SAND SAND	1,109,000
X DIAVEL MATT BLACK	898,000
X DIAVEL S GLOSS BLACK	1,058,000
SIXTY 2 ATOMIC TANGERINE, OCEAN GREY, SHINING BLACK	282,000
ICON SILVER SILVER	374,900
NEW ICON YELLOW YELLOW	389,000
NEW ICON ORANGE ORANGE	395,000
ICON ENDURO RED	469,900
FULL THROTTLE BLACK	419,900
NEW FULL THROTTLE LIVERY	440,000
MACH 2.0 RSD LIVERY	419,900
CAFE RACER BALCK	449,900
NEW CAFE RACER SILVER	470,000
DESERT SLED RED RED	449,900
DESERT SLED WHITE WHITE	459,900
NEW DESERT SLED WHITE	480,000
URBAN WARRIOR BLACK	399,900
1100 SHINING BLACK	559,900
1100 SPECIAL CUSTOM GREY	599,900
1100 SPORT VIPER BLACK	609,900



## SUZUKI

บริษัท ไทยซูซุกิมอเตอร์ จำกัด โทร. 0-2533-1163  
www.thaisuzuki.co.th

Suzuki GSX1300R Hayabusa	850,000
Suzuki GSX-R1000R (L8)	809,000
Suzuki GSX-R1000R (L7)	789,000
Suzuki GSX-R1000 (L8)	709,000
Suzuki GSX-R1000 (L7)	689,000
Suzuki GSX-S1000F ABS	619,000
Suzuki GSX-S1000 ABS	599,000
Suzuki V-Strom 1000XT ABS	599,000
Suzuki V-Strom 1000 ABS	579,000
Suzuki Boulevard	399,000
Suzuki GSX-S750 (L7)	367,000
Suzuki GSX-S750 (L8)	377,000
Suzuki V-Strom 650XT ABS	369,000
Suzuki V-Strom 650 ABS	349,000
Suzuki Burgman 650	402,000
Suzuki SV650X	299,000
Suzuki SV650	289,000



## ROYAL ENFIELD

บริษัท เจเนอรัล ออโต้ ซัพพลาย จำกัด  
โทร. 02-381-8811 แฟกซ์ 02-381-8810  
www.facebook.com/royalenfieldsocietythailand

BULLET 500 BLACK FOREST GREEN	179,800
CLASSIC 500 BLACK	189,800
CLASSIC 500 LAGOON	189,800
CLASSIC 500 TAN	189,800
CLASSIC 500 BATTLE GREEN	189,800
CLASSIC 500 DESSERT STORM	189,800
CLASSIC Chrome BLACK	198,800
CONTINENTAL GT RED BLACK	219,800



## KAWASAKI

บริษัท กาวาซากิมอเตอร์ เอ็นเตอร์ไพรส์  
(ประเทศไทย) จำกัด  
โทร. 02-018-4999 แฟกซ์ 02-018-4927  
www.kawasaki.co.th

KSR FINAL EDITION	55,600
Z125 / Z125 PRO	74,990
Z125 PRO KRT (2016)	76,990
Z125 PRO KRT (2017)	77,990
KLX125 (2015)	85,000
D-TRACKER 125 (2015)	89,500
KLX150	79,000
KLX150BF	89,500
D-TRACKER 150	87,500
KLX110	53,000
KLX140	77,500
W175	83,000
W175 SE	86,000
KX65	120,000
KX85	160,000
KX250F	299,000
NINJA 250SL ABS	125,500
NINJA 250SL ABS KRT EDITION	37,500
Z250SL ABS	122,500
Z250	163,000
Z300 ABS	175,000
NINJA 250 ABS	179,500
KLX250	158,300
D-TRACKER X	158,300
NINJA 300 ABS	185,500
NINJA 300 ABS KRT EDITION	197,000
NINJA 300 ABS KRT WINTER TEST	197,000
VERSYS-X 300 ABS	199,000
VERSYS 300 ABS TOURER	227,000
VERSYS 300 ABS TOURER (CAMO)	234,000
NINJA 400 SE ABS	205,000
NINJA 400 ABS SE HG	215,000
W250	220,000
Z650 ABS	283,000
NINJA 650 ABS	299,500
NINJA 650 ABS KRT	306,500
VULCAN S ABS	285,000
VULCAN S ABS SPECIAL EDITION	293,000
VULCAN S ABS CAFE	311,000
VERSYS 650 ABS	326,000
VERSYS 650 ABS SPECIAL EDITION	328,000
W800	376,000
W800 SPECIAL EDITION	395,000
Z900 ABS	399,000
Z900 ABS SE	429,000
Z900 RS ABS	485,000
Z900 RS ABS SE	499,000
Z900 RS ABS CAFE	505,000
VERSYS 1000 ABS 2019	729,000
Z1000 ABS	612,000
Z1000 R ABS	691,000
NINJA 1000 ABS	664,000
NINJA ZX-10R ABS	699,000
NINJA ZX-10RR ABS	789,000
NINJA ZX-10R SE ABS	885,000
NINJA ZX-14R ABS (2015)	895,000
NINJA ZX-14R ABS (2016)	939,900
NINJA H2 SX ABS SE	1,090,000
NINJA H2 ABS (2016)	1,498,000
NINJA H2 ABS (2017)	1,568,000



**VESPA**

บริษัท เวสป้าอีโอดี จำกัด  
โทร. 0-2714-7742 www.vespa.co.th

GTS SUPER 300IE	310,000
GTS 300 SUPER SPORT	325,000
GTV 300IE	345,000
LX 125IE	89,900
LX150IE	114,500
S 125 3VIE	93,900
S 150 3VIE	118,500



