

ยานยนต์

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

ผู้นำนิตยสารธุรกิจรถยนต์วันนี้
★★★★★ ราคา 90 บาท

ฉบับประจำเดือน
ปีที่ 53 เล่มที่ 652

ตุลาคม 2563

ALL-NEW MAZDA CX-30



Global New Cars / Concept Cars
ตลาดอ่อนแอต้องแก้ด้วยการออกรุ่นใหม่

TOYOTA Yaris Cross **KIA** Carnival
FORD Focus Active **NISSAN** Magnite Concept
AUDI R8 Coupe/Spyder US Spec
FORD Mustang Mach-E 1400 Concept
LAMBORGHINI Essenza SCV12

First Drive

SUZUKI

Swift GL Max Edition
ไม่หวงสูงก็ถือว่าคุ้ม



Run-In

HONDA CR-V

2.4 ES 4 WD 5 ที่นั่ง
งานดีให้เยอะแต่ดูแล้ว "แพงไป"



New Tech

ถูกสุด **PORSCHE 911**

GT2 RS เกินจาก
งานพิมพ์ 3 มิติ !!



สาระจากยานยนต์

คุณรู้จักรถเกาหลิเหนือ
บ้างมั๊ย...??

YanYont Media Online Team ช่วยให้ขายดียิ่งขึ้น
นำเสนอจุดเด่น ภาพลักษณ์องค์กร ผลิตภัณฑ์ พร้อมให้บริการแบบมืออาชีพ !!

@yanyont ให้ประโยชน์ 2 ความสะดวก

• สั่งซื้อหนังสือคุณค่าเพียงปลายนิ้ว...สิ่งฟรี • มีข้อข้องใจเรื่องรถยนต์...ถามเลย



อย่า
พลาด
ฉบับนี้

อย่า
พลาด
ฉบับนี้

ISSN 0858-7213 90

Contents

ฉบับที่ **652**
ประจำเดือน ตุลาคม 2563



52



Cover Story 14
All-New MAZDA CX-30

อ่านได้เรื่อง@ยานยนต์ 18
Big 2020 ประกาศความสำเร็จ

Run-In 36
HONDA CR-V 2.4 ES 4 WD
5 ที่นั่ง ราคาสูงไปหน่อย

First Drive 42
SUZUKI Swift GL Max Edition
ไม่หวังสูงเกินไปก็ถือว่าคุ้มค่า

72 Concept Cars
■ FORD Mustang Mach-E 1400 Concept
■ LAMBORGHINI Essenza SCV12
■ NISSAN Magnite Concept
■ LUCID Air

80 อ่านได้เรื่อง@ยานยนต์
รถดีขายดีอาจตั้ง

86 อย่าขับอย่างเดียว
กำจัดเสียงกวนใจ
ตัวการมีเยอะเหมือนกัน

90 New Tech
3D Printed ของ PORSCHE

94 รู้ไว้ใช่ว่า
การดูแลรักษารถ
ไม่ยากให้รถผุต้องเอาใจใส่

98 รู้จักรถกันบ้าง
ระบบล้อคและระบบสตาร์ทแบบไร้กุญแจ (ตอนจบ)

101 คุณว่ามา-เราว่าไป
ไขข้อข้องใจ
■ Altis เข้าศูนย์แล้วเบี ■ ขับอย่างไรให้
ประหยัดน้ำมัน ■ VSC ในรถจะช่วรับน้ำหนัก

Global New Cars 52
■ HONDA Amaze ■ TOYOTA Yaris Cross ■ KIA
Carnival ■ CHEVROLET Trailblazer ■ LEXUS IS
■ FORD Focus Active ■ CADILLAC CT5-V
■ TOYOTA Yaris Hybrid ■ TATA Harrier
■ AUDI R8 Coupe/Spyder US Spec



42 SUZUKI Swift GL Max Edition



HONDA CR-V
2.4 ES 4 WD

36



110

72 LAMBORGHINI
Essenza SCV12



FORD Mustang
Mach-E 1400 Concept



อ่านหาเรื่อง@ยานยนต์ 107
รถตุ๊กตพิการและฟู้สูงอายุ

อ่านเอาเรื่อง@ยานยนต์ 109
คุณค่าของสื่อมวลชนอยู่ตรงไหน

YanYont Story 110
Big 2021 จะมีอะไรบ้าง

VIP Room 117
บ้านท์ ประจวบเหมาะ
ประธานกรรมการ เซลล์แห่งประเทศไทย

YanYont Gossip 120
รายงานข่าวธุรกิจ

สาระจากยานยนต์ 128
เรื่องเล่ารถเกาหลีเหนือ

นิตยสารรายเดือน ในเครือยานยนต์
ให้สาระความรู้เฉพาะเรื่องยานยนต์มากที่สุด

Run-in

รายงานการขับขี
เพื่อพัวร์โรก



ชมคลิปวิดีโอ



HONDA CR-V 2.4 ES 4 WD 5 ที่นั่ง

ใช้งานได้ดี มีเนื้อที่ให้มาก
แต่ราคายังสูงไปหน่อยนะ

HONDA เปิดตัวยนตกรรม SUV ด้วย HONDA CR-V เจนเนอเรชั่นที่ 5 รุ่นปรับปรุงใหม่ ที่ได้มีการปรับเปลี่ยนดีไซน์ภายนอก ตอกย้ำความสปอร์ตหรูหราและแข็งแกร่ง พร้อมด้วยหลังคาชั้นรูปไฟฟ้าแบบพาโนรามา และไฟเลี้ยวด้านหน้าแบบ LED Sequential เสริมความมั่นใจในทุกการเดินทางด้วยเทคโนโลยีความปลอดภัยอัจฉริยะ HONDA SENSING และนวัตกรรมเชื่อมต่อเพื่อการสื่อสาร ระหว่างผู้ขับที่และรถยนต์ HONDA CONNECT ครบครันด้วยเทคโนโลยีอำนวยความสะดวกสบาย

ตอบใจทุกไลฟ์สไตล์การใช้งานทั้งแบบ 7 ที่นั่งและ 5 ที่นั่ง มาพร้อมขุมพลังการขับเคลื่อนให้เลือกคบหาได้ 2 รูปแบบ ซึ่งได้รับการพัฒนาภายใต้ Earth Dream Technology

ประกอบด้วยเครื่องยนต์ดีเซล 1.6 L i-DTEC Diesel Turbo 4 สูบ ให้กำลังสูงสุด 160 แรงม้า ที่ 4,000 รอบ/นาที และแรงบิดสูงสุด 350 Nm ที่ 2,000 รอบ/นาที ผลงานการทำงานกับเกียร์อัตโนมัติ 9 สปีด เป็นระบบเกียร์ไฟฟ้าที่ควบคุมการเปลี่ยนเกียร์ด้วยสวิทช์ (Shift by Wire)

ให้ทั้งอัตราเร่งและอัตราการประหยัดน้ำมันที่สูง พร้อมระบบขับเคลื่อนแบบ 4 WD และเครื่องยนต์เบนซิน 2.4 L DOHC i-VTEC 4 สูบ ให้กำลัง 173 แรงม้า ที่ 6,200 รอบ/นาที พร้อมแรงบิดสูงสุด 224 Nm ที่



■ ไฟหน้าแบบ Full LED เปิด-ปิดและปรับระดับอัตโนมัติ Auto Leveling Headlight ไฟตัดหมอก พร้อมไฟส่องสว่างสำหรับการขับขีในเวลาากลางวันแบบ LED

4,000 รอบ/นาที ผลงานการทำงานกับเกียร์อัตโนมัติแบบ CVT ให้การตอบสนองที่ทันใจ พร้อมรองรับพลังงานทางเลือก E85 โดยมีให้เลือกทั้งระบบขับเคลื่อน 2 WD และระบบขับเคลื่อน 4 WD

HONDA CR-V ใหม่มีให้เลือกทั้งหมด 5 รุ่นคือ DT-EL 4 WD 7 ที่นั่ง ดีเซล 1,759,000 บาท 2.4 EL 4 WD 7 ที่นั่ง เบนซิน 1,579,000 บาท 2.4 E 7 ที่นั่ง



