

ยานยนต์

TODAY'S MOTORCAR MAGAZINE ISSN 0858-7213
จัดทำโดย บริษัท สำนักพิมพ์นิตยสารยานยนต์ จำกัด

ผู้นำนิตยสารธุรกิจรถยนต์วันนี้
★★★★★ ราคา 90 บาท

ฉบับประจำเดือน
ปีที่ 52 เล่มที่ 651

กันยายน 2563

สะดวกสุดๆ
ซื้อหนังสือพิมพ์ออนไลน์...
ส่งฟรี!!



เมนู QR CODE LINE @yanyont

ตอบข้อข้องใจ
เรื่องรถแรงและเร็ว...
เคลียร์

Global New Cars/
Concept Cars รถใหม่ในเล่ม

2021 **BMW iX3**

รถกอล์ฟพลังไฟฟ้า

2021 **BENTLEY**

Bentayga SUV พันธุ์ดุ

TOYOTA Camry

เต็มเวอร์ชันตอบใจภัย

MASERATI Ghibli Hybrid

สปอร์ตซีดานหรูระดับโลก

FORD Bronco ตัวลุยในตำนาน

Run-In

MAZDA CX-3

รถลุยพันธุ์เล็กเครื่องโต

New Tech

MR : Mixed

Reality

กับยานยนต์ยุคใหม่

รู้จักรถกันบ้าง

ระบบล็อกและ

ระบบสตาร์ท

แบบไร้กุญแจ

คุณว่ามา-เราว่าไป

ตอบปัญหาจากผู้อ่าน สวงวนสิทธิ์ ทุกข้อความ
หากนำไปเผยแพร่ต่อ...โปรดขออนุญาต

เลือกน้ำมันเครื่อง...ต้องดูการใช้งาน
จอตมากกว่าวิ่ง...ยางจะเป็นอย่างไร

อะไหล่ แท้-เทียบ-เทียม ต่างกันตรงไหน

อ่านได้เรื่อง@ยานยนต์

น้ำใจกับมารยาทในธุรกิจ

ควรมีให้มากไว้นะ



Go Further

FORD EVEREST

กรุณา
อย่าส่งคืน

กรุณา
อย่าส่งคืน

ISSN 0858-7213 B 90

Contents



ฉบับที่
651
ประจำเดือน
กันยายน **2563**



12 Cover Story

FORD Everest Marathon

18 Global New Cars

- 2021 BMW iX3 ■ TOYOTA Camry ■ FORD Bronco
- 2021 BENTLEY Bentayga ■ 2021 FORD Mustang Mach 1 ■ RENAULT Espace ■ 2021 VOLKSWAGEN Atlas Basecamp ■ SEAT Leon

34 Run-In

New MAZDA CX-3 รถลุยคันเล็กเครื่องโตราคาเบา

39 First Drive

MAZDA MX-5 2.0 RF อัปเดตเต็มเทคโนโลยี ฟังก์ชันครบครัน

42 Concept Cars

- CADILLAC Lyriq Concept ● Gordon Murray T.50 Supercar
- MASERATI Ghibli Hybrid

46 อย่าขับอย่างเดียว

- เข้าเกียร์ D แล้วรถไม่ยอมขยับ
- เจอสะพานหรือทางชันเป็นต้อง “ลุ้น”

50 จะซื้อ-จะขาย

2006 MAZDA RX-8 สปอร์ตที่ถูกมองข้าม



18



34

New MAZDA CX-3



52 รู้ไว้ใช่ว่า

ใช้รถอย่างคุ้มค่าต้องรู้จักการดูแล

55 คุณว่ามา-เราว่าไป

ไซค์ขี่ของใจ

57 อันทาเรื่อง@ยานยนต์

รถเก่าเอามาเสกรถใหม่

59 อันทาเรื่อง@ยานยนต์

คนล้มอย่าข้าม

Contents

ฉบับที่

651

ประจำเดือน

กันยายน 2563

2



2006 MAZDA RX-8 **50**

63 อ่านได้เรื่อง@ยานยนต์
น้ำใจกับเบรยาคในการทำธุรกิจ

66 YanYont Gossip
รายงานข่าวธุรกิจ

69 VIP Room
พิทักษ์ พงุทธิสาริก
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารปฏิบัติการ
บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด



39

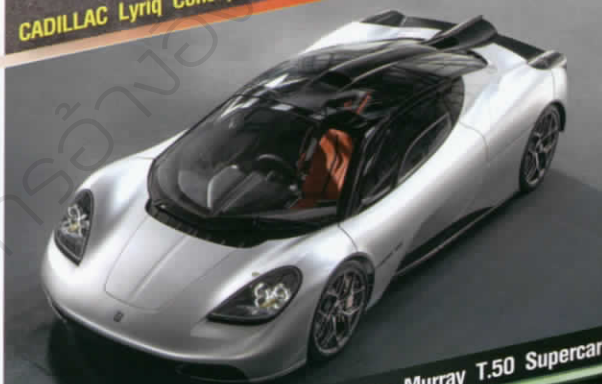
MAZDA MX-5 2.0 RF

นายจรรยา ชื่นมณี ประธานกรรมการบริหาร/ผู้อำนวยการจัดทำหนังสือ เจ้าของ ผู้พิมพ์และผู้โฆษณา ในนาม บริษัท สำนักพิมพ์นิตยสารยานยนต์ จำกัด
เลขที่ 7 อาคาร 1999 วิภาวดี 10 ซี่แยกสะพานลอยสุทธิสาร ถนนวิภาวดีรังสิต กรุงเทพฯ 10400 0-2691-8130-41
บริษัท สำนักพิมพ์นิตยสารยานยนต์ จำกัด ขอขอบคุณบางข้อมูล รวมทั้งภาพจากเว็บไซต์ต่างๆ ที่จัดมานำเสนอไว้
เป็นความรู้แก่ผู้ได้อ่านนิตยสารของสำนักพิมพ์

42 Concept Cars



CADILLAC Lyriq Concept



Gordon Murray T.50 Supercar



MASERATI Ghibli Hybrid

74 รู้จักรถกันบ้าง

ระบบล้อคและระบบสตาร์ทแบบไร้กุญแจ

77 New Tech

- MR ในยานยนต์ยุคใหม่
- เทคโนโลยีของสปอร์ตเปิดหลังคา Targa



นิตยสารรายเดือน ในเครือยานยนต์
ให้สาระความรู้เฉพาะเรื่องยานยนต์มากที่สุด

Run-in

รายงานการขับขี
เพื่อพิชิตโลก



ชมคลิปวิดีโอ



NEW MAZDA CX-3

รถลุยคันเล็กเครื่องโตราคาเบาๆ

New MAZDA CX-3 มาในรูปแบบของรถ Freestyle Crossover ที่สะท้อนภาพลักษณ์และมีบุคลิกเฉพาะตัว สำหรับการตอบสนองไลฟ์สไตล์ในแนวทางของตัวเอง ด้วยดีไซน์โฉบเฉี่ยวสไตล์สปอร์ต เป็นอีกระดับของการออกแบบ และพัฒนาจากแนวคิด Kodo : Soul of Motion ด้วยเส้นสายที่เรียบง่าย แต่แฝงความโฉบเฉี่ยวทรงพลังราวกับมีชีวิต โดดเด่นปราดเปรียวภายใต้คอนเซ็ปท์ "Less is More" ซึ่งได้รับแรงบันดาลใจจากสุนทรียศาสตร์แบบญี่ปุ่น ที่เน้นความเรียบง่าย แต่งดงามสะท้อนเอกลักษณ์

MAZDA ได้ปรับกลยุทธ์เพื่อสื่อสารโดยตรงกับลูกค้า โดยมุ่งเจาะกลุ่มลูกค้าที่มีความต้องการรถอเนกประสงค์ SUV เป็นคันแรกในครอบครัว New MAZDA CX-3 จึงเป็นทางเลือกที่ดีในกลุ่มซับคอมแพคท์ หรือ B-SUV รวมถึงกลุ่มลูกค้าที่ต้องการพื้นที่อรรถประโยชน์ที่มากกว่า B Car Segment ชัดสุดในเรื่องของสมรรถนะการขับขี่ด้วยเครื่องยนต์ขนาด 2.0 ลิตร ที่แรงที่สุดในตลาดถึง 156 แรงม้า ในราคาเริ่มต้นเพียง 768,000 บาท ให้ความมั่นใจในการขับขี่ด้วยระบบความปลอดภัยระดับโลก i-ACTIVSENSE พร้อมฟังก์ชันการใช้งานที่ครบครันและสะดวกสบายยิ่งขึ้น ตอบโจทย์ไลฟ์สไตล์ที่แตกต่าง



■ New MAZDA CX-3 Compact Crossover 5 ประตู 2.0 BASE ไฟฟ้าโปรเจกเตอร์แบบฮาโลเจน

New MAZDA CX-3 ประกอบด้วย 4 รุ่น

PRICE	2.0 BASE	768,000 บาท
	2.0 COMFORT	848,000 บาท
	2.0 PROACTIVE	948,000 บาท
	2.0 STYLE	1,048,000 บาท

สำหรับ New MAZDA CX-3 รุ่นที่นำมาลองขับเป็น BASE ที่มีราคาตัวเดียวแค่ 768,000 บาทเท่านั้นเอง ซึ่งจัด



■ ไฟท้ายมีระบบสัญญาณไฟฉุกเฉินเตือนอัตโนมัติเมื่อเบรกกะทันหัน ESS (Emergency Signal System)

ราคาถูกแถมยังใช้เครื่องโตขนาด 2.0 ลิตร ซึ่งตามปกติในราคานี้มักจะเป็นเครื่อง 1.5 ลิตรเท่านั้น โดยมีให้เลือกทั้งหมด 5 สี ประกอบด้วย สีขาว Ceramic Metallic, สีแดง Soul Red Crystal, สีเทา Machine Gray, สีขาว Snowflake White Pearl และสีดำ Jet Black และเมื่อ MAZDA ลดค่าตัวเหลือเพียงแค่นี้ ก็ย่อมมีรายการลดอุปกรณ์ลงมาบ้าง ลองมาดูกันหน่อย

เดิมนั้น MAZDA CX-3 จะมีเครื่องยนต์ให้เลือกอยู่สองเครื่อง คือ เครื่องเบนซิน SKYACTIV-G 2.0 DOHC 4 สูบ 16 วาล์ว 1,998 ซีซี. กับเครื่องดีเซล SKYACTIV-D 1.5 แบบ DOHC 4 สูบ 16 วาล์ว เทอร์โบแปรผัน ความจุ 1,499 ซีซี. แต่พอมาเป็น New MAZDA CX-3 ก็เหลือแต่เครื่องเบนซินอย่างเดียว สำหรับเครื่องดีเซลไม่มีแล้ว ส่วนระบบถ่ายทอดกำลังก็มีเฉพาะเกียร์อัตโนมัติ 6 จังหวะเพียงอย่างเดียว ไม่มีเกียร์ธรรมดาเป็นตัวเลือก

New MAZDA CX-3 มาในรูปแบบของรถ Crossover ขนาด Compact กะทัดรัด คล่องตัว ด้วยความยาว 4,275 มม. กว้าง 1,765 มม. และสูง 1,535 มม. ไฟหน้าเป็นโปรเจกเตอร์แบบฮาโลเจน ไม่มีไฟส่องสว่างเวลากลางวันและไฟตัดหมอก กระจกมองข้างปรับและพับด้วยไฟฟ้าพร้อมไฟเลี้ยว เสาอากาศแบบคริสตัลและสปอยเลอร์หลัง กระจกด้านหลังมีที่ขีปนาวุธ ไฟท้ายมีระบบสัญญาณไฟฉุกเฉินเตือนอัตโนมัติเมื่อเบรกกะทันหัน ESS ท่อไอเสียคู่แบบสปอร์ตพร้อมปลายท่อโครเมียม กระโหลกอลลอยขนาด 16 X 6 1/2 J Offset 50 ยาง BRIDGESTONE Turanza T 001

ขนาด 215/60 R16 95V เส้นรอบวง 2.032 เมตร ดัชนีรับน้ำหนักบรรทุก 95 รับได้ 690 กก. สัญลักษณ์ความเร็ว V รับได้ 240 กม./ชม.

ความปลอดภัยจัดว่าเป็นจุดเด่นอีกอย่างของ New MAZDA CX-3 ทั้งแบบป้องกันก่อนเกิดเหตุ Active Safety และแบบปกป้องเมื่อเกิดเหตุ Passive Safety ตัวถังโครงสร้าง SKYACTIV-BODY ผลิตจากเหล็กกล้าคุณภาพสูง High Tensile Steel มีน้ำหนักเบาและแข็งแรง ให้การควบคุมรถที่มั่นคง ช่วยลดแรงสะเทือนจากถนน และกระจายแรงปะทะที่เข้าสู่ห้องโดยสารในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ

การตอบสนองกันใจ

รถคันเล็กแต่ใช้เครื่องยนต์ จังหวะจัดจ้าน กันใจให้อัตราเร่งดี ประหยัดน้ำมัน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

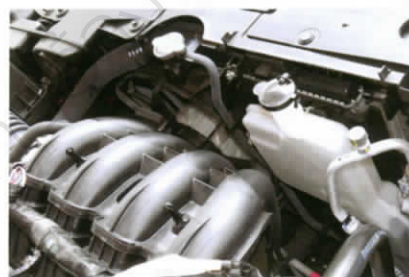


■ เครื่อง SKYACTIV-G รุ่น PE-VPS แบบ DOHC 4 สูบ 16 วาล์ว Dual S-VT 1,998 ซีซี. อัตราส่วนกำลังอัด 14 ต่อ 1 ปลดปล่อยออกมาได้ 115 kW หรือ 156 ps ที่ 6,000 รอบ/นาที พร้อมแรงบิดสูงสุด 204 Nm หรือ 20.8 กก.-เมตร ที่ 2,800 รอบ/นาที

ตัวสร้างพลังที่ถูกจับวางวางหันขวา ซุกอยู่ใต้ฝากระโปรงหน้า เป็นเครื่อง SKYACTIV-G บล็อก PE-VPS แบบ DOHC 4 สูบ แถวเรียง 16 วาล์ว ท่อไอเสียตั้งคอยู่ทางหน้า ส่วนไอเสียอยู่ด้านหลัง พร้อมระบบวาล์วแปรผัน

คู่อัจฉริยะ Dual S-VT ซึ่งจะเปิดวาล์วล่างหน้าและปิดแต่ละวาล์วเร็วขึ้น ช่วยเพิ่มอัตราเร่งของอากาศเข้าและเพิ่มแรงบิด มีความจุเครื่องยนต์ 1,998 ซีซี. จากกระบอกสูบกว้าง 83.5 มม. และช่วงชักยาว 91.2 มม. กำลังอัด 14 ต่อ 1 จ่ายเชื้อเพลิงด้วยหัวฉีดอิเล็กทรอนิกส์ ไตเร็คทีอินเจ็คชั่น และระบบจุดระเบิดแบบไตเร็คทีคอยล์ ปลดปล่อยม้าออกมา 115 kW หรือ 156 ps ที่ 6,000 รอบ/นาที ตามหน่วย EEC-NET และมีแรงบิดสูงสุดตามหน่วย EEC NET 204 Nm หรือ 20.8 กก.-เมตร ที่ 2,800 รอบ/นาที

การระบายความร้อนและความคุ้มครองหมุมของน้ำหล่อเย็น ใช้พัดลมไฟฟ้าตัวเดียวแบบ 7 โบริมีขอบ การทำงานของพัดลมไฟฟ้าสามารถควบคุมหมุมให้อยู่ในพิกัดที่เหมาะสม สำหรับการดำเนินงานของเครื่องยนต์ในช่วงรอบเดินเบา ทำงานได้อย่างราบเรียบและนิ่ง ทั้งตอนมีโหลดและไม่มีโหลด ด้วยการใช้ระบบคันเร่งแบบไฟฟ้า