**KTM**

บริษัท เคเอ็มทีเอ็มมอเตอร์ จำกัด  
โทร. 0-2262-0803 www.KTM.com

1190 ADVENTURE R	1,249,900
1190 ADVENTURE	1,189,900
250 DUKE	179,900
390 DUKE	199,900
RC 250	189,900
RC 390	214,900
1290 SUPER DUKE R	1,219,900
690 DUKE R	679,900



**HUSQVARNA**

บริษัท ฟาลคอน มอเตอร์สปอร์ต จำกัด  
Mobile : 088-8838988 โทร. 033-003089  
www.husqvarna-motocycles.com  
www.falconmotorsports.org

TX 125	489,000
TX 300	549,000
FX 350	549,000
FX 450	559,000
TE 150	549,000
TE 250	569,000
TE 250	569,000
TE 250i (Fuel Injection)	579,000
TE 300	599,000
TE 300i (Fuel Injection)	619,000
FE 250	599,000
FE 350	619,000
FE 450	639,000
FE 501	669,000
701 ENDURO	699,000
TC 50	249,000
TC 65	299,000
TC 85	339,000
TC 125	429,000
TC 250	459,000
FC 250	459,000
FC 350	489,000
FC 450	509,000
FS 450 (RACE)	599,000
701 SUPERMOTO	719,000
SVARTPILEN 401	460,000
VITPILEN 401	450,000
VITPILEN 701	749,000



**ZONTES**

บริษัท เอ็มโอดี มอเตอร์เซลส์ จำกัด  
โทร. 02-029-9357

Zontes X310	134,900
Zontes R310	129,000



**SCOMADI**

บริษัท สโกมาดี (ประเทศไทย) จำกัด  
โทร. 02-718-1881 www.scomadithailand.com

Scomadi TT 125i Street Black	109,000
Scomadi TT 125i Live Yellow	109,000
Scomadi TT 125i Politian Grey	109,000
Scomadi TT 125i Metro Orange	109,000
Scomadi TT 125i Spirit White	109,000
Scomadi TT 200 (Normal Color)	169,000
Scomadi TT 200 (White & Red)	175,000

**MV AGUSTA**

Motorcycle Kingdom Co.,Ltd.  
โทร. 02-203-1366-7 แฟกซ์ 02-203-1368

F3 800	999,000
F3 800	999,000
F3 800 RC	1,150,000
Brutale 800	850,000
Brutale 800 RR	980,000
Dragster 800	900,000
Dragster 800 RR	1,150,000
Dragster 800 RC	1,250,000
Turismo Veloce 800	980,000
Turismo Veloce Lusso 800	1,150,000
Turismo Veloce Lusso 800 RC	1,270,000
F4	1,200,000
F4 RR	1,750,000
F4 RC	2,400,000



**MOTO GUZZI**

บริษัท เวสป้าอีโอดี (ประเทศไทย) จำกัด  
โทร. 02-716-0617 FB: Moto Guzzi Thailand

V7II STONE	
ROSSO IMPETUOSO	569,000
V7II STONELLO	
BIANCO REGOLARITA	699,000
V7II RACER	665,000
V9 ROAMER	635,000
V9 BOBBER	635,000
AUDACE	1,149,000



\*หมายเหตุ...ราคานี้อาจมีการเปลี่ยนแปลง กรุณาติดต่อสอบถามกับบริษัทโดยตรง

ฟาสต์ไบค์ ไทยแลนด์

# **FAST BIKES**

**THAILAND**



# **SUBSCRIBE**



**SAVE  
20%  
OFF THE COVER  
PRICE**

จากราคาปกติ  
~~2,460 บาท~~  
เหลือเพียง  
**1,560 บาท**



สนใจสมัครสมาชิก โทร. 092-0855242

หรือ INBOX ได้ที่...  Fastbikes Thailand Magazine

# BACK ISSUES

ISSUES FROM 2017 - 2018 ARE STILL AVAILABLE TO BUY...

Call Center : 092-0855242

2018  
ราคา/ฉบับ  
160.-



058 January 2018



059 February 2018



060 March 2018



061 April 2018



062 May 2018



063 June 2018



064 July 2018



065 August 2018



066 September 2018



067 October 2018



068 November 2018



069 December 2018

2019  
ราคา/ฉบับ  
180.-



070 January 2019



071 February 2019



072 March 2019



073 April 2019



074 May 2019



075 June 2019



Facebook Fastbikes Thailand Magazine  
Inbox: Fast Bikes Thailand

ฟรี!! ค่าจัดส่งลงทะเบียน

WARNING: Motorcycling is a dangerous sport which may result in serious injury or even death. For proper use of your helmet, please refer to the owner's manual.

Rider: Carey Hart Photo: Tanner Yeager



# STREET BRAWLER



## **ELIMINATOR CARBON**

THE ELIMINATOR'S DNA THREADS A STORIED HISTORY OF BURNED RUBBER, DRAGSTRIP LIGHTS, CHECKERED FLAGS, AND WHITE KNUCKLES TOGETHER INTO A PURPOSE-BUILT STREET BRAWLER.

LEARN MORE AT [Facebook/Bell Powersport Thailand](#)





JOMTHAI

# POWERTRAINSFEI



- MX SERIES SC FRONT SPROCK**
- Self Cleaning Grooves
  - Optimised Lightweight Design
  - Highest Grade Chromoly Steel
  - Special heat treatment for maximum strength and durability
  - Fully CNC Machined

- ALUMINIUM SERIES REAR SPR**
- Self Cleaning Grooves
  - Optimised Lightweight Design
  - 7075-T6 Aircraft Grade Aluminium
  - Hard, Silk Finish Anodising
  - Fully CNC Machined



[WWW.JOMTHAI.COM](http://WWW.JOMTHAI.COM)



ผู้ผลิตและจัดจำหน่าย