■ ฝากระโปรงท้ายตกแต่งด้วยโครเมียมรอบตัวและไฟท้ายรอบตัว ไฟท้าย LED สัญญาณไฟฉุกเฉินอัตโนมัติขณะเบรคกะทันหัน ESS กล้องส่องภาพด้านหลังปรับมุมมองได้ 3 ระดับ Multi-angle Rearview Camera

เบ็นซิน 1,419,000 บาท 2.4 ES 4 WD 5 ที่นั่ง เบ็นซิน 1,529,000 บาท และ 2.4 S 5 ที่นั่ง เบ็นซิน 1,369,000 บาท มีให้เลือก 5 สี โดยรุ่นที่นำมาทดลองขับเป็นรุ่น 2.4 ES 4 WD 5 ที่นั่ง เครื่องเบ็นซิน 2.4 ลิตร ราคา 1,529,000 บาท

HONDA CR-V ใหม่รุ่นนี้เป็นรถ Compact SUV แบบ 5 ประตู เบาะ 2 ตอน 5 ที่นั่ง ตัวรถมีความยาว 4,571 มม. กว้าง 1,855 มม. ความสูง 1,689 มม. และความสูงใต้ท้องรถ 208 มม. ไฟหน้าเป็นแบบ Full LED ปรับระดับสูง-ต่ำอัตโนมัติ โดยมีระบบเปิด-ปิดไฟหน้าแบบอัตโนมัติพร้อมไฟส่องสว่างสำหรับการขับขี่ในเวลากลางวันแบบ LED ไฟตัดหมอกหน้าเป็น LED 5 ดวง กระงะหน้า Gloss Black กับกันชนดีไซน์ใหม่

หลังคาชั้นรูปไฟฟ้าแบบพาโนรามา พร้อมระบบเปิด-ปิดแบบ One-Touch กระงะมองข้างพร้อมไฟเลี้ยวในตัว พับเก็บอัตโนมัติควบคุมด้วยรีโมทพร้อมระบบ HONDA LaneWatch ช่วยลดจุดบอดของกระงะมองข้างด้านซ้ายโดยใช้กล้องจับภาพและแสดงผลผ่านหน้าจอ กระงะทะล้ออัลลอยลายใหม่ขนาด 18x7 1/2 J Offset 45 ยาง TOYO Proxes R 45 ขนาด 235/60 R 18 103 H ดันรับน้ำหนัก 103 รับน้ำหนักได้สูงสุด 875 กก. สัญลักษณ์ความเร็ว H รับมือได้ 210 กม./ชม. มีเส้นรอบวงยาง 2,275 เมตร ฝากระโปรงท้ายตกแต่งด้วยโครเมียมรอบตัวและไฟท้ายรอบตัว ไฟท้ายแบบ Full LED สัญญาณไฟฉุกเฉินอัตโนมัติขณะเบรคกะทันหัน ESS กล้องส่องภาพด้านหลังปรับมุมมอง 3 ระดับ ในจังหวะที่เกียร์ถูกเปลี่ยน



■ หลังคาชั้นรูปไฟฟ้าแบบพาโนรามาพร้อมระบบเปิดปิดแบบ One-Touch



■ HONDA LaneWatch ระบบแสดงภาพมุมอับสายตาขณะเปลี่ยนเลน

มาอยู่ในตำแหน่งเกียร์ถอยหลังและพร้อมตอบสนองทุกการใช้งานด้วยฝากระโปรงท้ายเปิด-ปิด **ตอบสนองได้ดี**

เครื่องยนต์ HONDA Earth Dreams Technology เพิ่มสมรรถนะในการขับขี่ และมีประสิทธิภาพการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีอัตราการปล่อยมลพิษต่ำ

แหล่งกำเนิดพลังเป็นเครื่องยนต์บล็อก K 24 V5 แบบ DOHC 4 สูบ 16 วาล์ว ระบบ i-VTEC วางเครื่องขวางหันขวา ไอเสียอยู่ด้านหน้า ไอต้อยู่ทางด้านหลังฝั่งผนังกันห้องเครื่อง ความจุ 2,356 ซีซี. กระบอกสูบกว้าง 87 มม. ช่วงชักยาว 99.1 มม. กำลังอัด 10.1 ต่อ 1 ตัวจ่ายน้ำมันเป็นหัวฉีดอิเล็กทรอนิกส์แบบมัลติพอยท์ PGM-FI พร้อมด้วยระบบจุดระเบิดอิเล็กทรอนิกส์แบบไดเร็คทอคอยล์ มีรีวาร์แรง 127 kW หรือ 173 ps ที่ 6,200 รอบ/นาที และแรงบิด

สูงสุด 224 Nm หรือ 22.8 กก.-เมตร ที่ 4,000 รอบ/นาที โดยเครื่องยนต์รุ่นนี้สามารถใช้น้ำมันได้ถึง E85 แต่ในการทดลองขับใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95

เครื่องยนต์ตัวนี้มีน้ำหนักเบาเลือกสูบเป็นอะลูมิเนียม พร้อมออกแบบให้มีขาพท์เพลลาข้อเหวี่ยงแบบเดี่ยว ทำให้มีความแข็งแรงลดเสียงและแรงสั่นสะเทือน เพลลาข้อเหวี่ยงมีการขัดมันเพื่อลดแรงเสียดทาน พร้อมด้วยบาลานซ์ขาพท์ป้องกันอาการสะเทือน กระบอกสูบเยื้องจากเพลลาข้อเหวี่ยงทำให้ก้านสูบอยู่ในมุมที่เหมาะสม ช่วยลดแรงต้านที่เกิดขึ้นทางด้านข้างของลูกสูบ โดยลูกสูบออกแบบชายกระโปรงลูกสูบใหม่ให้ลูกสูบลื่นน้ำหนักน้อยลง ลดแรงสั่นสะเทือนเพิ่มประสิทธิภาพ ระบบวาล์วเป็นแบบ i-VTEC อันเป็นระบบควบคุมวาล์วที่มีความทันสมัย ซึ่งผสมผสานการ



■ เครื่องยนต์เป็นบล็อก K 24 V5 แบบ DOHC 4 สูบ 16 วาล์ว i-VTEC ความจุ 2,356 ซีซี. พลัง 127 kW หรือ 173 ps ที่ 6,200 รอบ/นาที และมีแรงบิดสูงสุด 224 Nm หรือ 22.8 กก.-เมตร ที่ 4,000 รอบ/นาที



■ ปุ่มสตาร์ทเครื่องยนต์

ทำงานระหว่างระบบ VTC ควบคุมระยะเวลาในการเปิด-ปิดของวาล์ว มีการปรับจังหวะการทำงานของวาล์ว ไอต้อย่างต่อเนื่อง พร้อม

กับระบบ VTEC เจ้าเก่า ที่มีการควบคุมการเปลี่ยนระยะยกหรือลิฟท์วาล์วในการเปิด-ปิดของวาล์วไอต้อย่างต่อเนื่อง ช่วยให้เครื่องยนต์มีกำลังขับเคลื่อนสูง ประหยัดน้ำมัน และมีระดับมลพิษต่ำ

การทำงานของเครื่องยนต์ช่วงรอบเดินเบาราบเรียบ ด้วยระบบคันเร่งอิเล็กทรอนิกส์ Drive By Wire ลื่นปิกพีลี่จะขับเปิดด้วยมอเตอร์กระแสตรง ซึ่งจะมีการเปิดลิ้นปิกพีลี่ให้สอดคล้องกับสภาพการขับและการทำงานในขณะนั้น โดยระบบจะรับข้อมูลที่พิจารณาจากค่าของตำแหน่งคันเร่ง ตำแหน่งของลิ้นปิกพีลี่ ความเร็วที่ใช้ ความเร็วเครื่องยนต์ และแรงดันสูญญากาศในเครื่องยนต์ ส่วนการควบคุมอุณหภูมิ น้ำหล่อเย็นใช้พัดลมไฟฟ้า 2 ตัว ด้านขวาเป็นแบบ

7 ใบ ส่วนตัวซ้ายมี 5 ใบ สามารถควบคุม อุณหภูมิน้ำหล่อเย็นได้ดี



■ ความเร็วสูงสุดกดกบได้ 200 กม./ชม. โดยเป็นความเร็วจริง 202 กม./ชม.