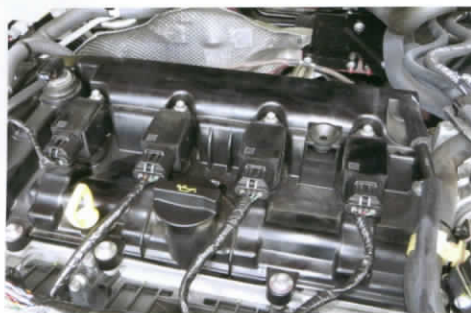
■ การระบายความร้อนใช้พัดลมไฟฟ้าตัวเดียว

อายุที่เครื่องยนต์มีความจุค่อนข้างเยอะ อีกทั้งอัตราส่วนกำลังอัดที่สูง พร้อมด้วยระบบแปรผันวาล์ว จึงทำให้มีแรงบิดที่ดีในช่วงรอบเครื่องต่ำ ไม่ปรากฏอาการรอบรอบ การออกตัวมีความกระฉับกระเฉง การตอบสนองของเครื่องยนต์ค่อนข้างจัดจ้านทันใจ การเร่งจากช่วงรอบเครื่องต่ำอย่างฉับพลันเพื่อเปลี่ยนช่องทาง หรือเป็นการเร่งเพื่อแซงรถช้า สามารถให้การตอบสนองที่ดีช่วยเพิ่มความกระฉับกระเฉงคล่องตัวยามใช้ในเมือง

อัตราเร่งในช่วงรอบเครื่องปานกลางอยู่ในระดับหรือหว่า ให้อัตราเร่งและมีการตอบสนองที่ดี จะรู้สึกได้ชัดเจนถึงการตอบสนองของคันเร่ง ส่วนที่รอบเครื่องสูงก็ยังคงมีอัตราเร่งให้ใช้งานกันได้ เรียกว่าแรงทั้งต้นทั้งปลาย ความเร็วระดับ 140 กม./ชม. ถือว่าเมื่อไหร่ก็ตามที่มันไม่ต้องการกันนาน แม้จะเพิ่มความเร็วเป็น 160 กม./ชม. ก็ไม่รู้สึกว่าต้องใช้ความพยายามซักเท่าไร คิดแล้วรอกันไม่เท่าไรก็ได้แล้ว จาก 160 กม./ชม. ลากขึ้นไป 180 กม./ชม. จะเริ่มรู้สึกเฉื่อยชาลงบ้างเล็กน้อย จนกระทั่งขับด้วยความเร็ว 185 กม./ชม. ขึ้นไป คราวนี้จะออกอาการค่อยๆ โหลเพิ่มความเร็วอย่างช้าๆ จนกระทั่งถึงความเร็วสูงสุด

อัตราเร่ง 0-100 กม./ชม. ใช้เวลา
กดคันเร่งกัน **10.95 วินาที** ซึ่งถือว่ามีการตอบ
สนองที่ดี ส่วนอัตราเร่งระยะทางควอเตอร์
ไมล์ใช้เวลาตากายกัน **17.39 วินาที** ที่
ความเร็ว 138.42 กม./ชม. และความเร็ว
สูงสุดทำได้จริงที่ **198 กม./ชม.** โดยขึ้นโชว์
ที่มาตรฐาน 201 กม./ชม. ความเร็วระดับนี้จัด
ว่าเหลือเฟือสำหรับใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

เครื่องโตแต่ประหยัด
อัตราสิ้นเปลืองอยู่ในระดับ
ที่น่าสนใจ แม้จะเป็นเครื่องยนต์ที่มีความจุ
เยอะก็ตาม



■ หัวฉีดอิเล็กทรอนิกส์แบบโคโรกอนเจ็คชั่น (Electronic Direct Injection) ฉีดน้ำมันเชื้อเพลิง เข้าห้องเผาไหม้โดยตรง และใช้ระบบจุดระเบิดแบบ โคโรกอนเจ็คชั่น

การแจกจ่ายเชื้อ
เพลิงเป็นแบบจ่ายน้ำมันเข้า
ห้องเผาไหม้โดยตรง หัวฉีด
แต่ละตัวจะมี 6 รู กระบวนการ
ฉีดสองจังหวะได้ถูกนำมา
มาใช้ เมื่อฉีดน้ำมันเชื้อเพลิง
เข้าไปในกระบอกสูบโดยตรง
เป็นการช่วยให้เกิดการผสมอย่างสม่ำเสมอ
เป็นเนื้อเดียวกัน ส่วนระบบจุดระเบิดเป็น
แบบอิเล็กทรอนิกส์โคโรกอนเจ็คชั่น

นอกจากนี้เพื่อความประหยัดที่เพิ่ม
ขึ้นจึงมีระบบ i-STOP (Idling Stop Sys-
tem) ที่สั่งให้เครื่องยนต์หยุดการทำงาน
ชั่วคราวเมื่อเหยียบเบรคและรถหยุด ขณะที่
อุปกรณ์ต่างๆ ภายในรถยังคงทำงานตามปกติ
ทำให้ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง และเครื่องยนต์
จะทำงานอัตโนมัติทันทีเมื่อปล่อยเบรคเพื่อ
เคลื่อนที่อีกครั้ง แต่การทดสอบหาอัตราสิ้น
เปลืองจะปิดระบบ i-STOP

จากการทดลองขับโดยใช้เชื้อ
เพลิงแก๊สโซฮอล์ 95 พบว่าการขับที่ใช้งานใน
เมืองเฉลี่ยกับการจราจรรูปแบบต่างๆ ตัวเลข
บอกอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเฉลี่ยบนจอ MID
แสดงข้อมูลแจ้งว่าทำได้ 9.7 กม./ลิตร ส่วน



■ ความเร็วสูงสุดมีคณับเร่งบนมาตรวัดแสดงไว้ที่ 201 กม./ชม. โดยเป็นความเร็วจริง 198 กม./ชม.

ผลจากการเติมน้ำมันจนเต็มปรากฏว่าอัตราสิ้น
เปลืองเชื้อเพลิงเฉลี่ยในเมืองอยู่ที่ **9.16 กม./ลิตร**
อันเป็นการคิดจากระยะทางจริง ไม่ใช่ระยะ
ทางที่โชว์บนมาตรวัด (ระยะทาง 10 กม.
มาตรวัดขึ้น 9.94 กม.) ส่วนการเดินทางด้วย
ความเร็วเฉลี่ย 100 กม./ชม. เมื่อขับตามลม
มีตัวเลขบนจอ MID แจ้งว่ามีอัตราการบริโภค
เชื้อเพลิงที่ 20.5 กม./ลิตร และเมื่อกลับรถ
หันมาขับทวนลมบ้าง คราวนี้อัตราสิ้นเปลือง
เพิ่มขึ้นเป็น 19.5 กม./ลิตร และเมื่อใช้วิธีเติมน้ำมันจนเต็มถึงพบว่าทำได้ **19.68 กม./ลิตร** อันเป็นตัวเลขจากระยะทางจริง ซึ่งอยู่ในระดับประหยัดมาก



■ กล่อง ECU อยู่ข้างแบตเตอรี่ GS ขนาด 12 V 65 Ah

การปล่อยฝูงมัจฉาผ่านทางลัดหน้า
เป็นหน้าที่ของเกียร์อัตโนมัติ SKYACTIV-DRIVE
แบบ 6 จังหวะ เรือนเกียร์มีขนาดกะทัดรัดสามารถ
บรรจุลงไปในห้องเครื่องได้ง่าย
กลไกการส่งผ่านแรงบิด “Full
Range Direct Drive” ของ
MAZDA ได้ถูกบรรจุลงในเกียร์
นอกจากนี้ยังใช้ Mechatronic
Module ที่รวมหน่วย ECU เข้า
กับกลไกควบคุมไฮดรอลิก ทำให้มี
การทำงานที่แม่นยำ การเปลี่ยนเกียร์นุ่มนวลรวดเร็ว
และลดการกระตุกเมื่อเปลี่ยนเกียร์

หัวเกียร์หุ้มด้วยวัสดุคล้ายหนังพร้อม
ตกแต่งด้วยวัสดุสีอะลูมิเนียมทำให้ดูดีมีชั้น
คันเกียร์
คอนข้างสแตนเลสสปอร์ตพร้อมถุงหนังหุ้มคันเกียร์
ทำให้มองแล้วเหมือนว่าเป็นเกียร์ธรรมดา ร่องทาง
เดินของเกียร์เป็นแบบลากชั้น-ลงตรงๆ การขยับ
เลื่อนคันเกียร์เบามือ เมื่อลากคันเกียร์มาที่ตำแหน่ง

D และขยับคันเกียร์จากตำแหน่ง D ไปทางขวา
ตำแหน่ง “M” จะทำงานในโหมดการเปลี่ยนเกียร์แบบ
เกียร์ธรรมดา สามารถเลือกใช้เกียร์ได้ตามใจ การเปลี่ยน
เลื่อนจังหวะเกียร์ ทำได้จากที่คันเกียร์เมื่อเข้าโหมด
เกียร์ธรรมดา (Manual Mode Activematic) ซึ่งโหมด
การเปลี่ยนเกียร์แบบ Manual Mode จะมีการเปลี่ยน
จังหวะเกียร์ได้ โดยเลื่อนคันเกียร์ไปทางด้านหน้า
เพื่อลดจังหวะลงเป็นเกียร์ต่ำ หรือขยับลงด้านหลัง
เมื่อต้องการเปลี่ยนเป็นเกียร์สูงขึ้น และที่ท้ายคอกมี
คันเกียร์จะเป็นสวิทช์ Drive Selection ที่มีคำว่า SPORT
ติดอยู่ สามารถเปลี่ยนเป็นโหมด Sport ได้ โดยเมื่อ
ในโหมด Sport นี้ เกียร์จะถูกเช็ทอย่างอัตโนมัติให้
ออกตัวจากเกียร์ต่ำ นอกจากนี้ยังช่วยเพิ่มแรงบิด



■ คันเกียร์แบบสปอร์ตพร้อมปุ่มคันเกียร์ 6 สวิตช์ขับเคลื่อนโหมดสปอร์ต สวิตช์เบรคมือไฟฟ้า พร้อมระบบ Auto Hold และปุ่มควบคุมอัจฉริยะ Center Commander

เหยียบคันเร่งเพิ่มมากขึ้น และรู้สึก
ถึงการตอบสนองแม้เหยียบคันเร่งไม่มาก เพื่อให้มี
พลังกำลังในการขับขี่ยามต้องการเร่งแซง หรือให้
แรงที่เพิ่มขึ้นในรอบเครื่องยนต์สูง ให้ความรู้สึกเหมือน
เกียร์ธรรมดา

การทำงานของเกียร์นุ่มนวลรวดเร็วมีไว
แม่นยำ ช่วงเปลี่ยนจังหวะเกียร์ปราศจากอาการกระ
การเปลี่ยนตามจังหวะเกียร์ต่างๆ เป็นไปอย่างราบรื่น
และให้กำลังที่ต่อเนื่อง การทำงานของเกียร์ในตำแหน่ง
D จัดว่าฉลาดสามารถเลือกจังหวะเกียร์ที่เหมาะสม
ความเร็วและเส้นทาง รวมทั้งยังมีโหมด Sport และ
โหมดเปลี่ยนเกียร์เองแบบเกียร์ธรรมดาให้เลือกใช้
ให้มีการตอบสนองที่รวดเร็ว เพิ่มรสชาติในการขับ



■ เกียร์อัตโนมัติ SKYACTIV-Drive แบบ 6 จังหวะ มีขนาดเล็กกะทัดรัด

มากขึ้น และจาก
เดินทางที่มีถึง 6 จังหวะ
จึงสามารถจัดสรรอัตรา
ทดให้ชัดได้มากขึ้นทำให้อัตราเร่งต่อเนื่อง การ
ควานก็รวดเร็ว เสียงคร
ของเกียร์มีน้อย

**การทรงตัว
ให้ความมั่นใจได้**

ช่วงล่างและระบบบังคับเลี้ยว
SKYACTIV ช่วงล่างเกาะถนนมั่นคงและให้ความ
นุ่มนวล พร้อมระบบบังคับเลี้ยวที่ช่วยให้เข้าโค้ง
ได้อย่างแม่นยำ

ระบบช่วงล่างทางด้านหน้าแบบแม็คเฟอร์
สตรัทเป็นสตรัทแก๊ส คอยล์สปริงในสตรัทวางตัว

ศูนย์ถ่วงทางด้านนอกของรถ เป็นแบบขดห่างวงกว้างขนาดเส้นสปริง 12 มม. มีพลาสติกครอบคอยล์สปริงทางด้านบน ส่วนด้านล่างใช้ยางรองด้านล่างเป็นปีกนกทูตัว C ทำจากเหล็กแผ่นหนา 3 มม. นิ่มขึ้นรูป โดยมีแผ่นเหล็กหนา 3 มม. ประกบเสริมด้านล่างบางจุดเพิ่มความแข็งแรง ปลายด้านหนึ่งของปีกนกยึดกับหน้าแปลนล้อด้านล่างด้วยลูกหมาก ส่วนโค้งรูปตัว C ทำเป็นชายยึดกับซับเฟรมด้วยโบลท์หรือชนานกับตัวรถ ส่วนตัว C โค้งไปด้านหลังยึดกับซับเฟรมด้วยโบลท์หรือจากล่างขึ้นบน พร้อมกับมีเหล็กกันโคลง NHK ขนาด 21 มม. ยึดกับกระบอบอกสตรัทด้วยลูกหมากด้วย



■ ระบบช่วงล่างหน้าแบบแม็กเฟอร์สันสตรัท

ช่วงล่างทางด้านหลังเป็นแบบทอร์ชันบีมในแนวตัวหลักทำจากท่อเหล็กกลมบีบแบนเป็นรูปตัว V คว่ำ ปากตัว V กว้าง 78 มม. ปลายคนทั้งสองด้านเชื่อมด้วยท่อเหล็กกลมขนาด 76 มม. เหล็กหนา 3.5 มม. ลักษณะเป็นสวิงอาร์ม ปลายอาร์มด้านหน้ายึดกับโครงรถ ส่วนปลายด้านหลังเชื่อมกับแผ่นเหล็กหนา 6 มม. ที่ทำเป็นโครงแล้วยึดกับหน้าแปลนล้ออย่างมั่นคง โดยมีลักษณะเทลาดหรือเอียงตัวลงต่ำ การวางตัวในลักษณะนี้จะช่วยให้สามารถใช้คอยล์สปริงตัวยาวขึ้น ตัวรับน้ำหนักเป็นคอยล์สปริงขนาดเล็กขนาดเส้นสปริง 11 มม. ด้านบนยันกับแชสซีส์พร้อมยางรอง ด้านล่างวางตัวเข้าเหล็กพร้อมพลาสติกครอบ ตัวเข้าทำจากเหล็กแผ่นหนา 3 มม. นิ่มขึ้นรูป เชื่อมยึดคานยาวรูปตัว V คว่ำกับสวิงอาร์ม ข้อค้ำวางตัวอยู่ด้านหลังคอยล์สปริง ด้านบนยึดกับโครงรถ ด้านล่างยึดกับขาเหล็กที่ต่อกับบาร์คอยล์สปริง

ช่วงล่างมีการทำงานกระชับและค่อนข้างจะแข็งอยู่หน่อย การขับขึ้นเนินเส้นทางที่ราบเรียบก็ไม่ค่อยจะรู้สึกสะเทือนอะไรมากนัก เพียงแต่ความนุ่มนวลจะไม่มีให้สัมผัสกันไม่ได้ไม่เท่าไรนัก ยามเจอรอยต่อถนนหรือขับอยู่บนเส้นทางขรุขระ

แม้จะรู้สึกถึงความแข็งของช่วงล่างอยู่บ้างก็ตาม แต่ก็สามารถดูดซับอาการสะเทือนเอาไว้ได้ สำหรับการเก็บเสียงทำได้ดีพวกเสียงการทำงานในช่วงล่างดูจะมีน้อยกว่าปกติ

การทรงตัวในทางโค้งจะให้ความรู้สึกค่อนข้างจะเป็นกลาง โดยมีอาการอันเดอร์สตีร์แฝงอยู่เล็กน้อย ตามประสารถที่ใช้ระบบขับเคลื่อนล้อหน้า แต่ก็สามารถรู้สึกได้ถึงประสิทธิภาพในการยึดเกาะถนน อาการเอียงตัวของรถยามโค้งโค้งแรงๆ มีน้อย สามารถควบคุมการทรงตัวของรถได้ง่าย โดยเฉพาะการช่วยเหลือของระบบควบคุมสมรรถนะการขับชื่อจีวีซี GVC (G-Vectoring Control) ซึ่งขณะเริ่มเข้าโค้งเครื่องยนต์จะลดแรงบิดลงให้เหมาะสมกับโค้ง ทำให้น้ำหนักตัวรถถ่ายมายังล้อหน้า ส่งผลให้ล้อหน้ายึดเกาะถนนมากขึ้น เข้าโค้งได้อย่างแม่นยำ สำหรับประสิทธิภาพในการยึดเกาะถนนก็สามารถสร้างความมั่นใจได้มาก ในการเดินทางโดยใช้ความเร็วไม่รู้สึกเครียดเกร็งในการบังคับควบคุมรถ การแซ่คันเร่งแถวระดับ 160-180 กม/ชม. สามารถประพุดติกันได้อย่างสบาย ไม่รู้สึกว่าต้องใช้ความพยายามในการควบคุมรถ แต่ถ้าเกินเลยกว่า 180 อันนี้ก็จะเริ่มรู้สึกกันแล้ว ต้องเพิ่ม



■ ทางด้านหลังใช้ช่วงล่างแบบทอร์ชันบีม

ความตั้งใจในการขับขึ้นชันมากขึ้น แต่ก็ไม่ถึงกับมากมายอะไรนัก

หยุดได้ดีน่าประทับใจ

การทำงานของเบรคจั่วว่าการทำงานของเบรคจั่วมีความมีประสิทธิภาพในการหยุดสูง สามารถหยุดรถได้ตามที่ต้องการ ยามเบรคก็ไม่ต้องออกแรงกับมาก

ระบบเบรคเป็นแบบ 2 วงจรไฮดรอลิกพร้อมหม้อลมเบรคพ่นแรงขึ้นเดียว นอกจากนี้ก็มีตัวช่วยเป็นระบบเบรค 4W-ABS กับระบบกระจายแรงเบรค EBD ของ BOSCH ระบบ



■ ประสิทธิภาพในการทรงตัวมีมาก

ช่วยเบรค BA ระบบควบคุมเสถียรภาพและการทรงตัวของรถ DSC ระบบป้องกันล้อหมุนฟรีและควบคุมการลื่นไถล TCS และระบบช่วยการออกตัวของรถขณะอยู่บนทางลาดชัน HLA

ระบบเบรคด้านหน้าเป็นดิสค์เบรคแบบมีช่องระบายความร้อน จานเบรคหนา 25 มม. คาลิเปอร์เบรคแบบลูกสูบเดี่ยว สำหรับด้านหลังเป็นดิสค์เบรคแบบไม่มีช่องระบายความร้อน หนา 10 มม. คาลิเปอร์เบรคแบบลูกสูบเดี่ยวของ TRW พร้อมผ้าเบรค TRW ชุดเบรคมือเป็นแบบไฟฟ้าสวิตช์ควบคุมเบรคมืออยู่ที่คอนโซลเกียร์



■ ด้านหน้าเป็นดิสค์เบรคแบบมีช่องระบายความร้อน



■ ด้านหลังเป็นดิสค์เบรคแบบธรรมดาไม่มีช่องระบายความร้อน

การทำงานของเบรคอยู่ในระดับรวดเร็ว การกดเบรคก็ไม่ต้องใช้แรงเยอะ ผู้ขับที่เพียงแค่เหยียบเบรคเบาๆ ก็สามารถชะลอความเร็วลงมาได้ตามที่ต้องการ การทำให้รถช้าลงหรือจะเบรคเพื่อหยุด เบรคจะให้ความรู้สึกง่ายในการควบคุมการทำงานของเบรคสำหรับที่ความเร็วสูงก็ยังคงมีการหน่วงความเร็วของรถที่ดี หรือประสิทธิภาพในการชะลอความเร็วหรือเบรคเพื่อหยุดที่ความเร็วสูง ก็สร้างความมั่นใจในการขับขึ้นชันได้มาก ความรู้สึกของเบรคได้ถูกปรับเพื่อให้ได้การทำงานที่ราบเรียบเมื่อเริ่มเหยียบเบรคในตอนแรก และรู้สึกแข็งเมื่อประสมกับแรงเร่งที่มีพลังกำลัง ให้ประสิทธิภาพที่เหมาะสมในสถานการณ์ต่างๆ **เนื้อที่มิให้ใช้กันน้อยตามขนาดรถ**

ตามประสาของรถคันเล็กพื้นที่ภายในจึงมิให้ใช้งานกันค่อนข้างจำกัด แม้การออกแบบจะเน้นพื้นที่ใช้สอยแล้วก็ตาม

ห้องโดยสารตอนหน้านั่งได้สบายและรู้สึกปลอดภัยจากส่วนเซตรูมที่มีให้ยึดคอกันได้ฝ่ามือกว่าส่วนความกว้างอาจจะมีให้ค่อนข้างจำกัดอยู่บ้าง แต่ก็ไม่ถึงกับคับแคบจนรู้สึกอึดอัดแน่นอนเทียบวางในตำแหน่งที่เหมาะสม ส่วนทางพนักผู้



■ เบาะด้านหลังนั่งกันได้สบายพอสมควร พนักพิงหลังแบ่งเบาะ ชาย 60 องศา 40 องศา



■ เบาะหน้าหุ้มผ้าสีดำแต่งด้วยด้ายสีเทา เบาะคนขับปรับด้วยมือ เลื่อน เอน และระดับสูง-ต่ำได้ ส่วนด้านคนนั่งปรับได้เฉพาะเลื่อนกับเอนด้วยมือ

โดยสารด้านซ้ายขยับล้อไม่ยื่นออกมาเบียดเท้าซักเท่าไรนัก และพนักที่นั่งห้องโดยสารกับห้องเครื่องก็ทำเป็นมุมเอียง จึงสามารถวางเท้าและเหยียดขาได้ค่อนข้างจะสบาย เนื้อที่ของผู้โดยสารด้านหลังเรื่องความกว้างก็ค่อนข้างน้อยตามขนาดรถ ส่วนความยาวมีให้พอสมควร เมื่อนั่งลงไปแล้วเขาค้นหลังก็ครี้อๆ กับด้านหลังของพนักพิงเบาะหน้า โอมงค์กลางค่อนข้างสูงอยู่บ้างแต่ความกว้างไม่เท่าไรเวลานั่งจึงไม่ถึงกับรู้สึกกีดขวางเกะกะเท่าส่วนเนื้อที่ว่างเหนือศีรษะก็มีให้ใช้ยึดคอกันประมาณฝ่ามือ

ห้องเก็บของท้ายรถมีเนื้อที่ให้ใช้กันพอประมาณ หากจะวางสิ่งของขนาดยาวก็ต้องพับพนักพิงเบาะหลังลง แต่ถ้าเป็นการใช้งานตามปกติโดยรวมแล้วก็ถือว่าเพียงพอ โดยมีปริมาตร 240 ลิตรสามารถขนของที่จำเป็นยามท่องเที่ยวเดินทางได้เยอะเหมือนกัน โดยมีแผ่นปิดลิ้นกระบะด้านท้ายติดมาให้ใช้กันด้วย สำหรับบริเวณใต้พื้นวางของจะเป็นที่อยู่ของยางอะไหล่แบบคอมแพ็คท์ในกระตะเหล็ก

เน้นการใช้งาน

เนื่องจากเป็นรุ่นที่มีราคาต่ำสุด อุปกรณ์จึงมีให้ใช้กันเฉพาะเท่าที่สมควร ดูเบาบางไปบ้าง แต่ก็ดีตรงที่ไม่ต้องดูแลหรือซ่อมแซมกันมาก

การเปิดและปิดประตูรถใช้ระบบเซ็นทรัลล็อกแบบรีโมทคอนโทรล พร้อมกุญแจนิรภัย Immobilizer กับสัญญาณกันขโมย Burglar Alarm พร้อมด้วยระบบล็อกและปลดล็อก

อัตโนมัติ กับระบบสตาร์ทเครื่องยนต์แบบกดปุ่มสวิตช์ (Push Start Button) รวมทั้งระบบล็อกประตูอัตโนมัติ คอนโซลหน้าหุ้มด้วยหนังสีดำ ตกแต่งด้วยด้ายสีเทา มาตรฐานความเร็วแบบอนาล็อก มีมาตรวัดรอบเครื่องยนต์แบบดิจิทัลทางด้านซ้าย พร้อมไฟบอกตำแหน่งเกี่ยวกับ Trip A กับ B และระยะทางรวม ช่องทางด้านขวาเป็นอุณหภูมิภายนอก จอแสดงข้อมูลการขับขี่ พร้อมกับมาตรวัดน้ำมันเชื้อเพลิง ด้านบนตรงกลางแผงหน้าปัดเป็นหน้าจอสี่เหลี่ยม Center Display แบบสัมผัสขนาด 7 นิ้ว

สรุป

New MAZDA CX-3 2.0 BASE รถ Compact Crossover แบบ 5 ประตู 5 ที่นั่ง จัดว่ามีจุดเด่น



■ ภายในถูกพัฒนาภายใต้ปรัชญา Human-Centered Design ด้วยการจัดวางฟังก์ชันการใช้งานในตำแหน่งศูนย์กลาง เพื่อให้ผู้ขับไม่ต้องละสายตาดูจากถนน



■ พวงมาลัยหุ้มหนังทรงสปอร์ตแบบสามก้านปรับสูง-ต่ำ โกล้-โกล่า พร้อมสวิตช์ควบคุมเครื่องเสียงและจอแสดงผลข้อมูลการขับขี่บนพวงมาลัย

ที่น่าสนใจหลายอย่าง ไม่ว่าจะเป็นค่าตัวที่ตั้งเอาไว้เพียง 768,000 บาทเท่านั้นเอง ซึ่งสามารถดึงดูดและสร้างความสนใจให้กับลูกค้าได้เป็นอย่างมาก แกมยังเครื่องยนต์เบนซินที่มีขนาดโตถึง 2.0 ลิตร ขณะทำ

พรีครพวกในระดับราคาจะได้เครื่องยนต์ขนาด 1.5 ลิตรเท่านั้นเอง ซึ่งเครื่องยนต์ 2.0 ลิตรนอกจากจะให้พลังสูงมีการตอบสนองที่ดีแล้ว สำหรับรถประเภทนี้ยังประหยัดกว่าเครื่อง 1.5 ลิตรอีกต่างหาก พร้อมทั้งให้เกียร์อัตโนมัติ 6 จังหวะมาใช้ก็ด้วย การทรงตัวก็มีระดับความไว้วางใจสูงแม้จะขับด้วยความเร็วค่อนข้างสูงก็ตาม และเช่นเดียวกับระบบเบรคก็ให้ดีสค์เบรคทั้ง 4 ล้อ ที่สร้างความเชื่อใจในการหยุดได้เป็นอย่างดี

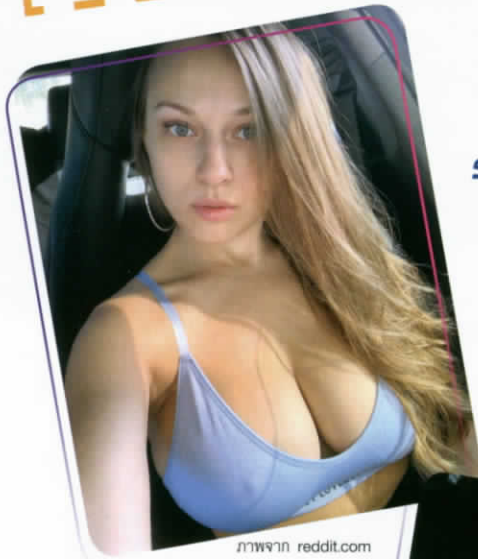
สำหรับจุดต่อยกมืออยู่บ้าง เนื่องจากเป็นรถคันเล็ก เรื่องเนื้อที่ภายในจึงมีให้ใช้กันอย่างค่อนข้างจำกัด แต่ก็เพียงพอสำหรับคนสี่หรือครอบครัวในระดับเริ่มต้น และอย่าลืมว่าเมื่อเป็นรถขนาดเล็กก็ให้ความคล่องตัวขับง่ายจอดง่ายเป็นสิ่งแลกเปลี่ยน นอกจากนี้ราคาค่าตัวที่เบาบางก็ทำให้บรรดาอุปกรณ์อำนวยความสะดวกหายไบบ้าง แต่พวกอุปกรณ์ที่จำเป็นตลอดจนบรรดาอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยก็ยังมีให้ใช้กันไม่น้อย

ข้อมูลและรายละเอียดการขับขี่ New MAZDA CX-3

รุ่น	2.0 BASE
แบบ	Compact Crossover 5 ประตู
สมรรถนะ	
ตัวเลขจากการทดลองขับ วัดด้วยเครื่องมือ VBOX II Lite และ VERICOM VC 3000 DAQ	
อัตราเร่ง (เกียร์ D ปิดแอร์)	
ความเร็ว (กม./ชม.)	เวลา (วินาที)
0-40	2.83
0-60	5.12
0-80	7.39
0-100	10.95
0-120	14.25
อัตราเร่ง 1/4 ไมล์	17.39 วินาที ที่ความเร็ว 138.42 กม./ชม.
ความเร็วสูงสุด	198 กม./ชม.
อัตราเร่งแซง (เกียร์ D เปิดแอร์)	
ความเร็ว (กม./ชม.)	เวลา (วินาที)
40-60	2.25
40-80	4.72
40-100	7.31
40-120	11.29
ความเร็ว 100 กม./ชม.	
เกียร์ 5	2.500 รอบ/นาที
เกียร์ 6	2.100 รอบ/นาที
อัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง	
ในเมืองเฉลี่ย 9.16 กม./ลิตร	เดินทาง 19.68 กม./ลิตร (ที่ความเร็วเฉลี่ย 100 กม./ชม.)
ราคา ณ วันทดสอบ (กรกฎาคม 2563)	768,000 บาท

เจอสะพาน

แล้วท้อ



ภาพจาก reddit.com

วันก่อนมีโทรศัพท์เข้ามา แต่ไม่ได้รับสายเพราะกำลังยุ่งอยู่ จนกระทั่ง (งาน) เสร็จเรียบร้อย แล้วจึงหยิบโทรศัพท์ขึ้นมาดู ก็พบว่ามันเป็นเบอร์ของหญิงคนหนึ่ง ซึ่งคุณเธอคนนี้ก็เล็งๆ เอาไว้เหมือนกันว่าจะจับชกท่อย พูดยกทหน้าตาคุณเธอก็จัดอยู่ในระดับดี แม้จะไม่ถึงกับโดดเด่นอะไรนัก แต่ผิวก็ละเอียดเนียนขาวจืด และรูปร่างของสาวเจ้าพุดก็ดูอย่างเดียวกับว่า "อ้อ ท้อ" ชนิดเห็นข้างหลังแล้วทนมุ่โหมไม่เค็มแขงมาคูดข้างหน้า หากไปบวชต้องได้อู่จนเป็นสมการแน่เลย



ภาพจาก thechive.com

เมื่อโทรศัพท์กลับไปให้คุณเธอก็เล่าให้ฟังว่ารถของคุณเธอ มีปัญหาเรื่องการทำงานของเกียร์ เวลาออกรถในตอนเช้าช่วงแรกนั้น หลังจากเข้าเกียร์ D แล้วรถไม่ยอมขยับเดินหน้า ต้องรออยู่ครู่ใหญ่ๆ เกียร์ถึงจะยอมทำงาน และตอนแรกเวลาเกียร์เปลี่ยนจังหวะ จะมีอาการกระตุกไม่ราบเรียบ ต้องขับรอไปอีกกระยะหนึ่งประมาณ 10-15 นาที เกียร์ถึงจะทำงานได้เป็นปกติ ยกเว้นบางจังหวะช่วงเกียร์เปลี่ยนถึงจะมีอาการกระตุก แต่ไม่รุนแรงจนรู้สึกได้ชัดเหมือนตอนแรก เพียงแค่พอรู้สึกได้เท่านั้นเอง คุณเธออยากทราบว่าจะต้องทำอะไร เอรารถเข้าศูนย์ เอรารถเข้าอู่ หรือจะขับรตมาให้หมซ่อม ก็เลยตอบคุณเธอไปว่าไม่ต้องทำอะไรทั้งนั้น แคเป็นแฟนผมก็พอแล้ว...แ๊ะ แ๊ะ

พยายามนึกอยู่ว่าคุณเธอใช้รถอะไร รุ่นไหน เพราะจำไม่ได้แล้ว จำได้แต่เพียง ดุม ดุม เท่านั้น เนื่องจากมันทึมตา..เอ๊ย..สะกดตาเป็นพิเศษ ทำให้ต้องใช้เวลายุ่งชั่ครู่ถึงนึกออกว่ารถของคุณเธอนั้นเป็นรถญี่ปุ่นคันเล็ก ระบบถ่ายทดกำลังเป็นเกียร์อัตโนมัติแบบ CVT ที่ใช้สายพานกับการเปลี่ยนขนาดพูลเลย์เป็นตัวกำหนดจังหวะเกียร์ ซึ่งตามปกติแล้วการทำงานจะไม่มีปัญหา ส่วนจังหวะการเปลี่ยนเกียร์จะราบเรียบต่อเนื่องเป็น

รตยนต์ก็ไม่ต้องไปจากคนเรา หากทิ่งๆ ขว้างๆ ปล่อยให้รตอยากอายุย่อมไม่ยืน แต่มยังไม่สบายเป็นนุ่นเป็นนี่คอยรอนอยู่เรื่อย ในทางตรงกันข้ามถ้ามีการดูแลเอาใจใส่ คอยเอาอกเอาใจพาไปนวด..เอ๊ย..หาของบำรุงสุขภาพ เปลี่ยนถ่ายของเหลวต่างๆ และพวกไส้กรองตามกำหนดระยะเวลา แบบนี้อายุย่อมยืนยาวและไม่ก่อเรื่องให้วุ่นวาย แต่ถ้าเอาอกเอาใจแล้วยังเทรอีกแบบเดียวกับ "ไอ้ตัวคูด" อย่างนี้ต้องเอาไปทำเป็นกระถางต้นไม้ปลูกสะระแหน่ซะให้ขิด...!!