ด้านการตอบสนองของเครื่องยนต์ ในช่วงรอบเครื่องต่ำ ไม่มีอาการรอรอบตาม นิสัยของเครื่อง VTEC จึงใช้งานในเมืองได้ อย่างสบายมีความคล่องตัวสูง ที่รอบเครื่อง ปานกลางและรอบสูง การตอบสนองของ เครื่องยนต์อยู่ในระดับดีทีเดียว อย่างความ เร็วระดับ 140 กม./ชม. ไม่ต้องรอกันนาน

เมื่อไหร่ก็เมื่อนั้น ไม่รู้สึก กินแรงเครื่องยนต์ ถ้าจะ มีบ้างก็ช่วงกวดหาความเร็ว สูงสุดที่ปลายออกจะแฉ่วไป หน่อย กว่าจะหาความเร็ว สูงสุดเริ่มก็ต้องลากกันยาว โดยม็อดตราเร่ง 0-100 กม./ ชม. ใช้เวลา **11.50 วินาที** อัตราเร่ง 1/4 ไมล์ ตะกาย



■ จุดจุดระเบิดแบบโตเร็กซ์คอยล์

กัน **18.11 วินาที** ที่ความเร็ว 132.76 กม./ชม. ส่วนความเร็วสูงสุดทำได้บนมาตรวัด 200 กม./ ชม. ซึ่งเป็นความเร็วจริง 202 กม./ชม.

อัตราการบริโภคกว่ากินพอประมาณ เครื่องยนต์ได้มีการนำ

เทคโนโลยีลดแรงเสียดทานมาใช้

และเทคโนโลยี Earth Dreams เพื่อช่วย ในเรื่องของการลดอัตราสิ้นเปลือง

การแจกจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเป็น หน้าที่ระบบหัวฉีดอิเล็กทรอนิกส์ PGM-FI (Programmed Fuel Injection) แบบมัลติ พอยท์ และใช้คอยล์จุดระเบิดอิเล็กทรอนิกส์ แบบโตเร็กซ์คอยล์สูบละตัว โดยอยู่ภายใต้การ ควบคุมของกล่อง ECU ขนาด 32 Bit ที่เก็บ ไว้ในห้องเครื่องฝั่งซ้ายหน้าเบตเตอร์ FB แบบ 12 V 47 Ah และเพื่อให้เครื่องยนต์ประหยัด น้ำมันเชื้อเพลิง มีการนำเทคโนโลยีลดแรงเสียด ทานมาใช้และรูปทรงของห้องเผาไหม้กับมุม ของวาล์วก็ยังมีปรับปรุง

จากการทดลองขับเมื่อใช้งานในเมือง พบว่ามีอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงโชว์บนจอแสดง ผลข้อมูล TFT อยู่ที่ 8.5 กม./ลิตร และเมื่อใช้ วิธีเติมน้ำมันจนเต็มปรากฏว่าอัตราสิ้นเปลือง เชื้อเพลิงในเมืองเฉลี่ยทำได้ **8.42 กม./ลิตร** โดยเป็นอัตราสิ้นเปลืองที่คิดจากระยะทางจริง (ระยะทาง 10 กม. มาตรฐานขึ้น 9.95 กม.) ส่วน การเดินทางเมื่อใช้ความเร็วเฉลี่ย 100 กม./ชม.



■ กล่อง ECU อยู่หน้าเบตเตอร์



■ ระบบ ถ่ายทอดกำลัง แบบ CVT

ตัวเลขบนจอ TFT แจ้งว่ามีอัตราสิ้นเปลืองตอน ขับตามลมทำได้ 16.0 กม./ลิตร แต่พอเลี้ยวรถ กลับเป็นการขับทวนลม คราวนี้อัตราสิ้นเปลือง ก็เพิ่มขึ้นเป็น 15.4 กม./ลิตร และเมื่อใช้วิธีเติมน้ำมันเต็มถึงพบว่าทำได้ **15.62 กม./ลิตร** ซึ่ง เมื่อเทียบกับเครื่องยนต์ขนาด 2.4 L ก็ต้องถือว่า ประหยัดกันพอสมควร

ทำงานราบเรียบต่อเนื่อง

ระบบเกียร์อัตโนมัติเป็นแบบ CVT พร้อมระบบขับเคลื่อน 4 ล้อ Real Time AWD และ E-DPS

ตัวรับการะปล่อยกำลังพื้นเป็นหน้าที่ ของเกียร์อัตโนมัติแบบแปรผันต่อเนื่อง CVT พร้อมระบบ Shifting Control of Cornering Gravity & G Design Shift) ระบบขับเคลื่อนเป็นแบบ 4 ล้อ Real Time AWD กับ E-DPS (Electronic Dual Pump System) ทำงานโดยเปลี่ยนการควบคุมการส่ง กำลังไปยังล้อหลังด้วยระบบไฟฟ้า ตอบสนองการทำงานได้รวดเร็วพร้อม กับให้แรงบิดที่ล้อหลังสูง อีกทั้งเพิ่ม

ความแม่นยำของการปรับแรงบิดที่ล้อหน้าและล้อหลัง ให้สมดุล

หัวเกียร์หุ้มด้วยวัสดุคล้ายหนังและปุ่มกด ปลดล็อคคันเกียร์เป็นสื่อบลูมียนิ่ม คันเกียร์สั้น กะทัดรัดตำแหน่งติดตั้งอยู่ในตำแหน่งที่จับได้ถนัด การ ขยับเลื่อนคันเกียร์ทำได้ง่าย เป็นแบบเลื่อนขึ้นลงตรงๆ ตำแหน่งเกียร์จะเป็น P-R-N-D-S-L การเลื่อนไปมา ระหว่างเกียร์ N กับ D ค่อนข้างเบามือ ด้านการตัด ต่อเกียร์จัดว่านุ่มนวล จึงหวั่นการเปลี่ยนเกียร์ทำได้

ราบเรียบต่อเนื่องจนแทบจะไม่รู้สึกว่ ากันได้เปลี่ยนแล้ว การเปลี่ยนเกียร์ไป มาระหว่างเกียร์ N กับ D หรือเกียร์ N กับ R ราบเรียบไหลลื่นปราศจาก อาการกระตุก ช่วงจังหวะเปลี่ยนเกียร์ ก็นุ่มนวลต่อเนื่อง การคิกดาวน์หรือ เปลี่ยนเป็นเกียร์ต่ำด้วยการกดคันเร่ง ลงไป ทำงานได้รวดเร็ว เสียงครางของ เกียร์ก็ไม่ได้มากมายอันใด

การทรงตัวมันใจ

ระบบช่วงล่างให้ความมั่นคง ในการทรงตัว โดยยังคงมีความ นุ่มนวล สามารถสร้างความสะดก สบายในการใช้งาน

ระบบกันสะเทือนทางด้านหน้าเป็นแม็ค เฟอร์สันสตรีท ตัวรับน้ำหนักใช้คอยล์สปริงขนาดห่างวง กว้างขนาดเส้นสปริง 13 มม. มียางรองทั้งด้านบน และด้านล่าง ตัวสตรีทเป็นแบบแก๊สยืดกับหน้าแปลน ล้อด้านบน ส่วนด้านล่างเป็นปีกนกกรุปตัว T หัวกุดข้าง หนึ่ง ทำจากเหล็กแผ่นหนา 3 มม. ปุ่มขึ้นรูป โดยมีแผ่นเหล็กปะเสริมด้านล่างช่วยเพิ่มความแข็งแรง



■ ช่วงล่าง ด้านหน้า เป็นสตรีก พร้อมเหล็ก กันโคลง

หัวตัว T ด้านยาวยึดกับ หน้าแปลนล้อด้านล่าง ด้วยลูกหมาก ส่วนหัวตัว T อีกด้านที่กุดสั้น จะยึด กับซับเฟรมด้วยโบลท์หรือย ในแนวขนานกับตัวรถ ส่วนหางตัว T จะโค้งไป ทางด้านหลัง ยึดกับซับเฟรมโดยมี



■ คันเกียร์ขนาดสับดูสปอร์ต ที่คอนโซลเกียร์ ทางด้านซ้ายเป็นสวิตช์ ECON ทางด้านขวา เป็นสวิตช์เบรคมือไฟฟ้า และสวิตช์ BRAKE HOLD