พิเศษ อันเป็นจุดเด่นของเกียร์แบบนี้ เรื่องอาการกระตุกช่วงเปลี่ยนเกียร์นั้นไม่เคยปรากฏ จึงถามไปว่ารถของคุณเธอริ่งไปเท่าไรแล้ว สาวเจ้าก็ตอบว่าประมาณ 80,000 กว่าโล

ลักษณะเช่นนี้สำหรับรถที่ใช้เกียร์อัตโนมัติระบบ CVT ซึ่งการทำงานจะอาศัยการขยับเลื่อนเพื่อเปลี่ยนขนาดของพูลเลย์สองตัวเป็นการเปลี่ยนอัตราทดเกียร์ แบบเดียวกับเกียร์รถจักรยานที่อาศัยการเปลี่ยนขนาดของจานเฟืองตัวหน้าที่บ้านโดดกับเฟืองตัวหลังที่ล้อหลัง ปัญหาจึงน่าจะเกิดขึ้นจากการขยับเลื่อนตัวของพูลเลย์ไม่ถูกต้อง ซึ่งผู้ตกเป็นจำเลยควรจะเป็นสายพานขับเคลื่อนแรงดันน้ำมันเกียร์ เช่นเซอร์ตัวแห่งเกียร์ เช่นเซอร์ความเร็ว

หรือแม่แต่ตัวน้ำมันเกียร์เองก็เป็มได้ นอกเหนือจากนี้ก็เป็นชุดควบคุมซึ่งคูดแล้วคูดข้างจะยุ่งเอาเรื่องเหมือนกัน

อันที่จริงในการตรวจเช็คหรือซ่อมแม้จะวุ่นวายอยู่บ้าง ก็ใช้ว่าจะทำไม่ได้ซะเลย เพียงแต่รุดุ่นนี้มักจะมีปัญหาเรื่องการทำงานของเกียร์ ยามที่มีวัยของการทำงานแฉวๆ แสนกิโล อาการเกียร์เกเรค่อนข้างจะมีมาก จึงแนะนำคุณเธอให้นำรถเข้าศูนย์ไปติกว่าทางศูนย์เค้ารู้ว่าควรจะทำอย่างไร เพราะเจออยู่เป็นประจำ

หลังจากที่คุยกับคุณเธอต่อมาซักอาทิตย์เห็นจะได้ คุณเธอก็โทรศัพท์มาหาอีกครั้ง บอกว่ารถซ่อมเกียร์เรียบร้อยแล้วละ ตอนนีใช้งานได้ดีไม่มีปัญหาอันใดเลย ก็



ภาพจาก tflcar.com

เลยถามคุณเธอไปว่าทางศูนย์บอกหรือเปล่าว่าเกียร์เป็นอะไร สาวเจ้าได้ตอบมาสั้นๆ ว่า “ไม่รู้” แล้วอธิบายต่อว่าเป็นเพราะทางศูนย์ไม่ได้ซ่อมเกียร์ให้ แต่ใช้วิธีเปลี่ยนเกียร์ใหม่ทั้งคู่... พอได้ฟังสาวเจ้าพูดถึงตรงนี้ก็รู้สึกหนาวขึ้นมาทันที เพราะรู้ที่อยู่ราคาเกียร์ใหม่นั้นว่ากันเป็นแสน จึงถามต่อไปว่าทางศูนย์เค้าคิดค่าซ่อมงานนี้ไปเท่าไร สาวเจ้าก็ตอบว่า “ไม่คิด” งานนี้ทางศูนย์เปลี่ยนให้ฟรี



ภาพจาก team-bhp.com

สงสัยคือ...**เป็นแบบนี้ถึง...** และเกียร์ลูกใหม่ที่ทางศูนย์เปลี่ยนให้ได้รับการปรับปรุงใหม่แล้วหรือยังคงมีปัญหาเหมือนเดิม และหากมีปัญหาทางศูนย์จะเปลี่ยนให้ฟรีอีกหรือเปล่าว่า...??

ซึ่งเรื่องนี้ก็ไม่ได้บอกกับสาวเจ้าไป เกรงว่าคุณเธอจะเป็นกังวล อีกทั้งยังมีเวลาอีกหลายปีว่าจะได้รับคำตอบว่าเกียร์จะมีปัญหาหรือไม่ จึงเพียงแต่บอกให้ดูแลรักษาเกียร์ให้ดี ทั้งเรื่องการใช้น้ำมัน ออยลากเกียร์ หรือช่วงที่ติดต่อกันนานหลายๆ ชั่วโมง และควรขยับเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเกียร์ให้บ่อยกว่าเดิมหน่อยก็แล้วกัน โดยลงมือก่อนกำหนดของทางศูนย์ซักเล็กน้อย เนื่องจากสภาพอากาศและการจราจรของบ้านเรา ค่อนข้างจะโหดร้ายต่อการทำงานของเกียร์มากกว่าบ้านอื่น อาการโทรมของรถเครื่องยนต์ หรือเกียร์จึงเกิดขึ้นก่อนระยะเวลาที่กำหนด

เรื่องราวประเภท “(มัน) เป็นแบบนี้ถึง” นั้น มีให้เห็นหลายครั้ง ซึ่งก็ไม่เข้าใจว่าทำไมถึงเกิดขึ้นได้ **ลำพังรถคันเล็กราคาถูก ก็ยังออกตัวได้** **ว่าเป็นรถที่มีค่าตัวต่ำ ระบบและการทำงานบางอย่างจึงมีปัญหาอยู่บ้าง** แต่พวกรถคันโตก็มีราคาแพงล่ะ **ทำไมถึงยังเป็นแบบนี้ได้...??!!**

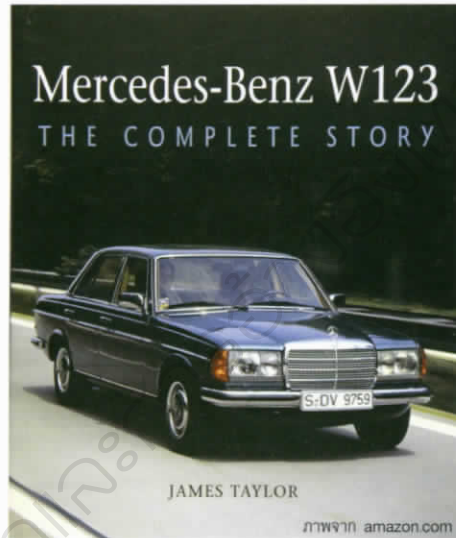
วันหนึ่ง...ก็จำ
ได้แน่นอนว่าเป็นวันหยุดแล้ว
ค่อนข้างมากทางท้ายเดือน
ด้วย เนื่องจากวันนั้นนอน
เล่นอยู่กับบ้านเฉยๆ ไม่มี
ปัญหาแร่โตไปไหนเพราะ
งบประมาณหมด จึงทำได้
แค่เพียงจับ “วุ้น” และ
นอนหลับไปกลิ้งมาอยู่กับบ้านเท่านั้นเอง



ภาพจาก youtube.com

ประมาณว่าเป็นช่วงสายๆ ซึ่งยังไม่ตื่นตีซึกเท่าไรหรอก เพียงแค่ลืมตาหันซ้ายได้เพียงข้างเดียว กระจ่างซึกใหญ่ๆ ค่อยลืมตาขวา และตอนนั้นเป็นช่วงที่ฝนฟ้าตกจึงค่อนข้างจะรู้สึกสบายเป็นพิเศษ ขณะที่กำลังนอนคิดถึงอะไรเรื่อยเปื่อยอยู่นั้น ก็มีเสียงโทรศัพท์ดังขึ้นมา ทำให้ต้องรีบหาลูกขึ้นไปรับโทรศัพท์ สาเหตุที่ต้องรีบเพราะแน่ใจว่าผู้ที่โทร.มากำลังเดือดร้อนหรือเป็นเรื่องด่วน ไม่งั้นพรรคพวกจะไม่โทรศัพท์มาอย่างเด็ดขาด หากไม่มีกรณีหมายล่งหน้า ในช่วงเวลาตอนเช้า (สายๆ) แบบ

นี้ เนื่องจากจะเกิดการ “ของขึ้น” ได้ง่ายมาก ก็ (พยายาม) ตื่นเข้ามาเกือบทั้งอาทิตย์ ขอดิ้นสายๆ ซักวันสองวันยังมารบกวนกันอีก แบบนี้จะไม่ให้โมโหได้อย่างไร เรื่องของเรื่องก็เป็นไปตามความคาดหมาย พรรคพวกคนหนึ่งรอดเกิดมีอาการผิดปกติ จึงโทรศัพท์มาปรึกษาว่าสมควรจะทำการใดดี



ภาพจาก amazon.com

เจ้าเพื่อนคนนี่จัดอยู่ในพวก “มีกะตังค์เยอะ” และนิยมจับ “วุ้น” เป็นพิเศษ แต่จะเป็น “วุ้น” ขวดเขียวตามฐานะ ไม่ใช่พวกขวดสีน้ำตาลราคาเบาๆ และเท่าที่รู้มาเฉพาะภาวชื่ออย่างเดียว เจ้าเพื่อนคนนี่ต้องเสียปีละหลายสิบล้าน ดังนั้นคิดเอาเองละกันว่าจะมีรายได้ปีละเท่าไร แต่รถที่ใช้กลับเป็นรถเก่าอายุพอๆ กับลูกชายคนโตนั้นแหละ ถึงแม้จะเป็นรถยี่ห้อแพง แต่ก็ เป็นรถรุ่นเก่าที่พอจะเรียกว่าใกล้จะเป็นรถโบราณอยู่แล้ว ก็ไม่เข้าใจเหมือนกัน ทั้งๆ ที่ฐานะพอที่จะซื้อรุ่นใหม่ป้ายแดงมาความเล่นได้ทีละครั้งโหล...!??

สำหรับปัญหาของรถใบ
ตอนนี้คือ ก็อาการ “เร่งไม่ค่อย

ขึ้น” และล่าสุดนี้พบว่าจะมีปัญหา
ตอนขับขึ้นสะพาน จะพบว่ามี
อาการไม่ค่อยมีแรงกว่าจะเร่งรถให้
ผ่านสะพานได้มักจะต้อง “มีรายการ
ลุ่น” ว่าจะสามารถผ่านไปได้หรือไม่
เรียกว่า “เจอสะพานหรือต้องขึ้น
ทางชันเมื่อไหร่ ก็รู้สึกท้อขึ้นมา
ทันที”

ช่วงที่รถมีอาการเร่งไม่ค่อยขึ้นนั้น ตอนแรกเพื่อนคนนี้ก็ได้อารดเข้าช่างที่รู้จักกัน ซึ่งก็เคยเอาเข้าไปทำหลายครั้งหลายหนแล้ว การซ่อมบางครั้งที่ดี บางครั้งก็มีปัญหาเหมือนกัน แต่อาศัยที่รู้จักกันมานานก็ไม่ค่อยจะคิดอะไร แม้จะพบว่าบางครั้งพวกคิดค่าอะไหล่ค่าแรงแพงไปหน่อยก็ตาม

ผลจากการ

ตรวจเช็คช่างได้แจ้งว่า ปัญหาเกิดขึ้นจากการทำงานของเกียร์มีปัญหา อาจจะเป็นที่แรงดันน้ำมันเกียร์รั่วไหล เพราะที่เรือนเกียร์จะมีน้ำมันซึมออกมา หรือเป็นที่คลัทช์เกียร์ใกล้จะหมดก็ได้ สำหรับค่าซ่อมรวมค่าอะไหล่ ในการซ่อมเกียร์ก็อยู่ประมาณ 40,000 บาท ใช้เวลาในการซ่อม 3 วัน

เมื่อเพื่อนได้ยินคำบอกเล่าจากช่าง เจ้าเพื่อนก็พยักหน้ารับ พร้อมกับพูดขึ้นว่า ขอเวลาว่างอีกนิดแล้วถึงจะเอารถเข้ามาทำ เนื่องจากต้องใช้เวลารอหลายวันกลัวว่าจะไม่มีรถใช้

อันที่จริงเจ้าเพื่อนก็บอกไปนั่นเองแหละ เพราะที่บ้านเพื่อนยังมีรถลุยพวก SUV อยู่อีกคัน แต่ที่ยังไม่ทำเพราะไม่แน่ใจว่าปัญหาเป็นที่เกียร์หรือเปล่าว่า โดยตั้งใจว่าจะลองเอารถไปให้ช่างอีกคนดูก่อน... ก็คงเป็นเพราะความ

รอบคอบแบบนี้เองกระมัง จึงทำให้เพื่อนมีฐานะดีได้เป็นเศรษฐีอย่างทุกวันนี้

ในวันต่อมาเจ้าเพื่อนคนนี้ก็ขับรถคันที่เป็นปัญหา ไปยังอู่ซ่อมอีกแห่งหนึ่ง ซึ่งก็เคยมาใช้บริการหลายครั้งแล้วเหมือนกัน เพียงแต่ว่าอยู่ไกลก็เลยไม่ค่อยจะเอาารถไปซ่อมซักเท่าไร ส่วนใหญ่ก็มักจะซ่อมกันอยู่ที่ไปครั้งแรกมากกว่าแม้จะรู้ว่าคิดแพงไปบ้าง แต่ก็อยู่ใกล้บ้านไปมาสะดวกกว่าก็เลยเข้าไปใช้บริการกันบ่อยหน่อย



ภาพจาก autoweek.com

หลังจากช่างได้ตรวจเช็คและนำรถออกไปลองขับแล้วก็แจ้งว่าระบบเครื่องยนต์มีปัญหาทำให้ไม่ค่อยจะมีกำลัง ส่วนจะเป็นที่ตัวไหนก็ยังไม่รู้ก็ต้องขอเวลาตรวจเช็คซักพักนึงก่อน ฝ่ายเจ้าเพื่อนพอได้ยินช่างบอกแบบนี้ก็

แก้งงพูดขึ้นว่า "คิดว่าจะเป็นที่เกียร์ซะอีก" ช่างก็ส่ายหน้าแล้วตอบว่าถ้าเป็นที่เกียร์สินเพราะคลัทช์หมดก็น่าจะมีอาการกระตุกในบางจังหวะและที่สำคัญคือ จะเป็นประเภทไปแต่รอบเครื่องคือ เร่งรอบเครื่องได้แต่รถไม่ค่อยจะยอมไป เพราะคลัทช์ใกล้หมดทำให้คลัทช์ลื่นจับแรงบิดไม่อยู่ แต่รถคันนี้เวลาที่รู้สึกรถไม่มีแรง รอบเครื่องก็ขยับเพิ่มช้ามากทำให้ไม่มีกำลัง แสดงว่าปัญหาอยู่ที่เครื่องยนต์ซึ่งรอบเครื่องไม่ค่อยจะยอมเพิ่มตามการกดคันเร่ง

ฝ่ายเจ้าเพื่อนพอได้ยินช่างตอบแบบนี้ ก็พยักหน้าแล้วคิดในใจว่าไม่เหตุผล ก็เลยทิ้งรถไว้ให้ช่างคนนั้นเป็นผู้ลงมือจัดการ

วันต่อมาช่วงตอนสายๆ ช่างก็โทรศัพท์มาหาเพื่อนบอกรถซ่อมเสร็จเรียบร้อย ให้มารับรถกลับไปได้แล้ว เจ้าเพื่อนก็เลยนั่งรถแท็กซี่ไปที่อู่ พอไปถึงก็เจอกับช่างแล้วช่างก็แจ้งว่าสาเหตุที่รถไม่มีกำลังเป็นเพราะฝาครอบจานจ่ายเสีย พอตีมีจานจ่ายเก่าที่แกะมาจากเครื่องเก่าที่ยกออกมาเพื่อเปลี่ยนเครื่องใหม่แล้วเก็บเอาเครื่องเก่ามาเป็นอะไหล่ ซึ่งหลังจากเปลี่ยนฝาครอบจานจ่ายแล้วอาการก็กลับมาเป็นปกติ สามารถเร่งเครื่องยนต์ได้ไม่อืดเหมือนก่อนแล้ว แต่ถ้าจะเปลี่ยนฝาครอบจานจ่ายเป็นของใหม่ก็ได้ แต่ต้องรอซักชั่วโมงเพื่อจัดหอะไหล่ นอกจากนี้ก็ได้จัดการกับเกียร์ที่มีน้ำมันรั่วแล้วโดยการเปลี่ยนปะเก็นให้ใหม่



ภาพจาก john-haynes.com

ก่อนที่เพื่อนจะตอบกับช่างก็ได้ขอลองขับรถดูก่อน เพื่อตรวจเช็คว่ารุดเป็นไบบ้าง ดีขึ้นกว่าตอนที่เคยเป็นปัญหาขนาดไหน และเมื่อเพื่อนได้ลองขับก็พบว่าอาการดีขึ้นกว่าเดิมเยอะ รู้สึกเหมือนกับตอนที่รถเป็นปกติ การเร่งก็ไม่อืดอาดไร้กำลังเหมือนเก่าแต่ให้อัตราเร่งที่ดีแล้ว อีกทั้งยังให้ความรู้สึกว่ารุดเบตาเครื่องเดินเรียบขึ้น ส่วนอัตราเร่งรู้สึกว่าจะดีกว่าที่เคยซะด้วยซ้ำไปสร้างความพึงพอใจให้กับเพื่อนมาก ดังนั้นเมื่อเพื่อนขับรถกลับมาถึงที่อู่ก็ถามช่างแต่เพียงว่าคิดค่าลงไม่ลงมือไปเท่าไร ต่อจากนั้นก็จัดการรูดบัตรจ่ายไปแล้วขับรถกลับบ้าน



ภาพจาก petrolicious.com



ภาพจาก pinterest.com

*** เข้าเกียร์ D แล้วรถไม่ยอมขยับ**
*** เจอสะพานหรือทางชันเป็นต้อง "ลื่น"**

หลังจากนั้นมาประมาณซัก 2-3 อาทิตย์เห็นจะได้ เจ้าเพื่อนก็พบว่ารถที่ขับอยู่นั้นเริ่มมีอาการเดิมกลับมาอีกแล้ว คราวนี้นอกจากจะไม่มีแรงที่รอบสูงแล้วยังไม่มีแรงยามขึ้นสะพานหรือขึ้นเนินชันที่สูงอีกด้วย เจอเส้นทางชันที่สูงที่ไรมีสันทุกที่ว่าจะรุดหรือไม่รุด ด้วยเหตุนี้จึงต้องโทรมาถามว่ารถเป็นอะไร

งานนี้ท่าทางคงจะไม่ง่ายเท่าไรนัก เท่าที่นึกเอาไว้ นอกจากปัญหาเรื่องระบบหัวฉีดหรือแรงดันหัวฉีดแล้ว ก็อาจจะเป็นที่ระบบจุดระเบิดเริ่มเสื่อมแล้วก็เป็นได้ หรือมีฉนวนกันก็อาจจะมีปัญหาที่ระบบไฟ คือ ไฟไม่แก่ตามรอบเครื่องที่เพิ่มขึ้นทำให้อุปกรณ์สูงไม่ค่อยจะมีแรง และสืบเนื่องมาจากการทำงานของกล่องควบคุมมีปัญหา สำหรับเรื่องที่ว่าน่าจะใกล้เคียงที่สุด ก็น่าจะเป็นที่วาล์วเป็นปัญหา ซึ่งอาจจะเป็นที่วาล์วยันเปิดได้ไม่เต็มที่หรือวาล์วอัตโนมัติก็เป็นได้เหมือนกัน เลยบอกเพื่อนไปว่าให้ขับรถมาหาที่บ้านแล้วกันจะได้ตรวจเช็คให้

พอวางโทรศัพท์ไปแล้วก็นั่งบิตซีเกียจแล้วคิดนู่นคิดนี่ไปเรื่อย ยังไม่ทันถึง 5 นาทีเลยปรากฏว่ามีเสียงคนเปิดประตูรั้ว

หน้าบ้าน หลังจากลุกขึ้นแล้วโผล่หน้าออกไปดูก็เห็นเพื่อนคนนี้ขับรถเก่าๆ ของมันเข้ามาจอดในบ้านแบบนี้แสดงว่าเจ้าเพื่อนมันโทรศัพท์เข้ามาอึดตอนที่มันจอดรออยู่ปากซอยนี่เอง ซึ่งในตอนแรกก็ตั้งใจเอาไว้ว่าเจอหน้าจะ

โวยซะหน่อย ที่ไม่เกรงอกเกรงใจกันเลย โทรศัพท์มาก็ตอนสายๆ ยังไม่ตื่นดี โทรศัพท์เสร็จก็โผล่เข้ามาเร็วแบบนี้ยังไม่ทันได้เตรียมตัวทำอะไรเลย แต่พอเห็นของที่มีเพื่อนหิ้วลงมาจากรถ รู้สึกจะเป็นน้ำองุ่นแดงเก่าๆ ที่เก็บเอาไว้มานานก็เปลี่ยนใจเป็นเชื่อเชิญให้นั่งพักพร้อมเตรียมแก้วกับที่เปิดขวดเอาไว้เรียบร้อย

ตอนนั้นยังแต่งชุดนอนอยู่ซึ่งเป็นแพชั่นใหม่ล่าสุดประกอบด้วยเสื้อยืดหลวมๆ กับกางเกงบอลตัวใดๆ คิดว่าไม่น่าเกลียดอันใดจึงรีบเปิดขวดแล้วปล่อยให้เพื่อนน้ำองุ่นหายใจ ต่อจากนั้นก็ขอตัวไปล้างหน้าแปรงฟันก่อนแล้ก็รีบกลับมาซิมน้ำองุ่นเก่าๆ ที่เพื่อนหิ้วติดมือมา เห็นเค้าวาดตอนเช้าหากกินน้ำผลไม้จะดีต่อสุขภาพสงสัยคงจะจริง เพราะรู้สึกสดชื่นชาบชาติเหลือเกิน

หลังจากนั้นก็ชวนเพื่อนเดินไปเทรด โดยไม่ลืมนำน้ำองุ่นที่เติมเพิ่มใหม่จนเต็มแก้วติดมือไปด้วย พอเดินกับเพื่อนมาถึงที่รถก็ขอให้เพื่อนสตาร์ทติดเครื่องยนต์ดูพบว่าช่วงเดินเบาคือเครื่องจะลั่นอยู่บ้างนิดหน่อย เครื่องเดินไม่ค่อยจะเรียบเท่าที่ควร โดยเฉพาะช่วงแอร์ทำงานจะรู้สึกว่ารุดมีอาการ



ภาพจาก automart.co.za

สั้นเพิ่มมากขึ้น ถึงแม้จะรู้สึกไม่ค่อยดีเท่าไรแต่ก็ยังสามารถทำงานได้ ส่วนเรื่องของระยะห่างวาล์วที่

เคยคิดเอาไว้ในตอนแรก เมื่อฟังเสียงการทำงานของเครื่องยนต์ยามเร่งเครื่อง ก็ไม่พบเสียงดังผิดปกติแต่อย่างใด จึงเก็บเรื่องวาล์วนี้อเอาไว้ก่อน ต่อจากนั้นก็หันมาบอกเพื่อนว่าขอลองขับรถดูหน่อยว่าอาการเป็นประการใดบ้าง

อันที่จริงตอนนั้นก็ยังเป็นมันอยู่เพราะยังหาสิ่งบอกเหตุยังไม่ได้เลย สำหรับการที่ต้องมานั่งไล่ทีละอย่างมันก็ได้ เพียงแต่ต้องใช้เวลาเยอะไปหน่อย ถ้าไม่จำเป็นก็ไม่อยากลงมือแบบนั้น ก็เลยคิดว่าจะอาศัยการทดลองขับเพื่อดูอาการของรถนี้แหละ เป็นตัวหาว่าตัวทำเรื่องน่าจะเป็นสาเหตุใดบ้าง

จากการสังเกตอาการของรถในตอนขับนั้น พบว่าอาการของรถก็มีลักษณะคล้ายกับที่เพื่อนบอก คือ ในช่วงเดินเบามาเมื่อเครื่องจะสั้นมากหน่อย



ภาพจาก pinterest.de

แต่ก็ไม่มีปัญหาอันใด ยังสามารถออกตัวและเร่งได้ แม้จะพบว่ากำลังของเครื่องยนต์ดูเหมือนว่าจะน้อยลงกว่าที่ควรก็ตาม แต่พอเร่งความเร็วไประดับหนึ่งก็รู้สึกว่ารถชักจะตื้อๆ ความเร็วไม่ค่อยจะยอมเพิ่มซักเท่าไรหรอก โดยเฉพาะหากเป็นการขับขึ้นสะพานจะรู้สึกได้เลยว่าเหมือนรถไม่ค่อยจะมีกำลัง อยากรู้ก็ตามในช่วงแรกก็คิดเอาไว้อยู่ 2 อย่าง คือ ถ้าไม่เป็นที่หัวฉีดมีปัญหา หรือแรงดันหัวฉีดผิดปกติอันเนื่องมาจากปั๊มแรงดันอ่อนแรง ซึ่งจำได้ว่าปั๊มน้ำมันของรถรุ่นนี้จะซุกเอาไว้ที่ใต้ท้องรถด้านท้าย สงสัยงานนี้คงต้องมีรายการมุดใต้ท้องรถกันบ้างแล้ว

สำหรับตัวการต่อไปก็อาจเป็นไปได้ว่าเกิดจากระบบจุดระเบิดมีปัญหา พอนึกถึงเรื่องนี้ก็จำได้ว่าเพื่อนบอกว่ารถคันนี้เคยมีอาการแบบนี้มาก่อน แต่พอช่างได้เปลี่ยนฝาครอบจานจ่ายไปตัวหนึ่งอาการก็หายไปพลิตั้ง ดังนั้นไม่แน่ว่าปัญหาคราวานี้อาจจะเกิดขึ้นจากฝาครอบจานจ่ายก็ได้ เพราะที่เพื่อนเปลี่ยนไปคราวที่แล้วเป็นฝาครอบจานจ่ายเก่า ดังนั้นจึงตัดสินใจแวะร้านขายอะไหล่ใกล้ๆ บ้านที่รู้จักกันดี ขอซื้อฝาครอบจานจ่ายของรถรุ่นนี้ไปอันหนึ่ง โดยยังไม่ได้จ่ายตั้งค้อติดไว้ก่อนเพราะตอนนั้นออกมาโดยไม่ได้หยิบกระเป๋าตั้งค้อออกมาด้วย ซึ่งก็ไม่มีปัญหาอันใดเพราะเคยเซ็นมาหลายครั้งแล้ว ในใจก็คิดว่าถ้าไม่ได้ใช้ก็จะเอามาคืน นอกจากนี้ยังคิดว่าจะเอาสายหัวเทียนไปอีกชุดด้วยซ้ำ แต่มาคิดอีกทีถ้าสายหัวเทียนไม่ใช่งานที่ซ่อมรถในตอนแรกก็คงเปลี่ยนไปแล้ว ก็เลยไม่ได้เซ็นมาด้วย

พอกลับมาถึงบ้านก็จอดรถเปิดฝากระโปรงทิ้งไว้ แล้วไปนั่งกิน "น้ำองุ่น" คุยเฮฮากับเพื่อน ทั้งนี้เพื่อรอให้เครื่องเย็นลงหน่อยจะได้ลงมือสะตวก ซึ่งเจ้าเพื่อนก็ไม่ได้ว่าอะไรเพียงแต่ระหว่างคุยรู้สึกว่ามีเพื่อน



ภาพจาก drive-my.com

จะโทรศัพท์บ่อยครั้ง ตอนแรกก็คิดว่าคงคุยติดต่อเรื่องธุรกิจตามประสานรวยที่มีธุรกิจจวนวาย เพียงแต่มีความรู้สึกว่ามีเพื่อนจะพูด

เพราะไปหน่อยเท่านั้นเอง และเพิ่งจะรู้ว่าที่มันพูดด้วยก็คือ เซียนหมากที่บ้าน ก็ตอนที่มันหันมาพูดว่าได้ออกกับทางบ้านไว้ว่าวันนี้จะเอารถมาให้เพื่อนช่วยซ่อม...??!!