โบลท์ยึดรอยจากล่างขึ้นบน พร้อมด้วยเหล็กกันโคลงขนาด 23 มม. ยึดกับกระบอกสตรีทด้วยลูกหมากตัวยาว

ด้านหลังใช้ระบบกันสะเทือนแบบมัลติลิงค์ ปีกนกตัวบนเป็นแผ่นเหล็กโค้งหนา 4 มม. ยึดหน้าแปลนล้ออะลูมิเนียมกับชัชเฟรม ด้านหน้าเป็นสวิงอาร์มทำจากเหล็กแผ่นหนา 4 มม. ปีมัชนักรูป ยึดโครงรถกับหน้าแปลนล้อ ปีกนกล่างตัวหน้าทำจากเหล็กแผ่นหนา 3 มม. ยึดหน้าแปลนล้อกับชัชเฟรม ปีกนกล่างตัวหลังเป็นเป้าอะลูมิเนียมหล่อขึ้นรูป ยึดหน้าแปลนล้อกับชัชเฟรม คอยล์สปริงชนิดเดี่ยวเล็กวางตัวบนเป้าของปีกนกล่างอันหลังยันกับโครงรถพร้อมยางรองบน-ล่าง ซ็อคคอปเป็นแบบแก๊สของ SHOWA พร้อมด้วยเหล็กกันโคลงขนาด 13 มม. ยึดกับปีกนกล่างอันหลังด้วยลูกหมากอะลูมิเนียมตัวสั้น

ความแข็งของช่วงล่างอยู่ในระดับปานกลาง การใช้งานบนทางเรียบจึงมีความนุ่มนวลให้สัมผัสกันได้ดี ส่วนบนทางขรุขระเล็กน้อยก็ยังไม่ถึงรู้สึกสะเทือนอะไรมากนัก การทรงตัวบนทางโค้งยังให้ความมั่นใจได้หากไม่เล่นกันอย่างเต็มที่ และตัวรถก็เอียงไม่เท่าไหร่นัก ทำให้สามารถควบคุมได้ไม่ยาก การขับทางโค้งพบอาการ Under Steer อยู่บ้างตามพื้นฐานรถที่ใช้ระบบขับเคลื่อนล้อหน้าเป็นหลัก ถึงแม้จะเป็นแบบ 4 WD ก็ตาม ซึ่งก็ออกอาการเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

การทรงตัวช่วงขับด้วยความเร็วค่อนข้างสูง นับว่าทำตัวได้ดีไม่น้อยเลยทีเดียว สามารถให้ความวางใจได้มากพอสมควร โดยในการขับด้วยความเร็วระดับ 120 กม./ชม. ยังไม่ลำบากใจในการควบคุมรถ และเมื่อเพิ่มความเร็วเป็น 140 กม./ชม. ก็ยังไม่ต้องใช้สมาธิในการควบคุมรถซักเท่าไร จนกระทั่งแถว 160 กม./ชม. อันนี้ขี้กจะเริ่มเครียดกับการบังคับควบคุมรถกันบ้างแล้ว แต่ก็ไม่ถึงกับสร้างความกังวลอะไรนัก



■ เกล็ดแข็งๆ ตัวรถก็ไม่เอียงเท่าไร

เครื่องเป็นชิ้นที่ใช้เป็นบล็อกเก่าใช้มานาน ถูกปรับให้ทันสมัยและประหยัดยิ่งขึ้น



■ ด้านหลังใช้ระบบช่วงล่างมัลติลิงค์

การหยุดไว้วางใจได้สูง ระบบเบรกเป็นดีสค์เบรกมาถึง 4 ล้อ มีตัวช่วยงานค่อนข้างมาก พร้อมระบบเบรกมือไฟฟ้า

ระบบเบรกเป็นแบบ 2 วงจร พร้อมด้วยตัวระบบป้องกันล้อล็อก ABS ระบบกระจายแรงเบรก EBD ของ BOSCH ระบบการทรงตัวขณะเข้าโค้ง VSA ระบบช่วยควบคุมบังคับพวงมาลัย MA-EPS ระบบช่วยออกตัวขณะอยู่บนทางลาดชัน HAS ระบบเพิ่มความคล่องตัวในการขับที่ Agile Handling Assist ระบบจะช่วยส่งแรงเบรกไปที่ล้ออย่างอัตโนมัติให้สัมพันธ์กับความเร็วและลักษณะของการเข้าโค้ง กับระบบเบรกมือไฟฟ้า Electric Parking Brake และระบบ Auto Brake Hold ที่จะหน่วงเบรกต่อโดยอัตโนมัติหลังจากเหยียบเบรกให้หยุดนิ่งช่วยป้องกันไม่ให้รถเคลื่อนตัวโดยไม่จำเป็นต้องเหยียบเบรคค้างไว้

ระบบเบรกทางด้านหน้าเป็นดีสค์เบรกแบบมีช่องระบายความร้อน จานเบรกหนา 28 มม. ใช้คาลิเปอร์เบรกแบบลูกสูบคู่ ส่วนด้านหลังเป็นดีสค์เบรกธรรมดาไม่มีช่องระบายความร้อน จานเบรกหนาเพียงแค่ 10 มม. คาลิเปอร์เบรกเป็นแบบสูบเดี่ยวของ NISSAN

คันเหยียบเบรคค่อนข้างเบาเท่าไม่ต้องใช้แรงมาก แม้จะไม่มีหม้อลมเบรคมาช่วยผ่อนแรงการทำงานก็ตาม การจับตัวของผ้าเบรคทำได้เร็ว ช่วยให้การเบรคเพื่อชะลอความเร็วสามารถทำได้ดี

หรือจะเป็นการเบรคให้หยุดแบบกะทันหันก็มีความไว้วางใจสูง ส่วนการเบรคเพื่อชะลอลดความเร็วลงมาขณะใช้ความเร็วค่อนข้างสูงนั้นสามารถรับมือได้อย่างสบาย หรือจะเป็นการเบรคเพื่อหยุดก็ยังสามารถให้การตอบสนองได้ สร้างความมั่นใจสำหรับการหยุดในสถานการณ์ต่างๆ



■ ด้านหน้าเป็นดีสค์เบรกแบบมีช่องระบายความร้อนหนา 28 มม. คาลิเปอร์คู่



■ ด้านหลังเป็นดีสค์เบรกหนา 10 มม. ใช้คาลิเปอร์เดี่ยวของ NISSAN

เนื้อที่ภายในมีให้มาก

สำหรับเนื้อที่ภายในห้องโดยสาร นับเป็นจุดเด่นมาแต่ไหนแต่ไร โดยที่ขยนี้ก็ยังคงหรูหรา กว้างขวาง และเปี่ยมด้วยประโยชน์ใช้สอยเช่นเคย



■ เบาะคนขับหุ้มหนังปรับไฟฟ้า 8 ทิศทาง พร้อมปุ่มปรับด้านหลังไฟฟ้า 4 ทิศทาง เลื่อน เอน และเพิ่มระดับความสูง-ต่ำได้ พร้อมเบาะรี 2 ตำแหน่ง พังคนนั่งปรับไฟฟ้า 4 ทิศทาง

เนื้อที่ตอนหน้าด้านคนขับสามารถขยับร่างกายได้มาก พื้นวางเท้าด้านของผู้โดยสารตอนหน้าทางด้านซ้ายจะมีซุ้มล้อโผล่มาเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ไม่รู้สึกเบียดหรือเกะกะในการวางเท้า บริเวณแผ่นกันห้องโดยสารกับห้องเครื่องที่ไว้วางเท้าค่อนข้างลาดเทวางเท้ากันได้สบาย เนื้อที่วางเหนือศีรษะมีให้ยืดค

กันเป็นสิบสร้างความรู้สึกลด
โปร่งโล่งสบาย

ด้านหลังมีเนื้อที่ให้อ่อน
ข้างมาก อุโมงค์ที่พื้นรถก็เตี้ยไม่
สูงชันมาเกาะกะ สามารถวางเท้า
ได้สบายนั่งแล้วเข่ายังห่างจากด้าน
หลังของพนักพิงเบาะหน้า คนนั่ง
หลังสามารถเปลี่ยนอิริยาบถขยับ
เท้าได้ไม่รู้สึกคับแคบอันใด ส่วน
เนื้อที่เขตรูมมีให้ยึดคอกันได้ประมาณ
ฝ่ามือกว่า