เมื่อนั่งคุยกันจนเห็นว่าเครื่องยนต์น่าจะเย็นลงแล้ว ก็ลุกขึ้นเดินไปที่รถจอดอยู่ เพื่อลงมือจัดการปัญหาที่เกิดขึ้น โดยอันดับแรกก็ลองขยับฝาครอบจานจ่ายเคยเปลี่ยน (ของเก่า) พบว่าสามารถขยับได้เล็กน้อย แสดงว่าตัวลอคฝาครอบจานจ่ายเริ่มไม่ลืตดีแล้ว จึงถอดฝาครอบจานจ่ายออกมามดูเขี่ยก็พบว่าหลายสูบได้ลืกร่อนไปเยอะเหมือนกัน พร้อมกับนึกในใจว่าคิดถูกที่แวะซื้อฝาครอบจานจ่ายมาด้วย ต่อจากนั้นก็จัดการย้ายชุดสายหัวเทียนด้วย และเมื่อสังเกตดูพบว่าสภาพสายหัวเทียนยังดีอยู่มากคล้ายกับว่าเพิ่งจะเปลี่ยนมาไม่นานเท่าไรเลยหันไปถามเพื่อนที่ซื้อมาชิ้นข้างๆ ดูการซ่อมรถว่าสายหัวเทียนเพิ่งเปลี่ยนหรือ เจ้าเพื่อนก็ไม่ได้พูดอะไรนอกจากพยักหน้าเท่านั้น แต่เท่าที่สังเกตดูคล้ายกับว่าเจ้าเพื่อนก็ไม่ได้สนใจในการซ่อมรถซักเท่าไร มักจะมองไปทางประตูรั้วที่หน้าบ้านมากกว่า งานนี้ก็ได้แต่เก็บความสงสัยเอาไว้เท่านั้น

เมื่อเปลี่ยนฝาครอบจานจ่ายกับจัดการสายหัวเทียนเสร็จเรียบร้อย ก็ให้เพื่อนติดเครื่องแล้วเร่งดู ก็พบว่าเครื่องยนต์มีการตอบสนองที่ดี รอบเดินเบาก็รู้สึกทำงานได้มันขึ้นและเมื่อเปิดแอร์เครื่องก็ไม่สั้นเหมือนเก่า เพื่อความแน่ใจก็อยากจะทำเอาไปลองขับดูเลยหันมาเรียกเพื่อนให้ไปด้วยกัน เนื่องจากตัวมันเป็นเจ้าของรถน่าจะรู้ว่าอาการของรถดีขึ้นหรือเปล่า แต่ก็ต้องแปลกใจเมื่อเจ้าเพื่อนกลับบอกให้ออกไปขับลองรถเพียงคนเดียว ตัวเพื่อนจะอยู่เฝ้า



ภาพจาก youtube.com

บ้านให้เอง พร้อมกับบอกว่าลำพังผมขับก็น่าจะรู้ว่ามันเป็นอย่างไร

เมื่อเป็นเช่นนั้นก็ไม่อยากได้เงิ่นอะไร เพียงแต่ขอตั้งค้อจากเพื่อนจำนวนหนึ่ง สำหรับจ่ายเป็นค่าอะไหล่ฝาครอบจานจ่ายที่เอามาก่อน โดยตั้งใจว่าถ้ารถขบติไม่มีปัญหาที่จะแวะที่ร้านชำระค่าอะไหล่ซะเลย

ผลจากการลองขับรถพบว่ารถวิ่งได้ดีไม่มีปัญหาอันใด รอบเดินเบาก็เดินได้เรียบ อัตราเร่งก็ดีขับขึ้นเนินหรือสะพานก็ไปได้แจ่มระหว่างทางก็เลยแวะร้านขายอะไหล่เพื่อชำระค่าฝาครอบจานจ่ายที่เขี่ยมาในตอนแรก ต่อจากนั้นก็ขับรถกลับบ้าน และเมื่อเสียวรถเข้าบ้านก็เห็นมีรถมาจอดอยู่คัน ซึ่งพยายามคิดดูแล้วก็ไม่คิดว่าเป็นรถของเพื่อนคนไทย และยังมันยังขึ้นเมื่อเห็นเพื่อนที่นั่งรออยู่กำลังนั่งคุยกับสาวคนหนึ่งที่นั่งรออยู่ท่าหลังที่รู้สึกใจเต้นเพราะเห็น "อ้อท้อ" เลยเชียว

พอเดินไปใกล้เจ้าเพื่อนก็ลุกขึ้นแล้วแนะนำสาวเจ้าคนนั้นให้รู้จัก เห็นหน้าตาและรูปร่างแล้วต้องยอมรับว่าเยี่ยมจริงๆ ซึ่งเจ้าเพื่อนได้แอบกระซิบบอกว่าเป็นเด็กของมีนเอง นัดกันว่าจะไปเที่ยวแถวจังหวัดใกล้ๆ โดยมันได้บอกกับที่บ้านว่าจะแวะมาหาผมเพื่อเอารถมาซ่อม ตอนนั้นมันฝากรถทิ้งไว้ที่นั่นแล้วตอนค่าๆ จะมาเอา ว่าแล้วมันก็ขึ้นรถไปกับสาวเจ้าคนนั้น...มันมันถึงไม่ได้สนใจเรื่องซ่อมรถเลย เอาแต่มองประตูบ้าน ขวนไปลองรถก็ไม่ไป ที่แกแอบนัดสาวเอาไว้เนือง อันที่จริงก็อยากจะค่าเพื่อนเหมือนกันแต่ใจอ่อนค่าไม่ลง เมื่อบอกว่ามันยกน้ำองุ่นที่อยู่ใบรถให้ไว้อีก 2 คัน...!??





การดูแล รักษารถ



ภาพจาก sandiegouniontribune.com

ระบบการบำรุงรักษารถจะช่วยให้อายุ
ความพร้อมสำหรับการขับขี่บนท้องถนน
มากขึ้น และช่วยรักษาประสิทธิภาพ
การทำงานของรถ ทั้งนี้เพื่อให้รถได้รับ
การบำรุงรักษาที่ดีที่สุด และลดค่าใช้จ่าย
ในการดูแลรักษารถให้น้อยลง

การให้บริการตามสภาพ CBS

เซ็นเซอร์และกระบวนการทำงานจะพิจารณาถึงลักษณะการใช้งานของรถ
แต่ละคันซึ่งจะแตกต่างกันไป การให้บริการตามสภาพ CBS (Customer Based
Services) จะใช้ข้อมูลเหล่านี้เพื่อกำหนดสิ่งที่จำเป็นในการให้บริการสำหรับปัจจุบัน
และอนาคต ระบบจะปรับขอบเขตงานซ่อมบำรุงให้เหมาะสมกับมาตรฐาน เพื่อให้
รถทำงานได้อย่างถูกต้องเสมอ

รถรุ่นใหม่บางคันสามารถปรับตั้งให้จอแสดงการควบคุมแสดงระยะ
ทางและเวลาที่เหลือสำหรับรายการบำรุงรักษาที่เลือกไว้ รวมทั้งวันที่ต้องนำ
รถเข้ารับการตรวจสภาพตามที่กำหนด

ข้อมูลการบริการในรีโมทคอนโทรล : รถบางรุ่นจะทำการบันทึก
ข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งที่ต้องทำในการให้บริการเอาไว้ในศูนย์รีโมทคอนโทรลใน
ระหว่างที่กำลังขับอยู่ เจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการของศูนย์บริการสามารถอ่าน
ข้อมูลเหล่านี้ได้จากศูนย์รีโมทคอนโทรล และจะเสนอการบำรุงรักษาที่ดีตาม
เกณฑ์นี้ ดังนั้นควรมอบศูนย์รีโมทคอนโทรลให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการของ
ศูนย์บริการทุกครั้งที่น่ารถเข้ารับบริการ

ควรตรวจสอบให้แน่ใจว่าได้ตั้งวันที่อย่างถูกต้อง มิฉะนั้นจะไม่สามารถ
รับรองประสิทธิภาพการทำงานของบริการตามสภาพ CBS ได้

ภาพโดยยานยนต์

0-100	23000	20000	20000	20000
0-60				
100 →	24000	24000	20000	20000
0-90	42000	42000	42000	42000

VOLVO 2019

การตรวจเช็คความดัน

ลมยาง : ควรตรวจเช็คและปรับ
ความดันลมยางทุกเส้น (รวมทั้งยาง
อะไหล่) อย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อย
ทุกๆ 2 สัปดาห์ และก่อนที่จะมีการ
ขับระยะไกล ความดันลมยางที่ไม่
ถูกต้องอาจส่งผลต่อประสิทธิภาพ
ในการยึดเกาะถนนของยาง หรือ
ทำให้ยางรถเกิดความเสียหายซึ่งเป็น
สาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้

หลังจากที่ทำการแก้ไข
ความดันลมยางแล้ว ให้กำหนดการ
ทำงานของไฟเตือนการสูญเสียความ
ดันลมยางอีกครั้ง

ค่าความดันลมยางสำหรับ
ยางมาตรฐานมักจะถูกติดตั้งเอา
ไว้ที่เสาประตูด้านคนขับ เมื่อเปิด
ประตูด้านคนขับออกก็จะสามารถ
เห็นได้ ซึ่งสามารถดูค่าความดันลม

ยาง สำหรับการเดินทาง หรือการ
บรรทุกสัมภาระที่มีน้ำหนักมากกว่า
ปกติ ตลอดจนรถที่มีการลากพ่วงได้
จากตาราง

การตรวจสภาพยาง

ควรตรวจหาการชำรุดของยางรถ
ชิ้นส่วนแปลกลบมนหน้ายาง
บาดแผลและร่องรอยการรั่วซึม การ
สึกหรอที่ผิดปกติ และความลึกของ
ดอกยางอย่างสม่ำเสมอ

ความลึกของดอกยาง

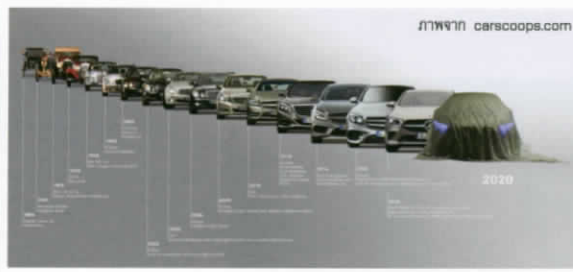
ต่ำสุด : ความลึกของดอกยางไม่ควร
ต่ำกว่า 3 มม. ถ้าดอกยางมีความลึก
ต่ำกว่า 3 มม. จะทำให้รถมีโอกาส
เกิดการสั่นสะเทือนได้มากขึ้น เมื่อขับ
รถบนถนนที่เปียกน้ำด้วยความเร็ว
ค่อนข้างสูง ตัวแสดงความเสี่ยงหรือ
ร่องเล็กๆ ของดอกยาง จะกระจาย
อยู่รอบเส้นรอบวงของยางรถ ค้

ล้อและยาง

สภาพของยางรถและ
การรักษาความดันลมยางตามที่
กำหนด ไม่เพียงส่งผลต่ออายุการ
ใช้งานของยางเท่านั้น แต่ยังเป็น
องค์ประกอบที่มีความสำคัญต่อ
ประสิทธิภาพในการขับขี่ และ
ความปลอดภัยบนท้องถนนด้วย



ภาพจาก etjamestyres.co.uk



ไมคร TWI (Tread Wear Indicators) ตัวแสดงความสึกหรอของดอกยาง) คือเครื่องหมายรูปสามเหลี่ยมที่ขอบยางรถ จะแสดงให้เห็นทราบว่ามีตัวแสดงความสึกหรออยู่ในยางรถ เมื่อดอกยางสึกจนถึงตัวแสดงความสึกหรอ แสดงว่าดอกยางสึกจนถึงระดับต่ำสุดคือ 1.6 มม.

การชำรุดเสียหายของยางรถ : การลื่นอย่างผิดปกติขณะขับรถ แสดงให้เห็นถึงความผิดปกติของยาง หรือความเสียหายอื่นๆ ของรถ ซึ่งอาจเกิดมาจากการขับที่ เช่น การขับรถขึ้นขอบถนนหรือการขับในลักษณะที่คล้ายกัน สาเหตุเดียวกันนี้ยังอาจทำให้เกิดลักษณะการขับที่ผิดปกติ เช่น รถไถ่นไปทางขวาหรือทางซ้ายมากผิดปกติ

หากเกิดกรณีดังกล่าว ให้ลดความเร็วรถลง ขับรถด้วยความระมัดระวัง และตรวจเช็คล้อกับยางทันทีที่สามารถหรือมีโอกาสที่กระทำได้

อายุของยาง : ด้วยเหตุผลหลายประการ รวมทั้งการเริ่มเสื่อมสภาพของยาง จึงควรเปลี่ยนยางเส้นใหม่หลังจากการใช้งานไปแล้วประมาณ 5 ปี เพื่อประสิทธิภาพในการยึดเกาะถนนและความนุ่มนวลของยาง ถึงแม้ว่ายางรุ่นใหม่ ๆ จะมีอายุการใช้งานเพิ่มขึ้นก็ตาม ทั้งนี้โดยไม่ต้องคำนึงถึงระดับของการสึกหรอที่เกิดขึ้น เนื่องจากการสึกหรอของดอกยางจะมีน้อย ยางที่หมดอายุแล้วดอกยางอาจยังดูดีมีดอกยางอยู่มากก็ได้

รถที่ขับยี่สิบคันไม่มีลม Run Flat

รถที่มีตัวหนังสือ Run Flat หรือมีสัญลักษณ์วงกลมพร้อมด้วยตัวอักษร RSC ที่ปรากฏอยู่บนแก้มยาง จะแสดงให้เห็นว่ายางนั้นเป็นยางที่ขับที่ขณะไม่มีลม

รถบางรุ่นจะใช้ยางติดรถแบบไม่มีลม เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้รถ ยางที่ขับที่ขณะไม่มีลม จะประกอบด้วยยางที่มีส่วนเสริมของแก้มยางที่มีความแข็งแรงกว่ายางปกติ และมีขอบกระดะล้อแบบพิเศษที่สามารถยึดขอบยางเอาไว้ได้ไม่หลุดโดยง่าย ส่วนเสริมความแข็งแรงแก้มยางทำให้สามารถขับต่อไปได้อีกระยะหนึ่งถึงแม้จะไม่มีลมยางก็ตาม

หากพบว่ายางแบนหรือมีการสูญเสียความดันลมอย่างมาก ควรลดความเร็วรถลงอย่างระมัดระวังให้ต่ำกว่า 80 กม./ชม. หลีกเลี่ยงการเบรคและการหักเลี้ยวอย่างรุนแรงหรืออย่างฉับพลัน และหลังจากนั้นห้ามขับรถเกินระดับความเร็ว 80 กม./ชม.



ภาพจาก youtube.com

ไฟหน้า

ไฟและหลอดไฟเป็นอุปกรณ์สำคัญที่ช่วยให้มีความปลอดภัยในขณะที่ขับขี่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเวลากลางคืน ดังนั้นจึงควรได้รับการดูแลรักษาอย่างเหมาะสม หากไม่คุ้นเคยกับขั้นตอนการทำงาน ควรจะนำรถเข้ารับการที่ศูนย์บริการ

เมื่อต้องทำงานเกี่ยวกับระบบไฟ ให้ปิดอุปกรณ์ไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องก่อนทุกครั้ง เพื่อเป็นการป้องกันไฟฟ้าลัดวงจร ควรปฏิบัติตามคำแนะนำจากบริษัทผู้ผลิตหลอดไฟ เพื่อหลีกเลี่ยงการบาดเจ็บหรือการชำรุดเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ขณะเปลี่ยนหลอดไฟ

หลอดไฟหน้าตอนนี้จะมีใช้กันอยู่หลายรูปแบบ



หลอดไฟควอตซ์-ฮาโลเจน

: หลอดไฟควอตซ์-ฮาโลเจน บางครั้งก็เรียกว่า หลอดทังสแตน-ฮาโลเจน หรือหลอดฮาโลเจน เป็นหลอดไฟที่สามารถให้แสงได้มากกว่าหลอดไฟธรรมดาซึ่งมีไส้เป็นทังสแตน สำหรับหลอดไฟหน้ารถที่เป็นหลอดฮาโลเจนมักจะเป็นแบบไส้คู่ โดยหลอดจะไม่หมองดำเหมือนหลอดไฟธรรมดาเมื่อใช้ไปนานๆ เนื่องจากตัวหลอดทำจากหินเขี้ยวหนุ่มนานหรือที่เรียกกันว่า หินควอตซ์ และภายในบรรจุก๊าซฮาโลเจน

อย่าสัมผัสหลอดไฟด้วยมือเปล่า เพราะสิ่งสกปรกหรือคราบแม้เพียงเล็กน้อยที่จับอยู่บนหลอดไฟ เมื่อถูกความร้อนสูงจะทำให้เกิดการลุกไหม้เข้าไปในตัวหลอดไฟ หลอดไฟจะมีอายุการใช้งานสั้นลง ควรใช้ผ้าสะอาดหรือกระดาษทิชชูชุบน้ำบิดหมาดหรือกระดาษทิชชูชุบน้ำบิดหมาด หรือจับที่ฐานของหลอดไฟแทน ถ้าเราใช้มือเปล่าซึ่งมีเกลือ (เกลือจะอยู่ในเหงื่อของร่างกายเรา) ไปถูกกับผิวหลอดไฟ จะทำให้เกิดเป็นรอยขึ้นบนผิวหลอดไฟควอตซ์นั้น อย่างไรก็ตามเรายังสามารถบอกรอยนั้นให้สะอาดได้ด้วยแอลกอฮอล์

ไฟหน้าซีนอน : ไฟหน้าซีนอนจะมีความสว่างสูงและมีอายุการใช้งานนานกว่าหลอดไฟทั่วไป รวมทั้งมีราคาแพงกว่าอีกด้วย อย่างไรก็ตามถึงแม้โอกาสที่ไฟซีนอนเสียจะมีอยู่น้อยมาก หากไม่เปิด-ปิดติดต่อกันบ่อยครั้งจนเกินไป ในกรณีที่พบว่าไฟหน้าซีนอนเกิดเสียขึ้นมา ให้เปิดไฟตัดหมอกหรือไฟหรี่และขับรถต่อไปด้วยความระมัดระวัง

ควรให้ศูนย์บริการหรือร้านที่เป็นผู้ติดตั้ง เป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับระบบไฟซีนอน รวมทั้งการเปลี่ยนหลอดไฟซีนอน การทำงานเกี่ยวกับระบบไฟหน้าซีนอนโดยช่างที่ไม่มีความชำนาญ หรือไม่ได้ผ่านการฝึกอบรม อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงได้ เนื่องจากระบบไฟซีนอนจะมีแรงดันไฟฟ้าสูง

ไฟไดโอด LED : ไฟหน้าทั้งไฟสูง ไฟต่ำ ไฟหรี่ หรือไฟท้าย บุ่มบวม จอแสดงผล ตลอดจนอุปกรณ์อื่นๆ ภายในรถ จะมีหลอดไดโอดทำหน้าที่เป็นตัวเปล่งแสง ไฟ LED เหล่านี้มีคุณสมบัติเช่นเดียวกับแสงเลเซอร์ทั่วไป จึงได้รับการจัดประเภททางกฎหมายให้เป็น "ไดโอดเปล่งแสงประเภท 1"

ข้อควรระวังสำหรับไฟ LED นี้ก็คือ ห้ามดึงฝาครอบไฟ LED ออก หรือมองแสงไฟที่ไม่มี



การกรองแสงด้วยตาเปล่าเป็นเวลานานหลายชั่วโมงในแต่ละครั้ง เนื่องจากอาจก่อให้เกิดการระคายเคืองแก่ม่านตาได้

การตรวจเช็คระดับน้ำมันเครื่อง

สำหรับรถที่ได้มีการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจเช็คระดับน้ำมันเครื่องแบบอิเล็กทรอนิกส์เอาไว้ ก็สามารถตรวจเช็คจากในรถได้เลย ไม่ต้องมาเปิดฝากระโปรงหน้าเพื่อดึงเหล็กวัดออกมาตรวจระดับน้ำมันเครื่องให้มือเลอะ

เพื่อให้ได้ผลการตรวจวัดระดับน้ำมันน้ำมันเครื่องแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ถูกต้องแม่นยำที่สุด ให้ทำการวัดขณะที่เครื่องยนต์อยู่ในอุณหภูมิทำงานหรือหลังจากที่มีการขับรถอย่างต่อเนื่องเป็นระยะทางอย่างน้อย 10 กม. ซึ่งจะต่างจากการตรวจวัดด้วยมือ ที่การตรวจวัดควรทำก่อนติดเครื่องยนต์ เพื่อให้ให้น้ำมันเครื่องลงไปรวมกันที่อ่างน้ำมันเครื่อง สำหรับระบบตรวจเช็คระดับน้ำมันเครื่องแบบอิเล็กทรอนิกส์จะสามารถดูระดับน้ำมันเครื่องได้บนจอแสดงข้อมูลในระหว่างขับหรือขณะที่จอดรถบนพื้นราบโดยที่เครื่องยนต์ทำงานอยู่

การตรวจวัดให้เลือกข้อมูลที่ Service Requirements ต่อจากนั้นให้หมุนปุ่มควบคุมจนกระทั่งถึง Engine Oil Level แล้วกดปุ่มควบคุม ระดับน้ำมันเครื่องจะแสดงขึ้น ซึ่งการวัดระดับน้ำมันเครื่องนี้จะใช้เวลาประมาณ 3 นาที ถ้าจอดบนพื้นราบโดยที่เครื่องยนต์ทำงานอยู่ หรือประมาณ 5 นาที ถ้ากำลังขับอยู่

ใช้รถอย่างคุ้มค่าต้องรู้จักการดูแล

น้ำหล่อเย็น

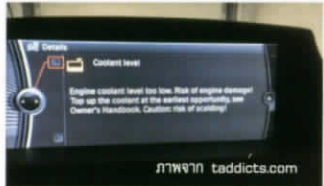
ห้ามเปิดระบบหล่อเย็นในขณะที่เครื่องยนต์ร้อน มิฉะนั้นอาจจะได้รับบาดเจ็บจากไอร้อนของน้ำหล่อเย็นได้

การตรวจเช็คระดับน้ำหล่อเย็น เครื่องยนต์ควรอยู่ที่อุณหภูมิบรรยากาศหรืออุณหภูมิปกตินั่นเอง สำหรับระบบน้ำหล่อเย็นบ้านเราจะมีใช้อยู่ 2 แบบ คือแบบระบบปิดที่นิยมใช้กันในหมู่รถจากพายุโรป โดยที่ตัว

หม้อน้ำจะเป็นแบบผนึกปิดไม่มีฝาปิดหม้อน้ำแบบแรงดันติดตั้งอยู่ แต่ฝาแรงดันจะอยู่ที่ถังพักน้ำแทน หรือใช้ฝาปิดที่แน่นหนาสามารถปิดได้สนิท โดยตัวถังพักน้ำมักจะเป็นพลาสติกหนาที่มีความแข็งแรง สำหรับการเติมน้ำหล่อเย็นให้ค่อยๆ

หมุนฝาปิดที่ถังพักน้ำตามทิศทางทวนเข็มนาฬิกา จนกระทั่งฝาเริ่มคลายออก จากนั้นก็ปล่อยให้ความดันออกมาก่อนที่จะเปิดฝาดู

ระดับน้ำหล่อเย็นที่ถูกต้องควรอยู่ระหว่างเครื่องหมายสูงสุดและต่ำสุด ถ้าจำเป็นต้องเติมน้ำเพิ่ม ให้เติมน้ำทีละน้อยจนกระทั่งได้ระดับที่ถูกต้อง ไม่ควรเติมมากกว่าระดับสูงสุดหรือ MAX ห้ามเติมจนล้น เสร็จแล้วให้หมุนฝาปิดจนกระทั่งล็อคเข้าที่



ระบบน้ำหล่อเย็นอีกระบบจะเป็นระบบปกติ โดยที่หม้อน้ำจะมีฝาปิดแบบแรงดัน พร้อมกับมีถังพักน้ำอีกต่างหากสำหรับคอยรองรับน้ำที่ล้นมาจากหม้อน้ำตอนน้ำร้อน

และดูดกลับเข้าหม้อน้ำตอนเครื่องเย็นตัวลงแล้ว ซึ่งฝาปิดที่ถังพักน้ำจะเป็นฝาปิดป้องกันน้ำหกธรรมดาไม่ได้เป็นฝาแรงดัน และตัวถังพักน้ำก็เป็นพลาสติกบางๆ สำหรับใส่น้ำธรรมดา

การตรวจเช็คระดับน้ำหล่อเย็นก็ควรตรวจเช็คขณะเครื่องเย็นหรืออยู่ในอุณหภูมิปกติ ระดับน้ำหล่อเย็นที่ถูกต้องควรอยู่ระหว่างเครื่องหมายสูงสุดและต่ำสุด ในการเติมน้ำเพิ่มก็ให้เปิดฝาดูถังพักน้ำออก แล้วค่อยๆ เติมน้ำจนอยู่ในระดับที่ถูกต้อง คือไม่เกินเลขกำกับสูงสุด เมื่อเติมน้ำจนอยู่ในระดับที่ถูกต้องแล้วก็ปิดฝาดูถังพักน้ำนั้นให้เปิดฝาดูหม้อน้ำแบบแรงดันที่หม้อน้ำออกเพื่อตรวจเช็คระดับน้ำโดยเฉพาะหากพบว่าน้ำในถังพักน้ำมีระดับน้ำต่ำกว่าขีดต่ำสุดหรือ

แห้งจนหมด ทั้งนี้เพราะเวลาน้ำในหม้อน้ำร้อน น้ำจะถูกปล่อยออกมาที่ถังพักน้ำ แล้วอาจดูดกลับไม่ได้แต่ทำให้ น้ำในหม้อน้ำขาดระดับ ซึ่งน้ำในหม้อน้ำพร่อง ก็จะไม่สามารถดูดน้ำจากถังพักน้ำกลับเข้าไปจนได้ ทำให้น้ำในหม้อน้ำมีการพร่องจากระดับ จึงควรตรวจเช็คระดับน้ำในหม้อน้ำด้วย และเติมให้เต็มหากพบว่าน้ำในหม้อน้ำพร่องลงไป

อยู่บ้านก็ซื้อหนังสือคุณค่าได้สบายๆ ด้วยปลายนิ้ว
ทัก LINE : @yanyont คำสวัสดี!!



มักลอร์รถกระบะ: โดย ยานยนต์สแควร์ กรุ๊ป บิซเนสเซ็นเตอร์แห่งประเทศไทย
ที่นำเสนอเฉพาะเรื่องราวของรถกระบะสองล้อตลอดเล่ม รถใช้งาน รถแรง รถ
แต่งพิเศษ ฉบับที่ 368 เดือนกันยายน 2563 คลังสินค้าอ่านสนุกได้ความรู้
มากมาย สนท...ลองดู รายงานการขับขี All-New MAZDA CX-8 2.5
SP เป็นชิ้น 2.5 ลามแถว 7 ที่นั่ง ผู้ชายขับได้/ผู้หญิงขับดี แถวหลัง "บ๊องได้จริง"
เปิดชมก่อนซื้อ ณ จุดจำหน่ายหนังสือทั่วประเทศ และที่



รู้จักรถกันบ้าง
สิ่งสำคัญ ที่ผู้ใช้รถควรรถา



ระบบล็อคและระบบสตาร์ทแบบไร้กุญแจ (ตอนแรก)



ระบบล็อคของรถรุ่นหลังๆ นอกจากจะเป็นระบบเซ็นทรัลล็อคด้วยการใช้รีโมทแล้ว ยังมักใช้ฟังก์ชัน Smart Entry Lock และปลดล็อคประตูโดยไม่ต้องกดที่รีโมท ตลอดจนฟังก์ชันสตาร์ทที่สามารถสตาร์ทเครื่องยนต์ได้โดยการกดที่สวิตช์ Engine Start Stop เท่านั้น เป็นการช่วยเพิ่มความสะดวกสบายในการใช้งาน

กุญแจรีโมทคอนโทรล

รถสมัยนี้พวกที่มีกุญแจเฉยๆ ที่ไม่มีสวิตช์รีโมทคอนโทรลใช้ชักจะหาซื้อได้ยากแล้ว ส่วนใหญ่มักจะมีระบบรีโมทคอนโทรลติดกุญแจมาด้วยเกือบจะทั้งนั้น

พวกกุญแจที่เป็นระบบรีโมทคอนโทรลส่วนใหญ่จะมีใช้กันอยู่ 2 รูปแบบด้วยกัน

แบบแรกนั้นก็แบบที่เป็นกุญแจธรรมดา แต่ส่วนที่เป็นมือจับก็เป็นตัวรีโมทคอนโทรล ถ้าเป็นสมัยแรกเค้าจะแยกเป็นรีโมทอันนึงกับกุญแจธรรมดาอีกดอก ซึ่งอาจจะเกะเกะอยู่บ้าง โดยเฉพาะตอนเก็บไว้ในกระเป๋า ต่อมาก็ทันสมัยขึ้นโดยการนำรีโมทคอนโทรลกับกุญแจมารวมเอาไว้ด้วยกันซะเลย ซึ่งยุคแรกๆ นั้นตัวรีโมทคอนโทรลที่ออกแบบเป็นมือจับดอกกุญแจยังใหญ่โตอยู่ จนกระทั่งภายหลังก็ถูกปรับปรุงให้มีขนาดเล็กกะทัดรัดลง สำหรับกุญแจรีโมทคอนโทรลแบบนี้จะใช้ล็อคและปลดล็อคได้ทั้งหมด เนื่องจากประตูและห้องเก็บสัมภาระท้ายรถ สามารถล็อคได้โดยไม่ต้องใช้กุญแจ ดังนั้นหากกุญแจรีโมทเป็นแบบนี้ ควรมีกุญแจสำรองไว้ใช้สำหรับกรณีที่เกิดลืมกุญแจทิ้งไว้ในรถ

กุญแจรีโมทคอนโทรลอีกแบบหนึ่งซึ่งเป็นกุญแจรุ่นใหม่ที่กำลังนิยมใช้กันอยู่ในตอนนี้เป็นกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ที่มีระบบสมาร์ตเอ็นทรี และระบบสตาร์ทกุญแจแบบนี้จะประกอบไปด้วย



ภาพจาก denver-locksmit.net

รีโมทคอนโทรลและกุญแจสำหรับไซที่จะซุกเก็บเอาไว้หรือพบบ่อยในตู้รีโมท กุญแจสำหรับไซนี้จะใช้ในกรณีฉุกเฉินกรณีที่รีโมทเกิดไม่ทำงานขึ้นมาก็สามารถใช้กุญแจนี้ไซเปิดประตูด้านคนขับ

1. กุญแจรีโมทคอนโทรลนี้สามารถใช้ล็อคหรือปลดล็อคประตูประตูได้ทุกบานและใช้เปิดฝากระโปรงท้ายได้

2. กุญแจสำหรับไซที่ซุกอยู่ในตู้รีโมทคอนโทรล กุญแจดอกนี้สามารถล็อคและปลดล็อคประตูด้านคนขับได้

รีโมทคอนโทรลได้ฝังแผ่นชิปสำหรับสั่งการระบบยับยั้งการทำงานของเครื่องยนต์เอาไว้ภายใน ซึ่งจำเป็นต้องใช้แผ่นชิปนี้เพื่อสั่งระบบให้ทำงานได้อย่างถูกต้อง ดังนั้นจึงต้องระมัดระวังอย่าทำกุญแจหาย



ภาพจาก pinterest.it

ระบบยับยั้งการทำงานของเครื่องยนต์

ระบบยับยั้งการทำงานของเครื่องยนต์ เป็นระบบป้องกันขโมยโดยใช้รหัสอิเล็กทรอนิกส์รุ่นที่มีระบบสมาร์ตเอ็นทรีและระบบสตาร์ท แผ่นชิปในกุญแจรีโมทคอนโทรลจะมีรหัสไปที่รถเมื่อรหัสอิเล็กทรอนิกส์ในแผ่นชิปตรงกับรหัสประจำรถที่ลงทะเบียนไว้ ระบบยับยั้งการทำงานของเครื่องยนต์จะถูกยกเลิก และจะสามารถสตาร์ทเครื่องยนต์ได้



ระบบยับยั้งการทำงานของเครื่องยนต์จะถูกตั้งอัตโนมัติเมื่อ • สวิตช์สตาร์ทปิดอยู่ • ไฟแสดงสถานะจะเริ่มกะพริบเพื่อแสดงว่าระบบทำงานและถ้าพบเหตุการณ์ดังต่อไปนี้ แสดงว่าระบบมีปัญหา ควรติดต่อกับทางศูนย์บริการ

- ไฟแสดงสถานะติดค้างตลอดเวลา
- ไฟแสดงสถานะไม่เริ่มกะพริบเมื่อดับเครื่องยนต์
- ไฟแสดงสถานะกะพริบไม่สม่ำเสมอ

ระบบยับยั้งการทำงานของเครื่องยนต์จะถูกยกเลิกโดยอัตโนมัติเมื่อเข้าสู่ภายในรถโดยมีกุญแจแล้วกดสวิตช์ “Engine Start Stop” และไฟแสดงสถานะจะดับลง ถ้าพบว่าแบตเตอรี่หมดประจุ ให้ถือกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ไปอยู่ใกล้กับสวิตช์ “Engine Start stop”

ข้อควรระวัง

เมื่อใช้กุญแจที่มีแผ่นชิพอยู่นี้ ควรปฏิบัติตามข้อพึงระวังดังต่อไปนี้

- อย่าติดสติ๊กเกอร์หรือวัสดุอื่นๆ บนกุญแจ
- อย่าให้ลูกกุญแจกระทบกระแทกกับวัตถุอื่นๆ

- อย่าทิ้งกุญแจไว้ในที่มีอุณหภูมิสูงเป็นเวลานานๆ เช่น บนแผงคอนโซลหรือฝากระโปรงหน้าที่แสงแดดส่องโดยตรง