ฝากระโปรงท้ายเปิด-ปิด
อัตโนมัติด้วยระบบแฮนด์ฟรี Hand-free
Power Tailgate พร้อมควบคุมการเปิด-
ปิดด้วยรีโมท และสามารถปรับระดับ
ความสูงของการเปิดฝากระโปรงท้ายได้
ตามต้องการ ท้องเก็บของด้านหลังมีเนื้อที่
ให้ใช้งานกันได้ในระดับเหลือเพื่อ ทั้งความ
กว้าง ความลึก รวมทั้งความสูงโดยวาง
อะไหล่จะเป็นแบบ FullSize ในกระทะ
แม้กอยู่ใต้แผ่นปิดพื้น

**อุปกรณ์มีให้ใช้กันค่อนข้างเยอะ
ภายในตกแต่งด้วยลายไม้
และวัสดุสีดำ Piano Black พร้อม
ด้วยอุปกรณ์อำนวยความสะดวก**



■ แผงหน้าปัดขนาดใหญ่พร้อมลายไม้
และวัสดุสีดำ Piano Black

การล็อคและปลดล็อคประตู
เป็นแบบเซ็นทรัลล็อคใช้รีโมท ในระบบ
ควบคุมประตูอัจฉริยะ (HONDA Smart
Key System) หากมีกุญแจพกติดตัว
แค่เอามือถือที่มีมือเปิดประตูก็จะปลดล็อค
อย่างอัตโนมัติ และถ้าต้องการล็อคก็กด
ที่มือจับเท่านั้น โดยมีระบบสัญญาณกัน
ขโมย และระบบกุญแจนิรภัย Immo-
bilizer ตัดการจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง พร้อม
ระบบล็อคประตูอัตโนมัติเมื่อรถมีการ
เคลื่อนตัว กับระบบล็อคครกอัตโนมัติเมื่อ
กุญแจรีโมทอยู่ห่างจากตัวรถ



■ เบาะนั่งด้านหลังสามารถพับพนักพิงแบบซ้าย 60 ขวา 40



■ พวงมาลัยหุ้มหนังแบบมัลติฟังก์ชัน 3 ก้าน

ระบบเครื่องเสียงหน้าจอลมพัด
ขนาด 7 นิ้ว แบบ Advanced Touch
รองรับการเชื่อมต่อ Apple CarPlay
มาตรฐานพร้อมหน้าจอแสดงข้อมูลการ
ขับขี่แบบ TFT พวงมาลัยสามก้าน
หุ้มหนังปรับได้ 4 ทิศทางแบบมัลติ
ฟังก์ชัน บริเวณก้านพวงมาลัยด้านซ้าย
เป็นสวิตช์ Audio Control ควบคุม
เครื่องเสียง ต่ำลงมาเป็นสวิตช์รับและ
วางสายโทรศัพท์ Hands
Free Telephone กับ Siri
Eyes Free Mode สวิตช์
สั่งการด้วยเสียงผ่าน Siri
ก้านพวงมาลัยข้างขวาเป็น
สวิตช์ระบบควบคุมความเร็ว
อัตโนมัติ Cruise Control
System

สรุป

HONDA CR-V ใหม่ รุ่นนี้
มาในรูปแบบของรถ SUV 2 ตอน 5 ที่
นั่ง เครื่องเบนซินขนาด 2.4 L ใช้ระบบ
ขับเคลื่อนแบบ 4 WD โดยเน้นความ
เป็นรถ SUV ระดับพรีเมียม ครบครัน
ด้วยอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และ
อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยค่อนข้าง
จะหลากหลาย เครื่องยนต์เบนซินที่ใช้
เป็นบล็อกเก่าที่ใช้มานาน แต่ก็มีการ
ปรับปรุงให้ทันสมัย โดยเน้นในเรื่อง
ความประหยัดเชื้อเพลิง ตอบรับผู้ทรง
ว่าเครื่องโตจะกินจุ ซึ่งก็ถือว่าทำได้ไม่
น้อยเหมือนกัน

ส่วนเรื่องของเรี่ยวแรงนั้นไม่มีปัญหาสำหรับ
เครื่องยนต์ที่โคเรระดับนี้ ให้การตอบสนองได้ดี การทรงตัว
ก็วางใจได้ เนื้อที่มิให้ใช้งานกันค่อนข้างมาก ถ้าจะมีปัญหา
อยู่บ้าง ก็ตรงเรื่องราคาค่อนข้างสูงไปหน่อย ซึ่งคงเป็น
เพราะมี HONDA HR-V จ่อท้ายอยู่ ก็เลยต้องขยับหนี
ขึ้นไป ทำให้ต้องไปเจอกับตัวเลือก
เยอะขึ้น ตัดสินใจยากขึ้น !!



ข้อมูลและรายละเอียด HONDA CR-V

รุ่น	2.4 ES 4WD
แบบ	รถ SUV 5 ประตู 2 ตอน 5 ที่นั่ง
สมรรถนะ	ตัวเลขจากการทดลองขับ
วัดด้วยเครื่องมือ VBOX II Lite และ VERICOM VC 3000 DAQ	
อัตราเร่ง (เกียร์ D ปิดแอร์)	
ความเร็ว (กม/ชม.)	เวลา (วินาที)
0-40	3.15
0-60	5.12
0-80	8.14
0-100	11.50
0-120	16.82
อัตราเร่ง 1/4 ไมล์	18.11 วินาที ที่ความเร็ว 132.75 กม/ชม.
ความเร็วสูงสุด	202 กม/ชม.
อัตราเร่งแซง (เกียร์ D ปิดแอร์)	
ความเร็ว (กม/ชม.)	เวลา (วินาที)
40-60	1.94
40-80	4.97
40-100	8.35
40-120	13.67
ความเร็ว 100 กม/ชม.	
เกียร์ D	1,600 รอบต่อนาที
อัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง	
ในเมืองเฉลี่ย	8.42 กม/ลิตร
เดินทาง	15.65 กม/ลิตร
(ที่ความเร็วเฉลี่ย 100 กม/ชม.)	
ราคา ณ วันทดลองขับ (สิงหาคม 2563)	1,529,000 บาท

สรุปข้อเด่นข้อด้อยของ HONDA CR-V 2.4 ES 4WD



ข้อดีน่าชื่นชม

- 1 การตอบสนองของเครื่องยนต์อยู่ในระดับดี
- 2 เนื้อที่ภายในกว้างขวาง
- 3 อุปกรณ์อำนวยความสะดวกและปลอดภัยมีให้ค่อนข้างมาก
- 4 การทำงานของระบบเบรกให้ความวางใจ

ข้อด้อยที่น่าจะปรับปรุง

- 1 ราคาตัวค่อนข้างสูงไปหน่อย
- 2 เครื่องยนต์แม้จะมีการปรับในบางส่วนแต่เครื่องรุ่นนี้
ก็ใช้งานมานานแล้ว
- 3 ลูกเล่นเกียร์ยังน้อยเกินไป

First Drive

ทดลองขับรถใหม่



ชมคลิปวิดีโอ



SUZUKI SWIFT GL Max Edition

ถ้าไม่หวั่นสู้บอกรักกินไปก็ถือได้ว่าคุ้มค่า

จะดีผลหรือไม่ อย่างไร กับการกระตุ้น ตลาดรถยนต์ราคาประหยัด ด้วยการ ต่อยอดจาก Swift GL รุ่นมาตรฐาน ราคาเริ่มต้น 541,000 บาท พร้อมอุปกรณ์ตกแต่งรอบคัน