- อย่าจุ่มลูกกุญแจลงในน้ำหรือล้างด้วยเครื่องอัลตราโซนิค
- ห้ามเก็บกุญแจไว้รวมกับผลิตภัณฑ์ที่เป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า เช่น โทรศัพท์มือถือ

- ผู้ใช้เครื่องกระตุ้นการเต้นของหัวใจหรือเครื่องช่วยในการเต้นของหัวใจ ควรอยู่ให้ห่างจากเสาสัญญาณระบบสมาร์ทเอ็นทรีและระบบสตาร์ท เนื่องจากคลื่นวิทยุอาจมีผลกระทบต่อการทำงานของอุปกรณ์ดังกล่าว สำหรับที่ตั้งเสาสัญญาณของรถแต่ละรุ่นอาจจะแตกต่างกัน โดยทั่วไปแล้วมักจะติดตั้งไว้ที่ภายในห้องผู้โดยสาร ภายนอกห้องโดยสาร และภายในห้องเก็บสัมภาระ ส่วนสถานที่แน่นอนต้องดูจากคู่มือประจำรถ และหากจำเป็นสามารถตั้งระบบสมาร์ทเอ็นทรีให้ระบบป้องกันขโมยไม่ทำงานได้ สอบถามรายละเอียดเกี่ยวกับความถี่ของคลื่นวิทยุ และระยะเวลาการปล่อยคลื่นวิทยุได้ที่ศูนย์บริการ จากนั้นปรึกษาแพทย์เพื่อขอคำปรึกษาว่าจำเป็นต้องยกเลิกการทำงานของระบบสมาร์ทเอ็นทรีหรือไม่

- ผู้ใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าทางการแพทย์อื่นๆ นอกเหนือจากเครื่องกระตุ้นหัวใจและเครื่องช่วยในการเต้นของหัวใจ ควรขอข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบของคลื่นวิทยุต่อการทำงานของอุปกรณ์นั้นๆ จากผู้ผลิตอุปกรณ์ คลื่นวิทยุมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อการทำงานของอุปกรณ์ทางการแพทย์นั้นๆ

ระบบสมาร์ทเอ็นทรีและระบบสตาร์ท

ระบบสมาร์ทเอ็นทรีและระบบสตาร์ท ประกอบด้วยฟังก์ชันต่อไปนี้

- ฟังก์ชันยับยั้งการทำงานของเครื่องยนต์ เป็นระบบป้องกันขโมยโดยใช้รหัสอิเล็กทรอนิกส์

- ฟังก์ชันรีโมทคอนโทรลระยะรีโมทคอนโทรลได้รับการออกแบบมาให้ล็อคหรือปลดล็อคประตูทุกบานได้ในระยะห่างประมาณ 1 เมตร จากตัวรถ และเมื่อกดใช้งานสวิตช์ใดๆ ก็ตาม ควรกดลงอย่างช้าๆ และมั่นคง ในขณะที่เดียวกันไฟแสดงสถานะจะกะพริบขึ้นหนึ่งครั้ง

- ฟังก์ชันการสตาร์ทโดยการกดปุ่ม เมื่อกดสวิตช์ “Engine Start Stop” และปล่อยมือ ฟังก์ชันช่วยการสตาร์ทจะทำงานต่อเนื่องจนกระทั่งเครื่องยนต์สตาร์ทติด ฟังก์ชันนี้จะหยุดการสตาร์ทเครื่องหลังจากทำงานเป็นเวลาดังกล่าวประมาณ 20 วินาที แม้ว่าเครื่องยนต์ยังคงสตาร์ทไม่ติด เมื่อต้องการสตาร์ทเครื่องยนต์ซ้ำอีกครั้งให้คอย 2-3 วินาที แล้วสตาร์ทซ้ำอีกครั้ง

- ฟังก์ชันสมาร์ทเอ็นทรีและฟังก์ชันการสตาร์ท สามารถล็อคและปลดล็อคประตูกับสตาร์ทเครื่องยนต์ได้เมื่อมีกุญแจอยู่กับตัว

- ฟังก์ชันล็อคพวงมาลัย เมื่อประตูคนขับเปิดหลังจากดับเครื่องยนต์พวงมาลัยจะล็อค โดยพวงมาลัยจะถูกปลดล็อคอัตโนมัติเมื่อกดสวิตช์ “Engine Start Stop” ถ้าไฟแสดงสถานะของสวิตช์ “Engine Start Stop” กะพริบขึ้นเป็นสีเขียวแสดงว่าพวงมาลัยยังล็อคอยู่ ถ้าไฟแสดงสถานะกะพริบเป็นสีเหลืองแสดงว่าล็อคพวงมาลัยผิดปกติ

การจับที่และการจอดครกโดยใช้ระบบสมาร์ทเอ็นทรีและระบบสตาร์ท

เมื่อใช้ระบบสมาร์ทเอ็นทรีและระบบสตาร์ท จะทำให้สามารถสตาร์ทและหยุดเครื่องยนต์ได้ตลอดระยะเวลาที่ท่านมีกุญแจอยู่ที่ตัว ด้วยเหตุนี้อาจเป็นไปได้ที่ผู้



ภาพจาก throttle-blips.com

โดยสารอาจจะเผลอหรือหลงลืมนำกุญแจออกจากยานอรรถ โดยที่คนขับไม่ได้ระมัดระวัง ในกรณีเช่นนี้ จะไม่สามารถสตาร์ทเครื่องยนต์ได้อีกหลังจากที่ดับเครื่องยนต์ไปแล้ว ยิ่งไปกว่านั้นคนขับหรือผู้โดยสารอาจออกจากรถไปโดยไม่ได้สังเกตว่าสวิตช์สตาร์ทไม่ได้อยู่ตำแหน่ง “Off” ดังนั้นเมื่อขับขึ้นหรือมีการเข้าและออกจากรถ คนขับควรตรวจสอบให้แน่ใจว่าได้นำกุญแจออกมาด้วย นอกจากนี้อย่าสัมผัสสวิตช์ “Engine Start Stop” ในขณะที่ขับรถด้วย แต่ถ้ามีการจอดอย่างกะทันหันให้กดสวิตช์ “Engine Start Stop” ค้างไว้เป็นเวลา 3 วินาที

ไฟเตือนระบบสมาร์ทเอ็นทรีและระบบสตาร์ท



ภาพจาก autokeysparcs.com.au

ไฟเตือนและเสียงเตือนการทำงานของระบบ

ถ้าไฟเตือนหรือเสียงเตือนเกิดขึ้น ให้ปฏิบัติตามต่อไปนี้

1. เสียงเตือนดังขึ้น 1 ครั้ง จากแผงหน้าปัดเมื่อสวิตช์สตาร์ทอยู่ที่ตำแหน่ง On

แสดงว่าคุณขับเข้าสู่ภายในรถโดยไม่ได้นำกุญแจเข้ามาในรถด้วย ไฟเตือนระบบสมาร์ทเอ็นทรีและระบบสตาร์ทบนแผงหน้าปัดจะติดประมาณ 8 วินาที ใช้งานสวิตช์สตาร์ทหลังจากที่นำกุญแจเข้ามาภายในรถด้วยเท่านั้น



ภาพจาก prosencall.com



2. เสียงเตือนจากแผงหน้าปัดขึ้น 1 ครั้ง พร้อมทั้งเสียงเตือนจากรดงขึ้น 3 ครั้ง เมื่อคนขับออกจากรถและปิดประตู

คนขับออกจากรถและนำกุญแจออกไปด้วยโดยไม่ดับเครื่องยนต์ ไฟเตือนระบบสมาร์ทเอ็นทรีและระบบสตาร์ทบนแผงหน้าปัดติดขึ้น

ก่อนออกจากรถให้ดับเครื่องยนต์โดยกดสวิทช์ “Engine Start Stop” และตรวจเช็คว่ามีไฟเตือนสวิทช์สตาร์ทดับลง ถ้าคนขับกลับเข้าภายในรถโดยที่ไม่ได้นำกุญแจติดตัวมาด้วย เริ่มขับรถเสียงเตือนจะดังขึ้น 1 ครั้ง



ภาพจาก itsstillruns.com

3. เสียงเตือนดังขึ้นจากรดเป็นเวลา 2 วินาที หลังจากล็อคประตูด้วยสวิทช์บนมือเปิด

คนขับพยายามล็อคประตูโดยที่มีกุญแจติดตัวอยู่โดยไม่ได้ปฏิบัติตามข้อ 2 ให้ล็อค

ประตูภายหลังกดดับเครื่องยนต์โดยกดสวิทช์ “Engine Start Stop” และตรวจเช็คว่ามีไฟเตือนสวิทช์สตาร์ทดับลง

เสียงเตือนยังคงดังขึ้นถึงแม้ว่าจะดับเครื่องยนต์แล้ว แสดงว่าพยายามล็อคครดโดยที่มีกุญแจยังคงอยู่ในรถ ก่อนออกจากรถตรวจสอบให้แน่ใจว่าได้นำกุญแจติดตัวไปด้วย

4. เสียงเตือนดังขึ้นติดต่อกันจากแผงหน้าปัดเมื่อเปิดประตูด้านคนขับ

แสดงว่าคันเกียร์ไม่ได้อยู่ที่ตำแหน่ง “P” และสวิทช์สตาร์ทไม่ได้อยู่ที่ตำแหน่ง “Off” ก่อนออกจากรถเลื่อนคันเกียร์ให้อยู่ที่ตำแหน่ง “P” ดับเครื่องยนต์โดยกดสวิทช์ “Engine Start Stop” และตรวจเช็คว่ามีไฟเตือนสวิทช์สตาร์ทดับลง

5. เสียงเตือนจากแผงหน้าปัดและจากรด ดังขึ้นต่อเนื่องเมื่อเปิดประตูภายหลังออกจากรถ

คนขับพยายามล็อคประตูโดยที่มีกุญแจติดตัวอยู่ โดยไม่ได้ปฏิบัติตามข้อ 3 ไฟเตือนระบบสมาร์ทเอ็นทรีและระบบสตาร์ทบนแผงหน้าปัดติดขึ้น

ก่อนออกจากรถเลื่อนคันเกียร์ให้อยู่ในตำแหน่ง “P” ดับเครื่องยนต์โดยกดสวิทช์



ภาพจาก guruontime.com

“Engine Start Stop” และตรวจเช็คว่ามีไฟเตือนสวิทช์สตาร์ทดับลง

6. เสียงเตือนจากแผงหน้าปัดขึ้น 1 ครั้ง และเสียงเตือนจากรดงขึ้น 3 ครั้ง เมื่อผู้โดยสารออกจากรถ

ผู้โดยสารพยายามออกจากรถโดยนำกุญแจออกมาด้วยแต่ไม่ได้ดับเครื่องยนต์ ไฟเตือนระบบสมาร์ทเอ็นทรีและระบบสตาร์ทบนแผงหน้าปัดติดขึ้น

เมื่อผู้โดยสารออกจากรถต้องทิ้งกุญแจไว้ที่คนขับ ถ้าคนขับได้ขับรถต่อไปหลังจากผู้โดยสารออกจากรถไปพร้อมกับกุญแจ เสียงเตือนจะดังขึ้น 1 ครั้ง

7. เสียงเตือนดังขึ้นจากรดเป็นเวลา 2 วินาที เมื่อล็อคประตูด้วยสวิทช์บนมือเปิดประตู

เป็นการแสดงว่าคนขับพยายามล็อคประตูโดยที่มีกุญแจยังคงอยู่ในรถ

ก่อนออกจากรถตรวจสอบให้แน่ใจว่าได้นำกุญแจติดตัวไปด้วย

8. เสียงเตือนดังขึ้นจากแผงหน้าปัดเมื่อดับเครื่องยนต์

โดยมีเสียงเตือนดังขึ้นเป็นเวลา 20 นาทีหรือมากกว่า เมื่อเครื่องยนต์ทำงานหรือสวิทช์สตาร์ทอยู่ที่ตำแหน่ง On ลักษณะเช่นนี้แสดงว่าแบตเตอรี่ของกุญแจอ่อนให้เปลี่ยนแบตเตอรี่ก่อนเวลาเพื่อให้



ภาพจาก pinterest.com

แน่ใจว่าระบบสมาร์ทเอ็นทรีและระบบสตาร์ททำงานปกติ

9. เสียงเตือนดังขึ้นติดต่อกันจากแผงหน้าปัดเมื่อเปิดประตูด้านคนขับโดยที่สวิทช์สตาร์ทอยู่ที่ตำแหน่ง Off

แสดงว่าพวงมาลัยไม่ล็อคดับเครื่องยนต์แล้วเปิดประตูเพื่อล็อคพวงมาลัย

10. สวิทช์ “Engine Start Stop” จะพริบเป็นสีเขียวเมื่อสวิทช์สตาร์ทอยู่ที่ตำแหน่ง “On” และดับลงหลังจากเวลาผ่านไปแล้ว 15 วินาที

แสดงว่าพวงมาลัยล็อคการคลายล็อคพวงมาลัยให้กดสวิทช์ “Engine Start Stop” และค่อยๆ ชยับพวงมาลัย

11. สวิทช์ “Engine Start Stop” จะพริบเป็นสีแดงทุกๆ 2 วินาที

ฟังก์ชันล็อคพวงมาลัยเกิดปัญหาให้นำรถเข้าตรวจเช็คที่ศูนย์บริการ

เพิ่มภาพลักษณ์ดีๆ

สินค้าและบริการ

ด้วย Content หลากหลาย รูปแบบสวยงาม ผ่านช่องทางออนไลน์ของยานยนต์สแควร์ กรุ๊ป

f แฟนเพจ ยานยนต์ กรุ๊ป

YouTube : YANYONT Channel



จัดเลย
ซื้อ 1
ได้ถึง 2

สนใจติดต่อ ฝ่ายโฆษณา และ ฝ่ายบริการลูกค้าออนไลน์
วันจันทร์-วันเสาร์ 08.30 น.-17.00 น. 0-2691-8130

สามารถติดตามอ่านวารสารใหม่ได้ที่

<http://libapp.rmutp.ac.th/newBook/?cat=10>

- ห้องสมุดเทเวศร์
- ห้องสมุดพณิชยการพระนคร
- ห้องสมุดพระนครเหนือ

ยานยนต์

TODAY'S MOTORCAR MAGAZINE ISSN 0858-7213 ผู้นำนิตยสารธุรกิจรถยนต์วันนี้
จัดทำโดย บริษัท สำนักพิมพ์นิตยสารยานยนต์ จำกัด ***** ราคา 90 บาท

ฉบับประจำเดือน กันยายน 2563
ปีที่ 52 เล่มที่ 651

สวัสดีที่สุดๆ
ซื้อหนังสือพิมพ์ออนไลน์...
ส่งฟรี!!

QR CODE LINE @yanont

ตอนนี้อยู่ที่
เรื่องรถเร็วและเร็ว...
เคลียร์

Global New Cars/
Concept Cars รถใหม่ในเล่ม

2021 **BMW iX3**
รถครอสส์ลิฟไฟฟ้า

2021 **BENTLEY Bentayga SUV** พันธุ์
TOYOTA Camry
เต็มเวอร์ชั่นตอบใจภัย

MASERATI Ghibli Hybrid
สปอร์ตซีดานหรูระดับโลก

FORD Bronco ตัวลุยในตำนาน

Run-In
MAZDA CX-3
รถลุยพันธุ์เล็กเครื่องโต

New Tech
MR : Mixed Reality
กับยานยนต์ยุคใหม่

รู้จักรถกันบ้าง
ระบบล็อกและ
ระบบสตาร์ท
แบบไร้กุญแจ

คุณว่ามา-เราว่าไป
ตอบปัญหาจากผู้อ่าน สวงนสิทธ์ ทุกข้อความ
หากนำไปเผยแพร่ต่อ...ไปขออนุญาต

เลือกน้ำมันเครื่อง...ต้องดูการใช้งาน
จอตมากกว่าวิ่ง...ยางจะเป็นอย่างไร
อะไหล่ แท้-เทียบ-เทียม ต่างกันตรงไหน
อ่านได้เรื่อง@ยานยนต์

นำใจกับมารยาทในธุรกิจ
ควรมีให้มากไว้วัน



ISSN 0858-7213

FORD EVEREST



Go Further