มาตรฐานใหม่ของรถยนต์นั่งโมเดิร์นเป็นเอกลักษณ์มีความสะอาดตา โดยเฉพาะส่วนกระจกหน้าที่สร้างความสนใจได้มากขึ้น การออกแบบในรูปทรง ค่อนข้างเป็นเหลี่ยม พร้อมด้วยโครงสร้างตัวถังที่มีความกว้างและความยาวทำให้ ดูโตกว่า Eco Car ทั่วไป สามารถเทียบเท่ากับพวกกระทัด B Car ไฟหน้า แนวตั้งมีขนาดใหญ่ขึ้น ไฟท้ายโค้งมนมากกว่าเดิมและเพิ่มไฟท้ายส่วนที่เป็น สีขาวทำให้ดูสว่างสดใส ให้สมรรถนะเกินตัว ความประหยัดเป็นเยี่ยม เป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อมและตรงต่อความต้องการของตลาดอย่างแท้จริง เพื่อที่จะสร้าง ความสุข สนุกสนานตื่นเต้นให้ทุก Way of Life! โดยจะทำการผลิตที่โรงงานใน จังหวัดระยอง ออกแบบภายใต้แนวคิดเน้น Fashion & Emotional ความเป็น Premium Eco Car ที่สามารถตอบสนองการใช้งานจริงได้อย่างสมบูรณ์แบบ **ไฟหน้า สูงต่ำ ลำสมัย**

รูปลักษณ์ภายนอกเน้นประโยชน์ในการใช้งานที่หลากหลายรูปแบบ ผนวกกับสมรรถนะการขับซึ่งให้ความประหยัดเชื้อเพลิงพร้อมทั้งระบบความปลอดภัยครบครัน ตอบสนองทุกความต้องการ ด้วยทัศนวิสัยและมุมมองในการขับขี่ที่สูงกว่า ช่วงล่างที่มีจุดศูนย์ถ่วงต่ำและฐานล้อกว้างขึ้น ให้การทรงตัว ที่มั่นคง ชูจุดเด่นถูกออกแบบมาเป็นพิเศษ ไฟ DRLs แบบ LED สก๊อต รอบคัน พร้อมด้วยสเปกเจอร์หลังแบบสปอร์ตใหม่ เน้นให้มีมิติด้วยเส้นสาย



- 1. ไฟหน้าใหม่
- 2. รับไฟ DRL แบบ LED
- 3. สปอร์ต สวายนกันสับ
- 4. ชุดสติกเกอร์ Max Edition



- ไฟท้ายสปอร์ต ฟังก์ชันส่องท้ายแปร ระบบหัวฉีดคู่ Dual Jet
- เสาดอากาศครบถ้วน สปอยเลอร์หลัง พร้อมไฟเบรก LED
- ชุมล้อสีดำ ท่อไอเสียคู่



โค้งมนสะท้อนบุคลิกที่แกร่ง มีสไตล์เฉพาะตัวขึ้นไปกับเสาดอากาศครบถ้วน ชุมล้อสีดำ ท่อไอเสียคู่เสริมความโดดเด่นไว้ใจ ปังบอกถึงความพิเศษและเป็นเอกลักษณ์ด้วยชุดสติ๊กเกอร์ Max Edition พร้อมสีตัวถัง 6 สีให้เลือก

บุพลังประหยัด หัวฉีดคู่ Dual Jet

เครื่องยนต์ต้นกำลังเป็นบล็อก K 12 M แบบ DOHC 4 สูบ แถวเรียง ใช้วาล์ว 4 ตัวต่อสูบ ความจุ 1.2 ลิตร 1,197 ซีซี. ระบบหัวฉีดคู่ Dual Jet ความกว้างกระบอกสูบ x ระยะช่วงชัก อยู่ที่ 73.0 x 71.5 มม. อัตราส่วนกำลังอัดสูงถึง 11.5 : 1 กำลังสูงสุด 83 แรงม้า ที่ 6,000 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุดที่ 108 นิวตัน-เมตร ที่ 4,400 รอบ/นาที โดยกำหนดให้สามารถใช้ได้ทั้งเบนซิน แก๊สโซฮอล์ รวมทั้งแก๊สโซฮอล์ E20 ด้วย จับคู่กับเกียร์อัตโนมัติ CVT ขับเคลื่อนล้อหน้า สำหรับการควบคุมความร้อนของน้ำระบายความร้อนเครื่องยนต์ ฟังก์ชันอาศัยพัดลมไฟฟ้าแบบ 7 ใบเพียงตัวเดียวก็เอาอยู่ การขับใช้งานในเมืองให้การตอบสนองได้ดี โดยมีระบบวาล์วแปรผัน VVT ที่ปรับทั้งไอดีและไอเสีย มาช่วยสร้างแรงบิดในช่วงรอบเครื่องต่ำให้มีเยอะขึ้น โดยอัตราเร่งและความเร็วจะว่ากันตามน้ำหนักเท่าที่ตกลงไปบนคันเร่ง ให้พลังได้สูงและต่อเนื่องตลอด ช่วยให้การใช้งานในเมืองมีความสบายและคล่องตัว ด้านสมรรถนะและประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ ก็สามารถตอบสนองการใช้งานได้ในระดับน่าพึงพอใจ

เกียร์นุ่มนวล ต่อเนื่อง

ระบบส่งกำลังแบบเกียร์อัตโนมัติ CVT ที่มาพร้อมโหมด Sport มีอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำ ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงได้ดี ซึ่งเกียร์รุ่นนี้มีการเลือกใช้อัตราทดเกียร์ในช่วงกว้าง เพื่อตอบสนองต่ออัตราเร่งอย่างสูงสุดในแต่ละเกียร์ ระบบคอมพิวเตอร์จะควบคุมการทำงานของชุดเกียร์โดยตรง จึงทำให้การทำงานในการเปลี่ยนเกียร์แต่ละตำแหน่งเต็มไปด้วยความนุ่มนวล ความได้เปรียบอยู่ตรงความเป็น Sport Eco Car ที่สามารถใช้เชื้อเพลิงได้อย่างมีคุณค่า อยู่ในเกณฑ์ของ "ความประหยัด" แรงบิดที่มีอยู่สามารถช่วยดึงรถไหลไปได้แบบนุ่มนวลต่อเนื่องโดยไม่ต้องกดคันเร่งมาก แต่ในจังหวะแซงการตอบสนองยังไม่ทันใจดีพอ คันเร่งและเกียร์ CVT ตอบสนองช้าไปหน่อย แต่ก็

เพราะมันเกิดมาเป็นรถใช้งานในเมืองเป็นหลักมากกว่าเอามาวิ่งทำความเร็วสูงๆ อยู่แล้ว

อัตราเร่ง และความต่อเนื่องไหลลื่นดีพอตัว ตัวเลขความเร็วจาก 0-100 กม./ชม. ใช้เวลาไป "13.02 วินาที" ควอเตอร์ไมล์ทำได้ 19.05 วินาที ที่ความเร็ว 121.75 กม./ชม. ความเร็วสูงสุดขึ้นไปได้ถึง "173 กม./ชม." ที่รอบเครื่อง 5,900 รอบ/นาที อัตราสิ้นเปลืองประหยัดน่าพอใจจากการแจกจ่ายเชื้อเพลิงเป็นระบบคู่ Dual Jet โดยการทำงานจะอยู่ภายใต้การควบคุมและสั่งงานของกล่องสมอง Control Unit แบบ 32 Bit ของ BOSCH แบบ Motronic ที่ติดตั้งเอาไว้ในห้องเครื่องทางด้านซ้ายข้างเบดเตอร์ ชุดจุดระเบิดเป็นแบบอิเล็กทรอนิกส์ ไดเรกต์คอยล์ มีคอยล์จุดระเบิดของวางเอาไว้บนหัวเทียนสูบละตัว อัตราสิ้นเปลืองขับในเมือง "14.85 กม./ลิตร" เป็นผลจากการใช้ "E20" และการไล่จังหวะเกียร์ลงต่ำบ่อยครั้ง และเมื่อเดินทางไกลโดยคุมความเร็วไว้ที่ 100-120 กม./ชม. เกือบตลอด

จะทำได้ถึง "22.18 กม./ลิตร" การปรับปรุงในครั้งนี้มีผลทำให้ความนุ่มนวลในการทำงานและลดอาการหาเกียร์ที่เหมาะสมไม่เจอเวลาขับบนทางขึ้นลงเขาได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะการเปลี่ยนเกียร์ที่ฉับไวและนุ่มนวลขึ้น จากการทำงานร่วมกันในจังหวะที่เกียร์มีการเปลี่ยนขึ้นในตำแหน่งสูง กำลังจากเครื่องยนต์จะถูกส่งออกมาอย่างแม่นยำตามความต้องการของระบบส่งกำลังในทุกช่วงจังหวะของการเปลี่ยนตำแหน่งเกียร์ ลดอาการกระชากในจังหวะการเปลี่ยนเกียร์ในทุกสภาวะการขับขี่ด้วยความเร็วคงที่ 100 กม./ชม. จะใช้รอบประมาณ 1,800 รอบ/นาที และถ้าเร่งไปที่ 2,500 รอบ/นาที จะได้ความเร็ว 120 กม./ชม.

ช่วงล่างมั่นคง ปลดภัยกินตัว

ระบบรองรับแรงสั่นสะเทือนได้ปรับปรุงระบบกันสะเทือนให้มีประสิทธิภาพการยึดเกาะถนนให้ดีขึ้นที่ความนุ่มนวล แต่ยังคงหมึบเม้มในขณะที่ใช้ความเร็วสูง กันสะเทือนด้านหน้าเป็นแบบอิสระ แม็คเฟอร์ริสันสตรีท ซ็อกอับแก๊ส คอยล์สปริงและเหล็กกันโคลง ส่วนด้านหลังเป็นแบบทอร์ชั่นบีม พร้อมคอยล์สปริง พวงมาลัยเป็นแบบแร็คแอนพีนี้นเพาเวอร์ไฟฟ้า ระบบเบรคหน้าดิสค์หลังดรัม มีระบบความปลอดภัย ABS, EBD ติดตั้งมาเป็นมาตรฐาน ปรับปรุงในเรื่องของความหนืด



● บล็อก K 12 M ตอนสนองนำพองใจ ให้กำลังเพียงพอต่อการใช้งาน





5. ท็อปโดยสสารโปร่งสูง ไม้อัดอัด พวงมาลัยมี Multi Function
6. แผงหน้าปัดสวย อ่านค่าง่าย
7. เกียร์ CVT ตอบสนองดี
8. ช่องเสียบ USB-AUX และช่องไฟ 12 V

ของระบบบังคับเลี้ยวและลดความผิด ในระหว่างทำงาน โดยที่ชุดกระปุก เฟืองเกียร์ของระบบพวงมาลัยถูก ติดตั้งให้อยู่ในตำแหน่งที่ต่ำลงจากเดิม ยิ่งรวมถึงเรื่องของมุมในระบบบังคับ เลี้ยว, บูชยางต่างๆ, วัสดุที่มีความ ทนทานและแน่นหนา ปรับแต่งสปริง และช็อคอัพในระบบช่วงล่าง เมื่อขับ อยู่ในโค้ง ล้อด้านในจะยังคงอยู่ในแนว ตั้งฉากสัมพันธ์กับพื้นผิวถนน โดยที่มี ระยะเวลาขุมและยึดในระดับที่ดีขึ้น ซึ่ง จะช่วยเพิ่มการสัมผัสของหน้ายางบน พื้นผิวถนนได้อย่างเต็มที่ อาการของ รถเข้าโค้งมีอันเดอร์สตีร์นิดๆ แต่ แก้ไขง่าย มีแรงลมปะทะด้านข้างจะ มีอาการโคลงบ้างตามรูปแบบของตัว ดังที่มีช่วงสูงและพื้นที่หน้าตัดด้านข้าง ค่อนข้างจะแบนเรียบ การตอบสนอง ของเบรคแม้จะใช้ยางหน้าแคบวงเล็ก แต่กลับทำงานได้เร็ว ตอบสนองได้ ดี ใช้ระยะหยุดไม่มากและยังคงให้ ความมั่นใจได้

เบาะสปอร์ต

อ็อปชั่นพวงมาลัย

ภายในจากโครงสร้างตัวถัง Platform ใหม่ HEARTECT ให้



● เบาะคู่หน้าตะเข็บคู่ มีหมอนหนุนในตัว

ความแข็งแรงที่อยู่ภายใต้น้ำหนัก ที่เบากว่าเดิม มีการปรับโครงสร้าง พื้นตัวถังล่าง เสริมความแข็งแรง ของโครงสร้าง เพื่อความแข็งแรง แต่ไม่เบียดเบียนเนื้อที่ภายในห้อง โดยสสาร และที่เก็บสัมภาระจึงไม่ แคลงเกินไปเมื่อเทียบกับขนาดตัวรถ อุปกรณ์โดยหลักๆ จะเป็นการยกชุด มาจากรุ่น GL มาตรฐานทั้งพวงมาลัย ปรับได้ 4 ทิศทาง ท้ายตัด D-Shaped สวิตช์ควบคุมเครื่อง เสียงบน พวงมาลัย แผงหน้าปัดดีไซน์สวย ขอบแดง วัสดุพลาสติกดูพรีเมียมโดยรวม ค่อนข้างสวยทันสมัย คอนโซลเกียร์ โด่งขึ้นไปหาแผงหน้าปัด ชุดเครื่อง เสียงวิทยุ AM/FM พร้อมเครื่อง เล่น CD/MP3 มาพร้อมช่อง เสียบ USB และ ช่องไฟ 12 V ระบบปรับอากาศแบบลูกบิด เมื่อนั่ง หุ้มพนักมีหมอนหนุนศีรษะรวมอยู่กับ พนักพิงในตัว วางตำแหน่งเบาะ คู่หน้าเอาไว้ค่อนข้างสูงพอสมควร คล้ายสไตล์ของพวก Mini MPV เมื่อนั่งของผู้โดยสารด้านหลังออกแบบ เป็นสไตล์แบบ 2+1 ที่นั่ง วาง ตำแหน่งสูง มีหมอนหนุนในตัว 2 ฟัน และเพื่อประโยชน์ใช้สอย ตามสไตล์รถเปิดท้าย ให้ความผ่อนคลายประสงค์ พนักพิงของเบาะหลังจึง ออกแบบมาที่สามารถ พับลงได้ สามารถปรับ พับแยกได้ในอัตราส่วน 60/40 เฟอร์เซนต์



กระตุบตลาดอีกครั้งด้วยการปรับโฉมใหม่ของรถ Sport Eco Car ที่เน้นประหยัดน้ำมัน สวยงามขึ้นตอบรับการใช้งานได้ หลากหลาย ทั้งภายนอก-ภายในที่สะอาดดูสปอร์ตมากขึ้น ใน ราคาตัวที่เร้าใจ จึงช่วยสร้างความแตกต่างจนเรียกครอง ความสนใจได้ไม่ยาก แต่...จากปัญหาศูนย์บริการที่กำลังอยู่ในช่วง ปรับปรุงพัฒนาใหม่ ยังไม่สามารถตอบรับความต้องการได้อย่าง “เต็มร้อย” อาจเป็นด้วยการเติบโตที่ค่อนข้างเร็วไปหน่อย มีเสียงเล็ดลอดมาให้ได้ยินไม่น้อย เหมือนกัน อาจจะส่งผลให้หลายคน “ชะงัก” และต้องคิดทบทวนกันหลายครั้ง ต้องรีบเร่งมือแก้ไขเพิ่มเติมในจุดนี้ให้แข็งแรงยิ่งขึ้นอย่างเร่งด่วน ไม่งั้นจะเป็น จุดบอดสำคัญที่สร้างความไม่ประทับใจครับ

ข้อมูลและรายละเอียด SUZUKI Swift GL Max Edition สมรรถนะจากเครื่องมือ V box Mini, VERICOM VC 3000 - DAQ		
โหมด D ออกตัวที่รอบเดินเบา		
ความเร็ว (กม./ชม.)	เวลา (วินาที)	ระยะ (เมตร)
0-40	3.89	22.16
0-60	6.26	58.11
0-80	8.02	102.19
0-100	13.02	209.57
0-120	19.02	398.42
ควอเตอร์ไมล์		
โหมด D เวลา 19.05 วินาที	ที่ความเร็ว 121.75 กม./ชม.	
ความเร็วสูงสุด 173 กม./ชม.	ที่ 5,900 รอบ.	
อัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเฉลี่ยจากการทดลองขับจริง		
ในเมือง	14.85 กม./ลิตร	
เดินทาง 100-120 กม./ชม.	22.18 กม./ลิตร	
ราคา ณ วันทดลองขับ (กันยายน 2563)	541,000 บาท	

สรุปข้อดีและข้อดีจากรายงานการขับ SUZUKI Swift GL Max Edition

ข้อดีที่ขบชม

- ใต้ชุดแต่งพิเศษเน้นสปอร์ตด้วยราคาสบายกระเป๋า
- ช่วงล่างขับสนุก ยึดเกาะดีเกินระดับตัวรถ
- หัวฉีดคู่ Dual Jet ช่วยประหยัดน้ำมันได้ดี
- พวงมาลัยท้ายตัด D-Shaped ช่วยให้เข้าออกสบาย

ข้อดีอันควรปรับปรุง

- เครื่องยนต์ไม่รองรับเชื้อเพลิง E85
- ควรจะให้ล้อแม็กมาแทนกระถะเลย จะได้ไม่ต้องไปเสียเงิน เปลี่ยนชุดใหม่
- น่าจะเพิ่ม Push Start แทนการสตาร์ทด้วยการบิดกุญแจ ซึ่ง “ล้ำสมัย” ไปเยอะเลย
- ควรเน้นเรื่องศูนย์บริการให้ทันกับตัวเลขการขาย

โดยทีมข่าวกองบรรณาธิการ

อ่านได้เรื่อง @ ยานยนต์



ภาพจาก justluxe.com

เป็นที่รู้กันดีอยู่แล้วว่ามีรถหลายรุ่นที่พอถือกำเนิดเกิดมาก็ทำตัวเป็นเด็กมีปัญหา ซ้ำมาใช้งานได้ไม่เท่าไรก็ทรุดล้มป่วยแดงยังไม่ทันจางเลย ปรากฏว่าเครื่องฮัท หรือเกิดอาการสตาร์ทไม่ติดซะแล้ว และที่เจอะเจอกันมาก ก็มักจะเป็นเรื่องการทำงานของเกียร์ ที่จังหวะเปลี่ยนเกียร์พบว่ามีอาการกระตุกรุนแรงเกินควร บ้างก็มีอาการเกียร์ชี้เกียวกำงานประเภทเข้าเกียร์แล้วแต่รถยังไม่ยอมขยับ...อะไรแบบนี้ เป็นต้น ถึงแม้จะไม่ดีเป็นทุกคันก็ตาม แต่ก็เป็นที่น่าพอใจทีเดียว จนกระทั่งแทบจะเป็นเครื่องหมายประจำตัวของรถรุ่นนั้นๆ ไปซะแล้ว

อย่างไรก็ตามเหล่าบรรดารถที่ขายดีขยาดหรือมีชื่อว่าเป็นที่คนสามารถใช้งานกันอย่างยาวนานนั้น บางทีมันก็ไม่แน่นอนเสมอไป อาจจะมีรถบางคันในรุ่นนี้ที่มีปัญหาขึ้นมาได้ โดยบางทีก็จะเป็น 1 ใน 100 หรือ 1 ใน 1,000 ก็ได้ ของแบบนี้มันชั่วร้ายเมื่อไหร่ คนอื่นใช้ได้ดีไม่มีปัญหา แต่คันของเราเฝ้าแต่อแงเป็นนุ่นเป็นนี่ตลอด

รถดีก็อาจมีหลุด

แม้จะเลือกสรรเป็นอย่างดีแล้วว่ารุ่นที่เราจะซื้อมันใช้ได้ไม่มีปัญหา ใครใช้ก็มักจะชื่นชมกันไม่ขาดปาก แต่พอเราซื้อมาใช้มันปรากฏว่ารถรวนตลอด เดียวเป็นนุ่นเดี๋ยวเป็นนี่...เฮ้อ...

ทั้งนี้เนี่ยเพราะ "รถดีก็อาจมีหลุด" แล้วจำเพาะต้องมาเป็นคันของเราซะด้วย ซึ่งมีโอกาสเกิดขึ้นได้กับทุกยี่ห้อ อันสืบเนื่องมาจากอะไหล่หรือส่วนประกอบบางชิ้นอาจมีปัญหาในการผลิต ซึ่งถือว่ามีโอกาสที่เป็นไปได้ เนื่องจากการผลิตชิ้นส่วนเยอะๆ ก็อาจมีผิดพลาดกันได้ รวมทั้งการ "บีบ" ลดราคาค่าชิ้นส่วน เอาถูกเข้าว่า ก็อาจทำให้เกิดปัญหากับคุณภาพในภายหลัง ดังที่ประสบอยู่กับรถหลายรุ่นหลายแบรนด์ที่ได้เห็นกัน

หรืออาจไปเจอกับรถที่ประกอบตอนช่วงต้นๆ ของสายการผลิตที่ยังไม่คล่องตัวสั่นไหว แบบนี้ก็อาจเกิดการผิดพลาดแล้วสร้างปัญหาขึ้นมา หรืออาจเป็นคันประกอบคันท้ายๆ ก่อนปิดกิจการทำงาน ก็เลยเกิดความเร่งรีบทำให้การ

รถดีก็อาจมีหลุด

ขายดีก็อาจมีดิ่ง

เพราะสร้างความประทับใจในทางลบ

- รถห่วย บริการห่วย ตอบคำถามลูกค้าได้ห่วย
- ทุกวันนี้มีเรื่องราวยี่ห้อรถยนต์มีปัญหาค้างคาอยู่ที่ สคบ. และในโซเชียลมากมาย จนแปลกใจว่าจะอะไรจะเยอะปานนี้



ภาพจาก paultan.org

ประกอบไม่แม่นยำเหมือนเคยก็เป็นได้ หรือบางทีคนประกอบอาจไม่สบาย หรือมีปัญหาชีวิต คิดมากอาจลืมนำคัตงู้นคัตนี้จนทำให้เกิดการเพอเรอทำงานไม่เรียบร้อยเท่าที่ควร ส่วนการสุ่มตรวจอย่างที่ต้องผ่านการ QC หรือ Quality Control ก็อาจมีความผิดพลาดได้เช่นกัน ของแบบนี้ขึ้นอยู่กับความตั้งใจและความสม่ำเสมอของแต่ละหน่วยงานที่รับผิดชอบ

ปัญหาที่แท้จริง

เรื่องรถมีปัญหาแม้จะทำให้เสียอารมณ์กันบ้าง ก็พอจะทำให้ใจถวิลว่าเป็นเรื่องที่จะยอมรับกันได้ แต่หากไม่ได้รับการดูแลรักษาที่ดีพอ ตามนี้แหละที่จะเกิดเป็นปัญหาอย่างแท้จริง



ภาพจาก in.pinterest.com

เมื่อรถที่ซื้อมาใหม่ๆ แล้วมีปัญหาเกิดขึ้น ถึงจะทำให้ผู้ที่เป็นเจ้าของรถต้องชอกช้ำ แต่ก็มิใช่น้อยเหมือนกันที่สามารถเข้าใจได้ เพราะคิดซะว่าเป็นการพาดเคราะห์ที่ไปก็แล้วกัน แต่ในที่สุดก็หมดความอดทนต้องออกมาไวยกัน ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากบริการที่ได้รับหรือคำพูดโง่ๆ ของฝ่ายบริการนั่นเอง

ตามปกติเมื่อรถใหม่เกิดเสียขึ้นมา ทางศูนย์ก็สมควรจะเอาเอาใจดูแลผู้เป็นลูกค้าอย่างดีที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ เพื่อเป็นการทดแทนกับความผิดหวังของลูกค้า แต่ตรงกันข้ามทางศูนย์กลับไม่ได้ใส่ใจ มองเห็นว่าเป็นเรื่องปกติธรรมดา ทำเหมือนกับว่ารถที่ลูกค้าซื้อไปมันเสียบ่อยจนช่างเองไม่รู้สึกเป็นกังวลแล้ว แถมยัง



ภาพจาก mercedesoflittleton.com

บอกเจ้าของรถว่า “รถรุ่นนี้มันก็ (เสีย) เป็นอีแบบนี่แหละ” แบบนี้คนที่ซื้อรถใหม่ป้ายแดงยกห้าง ยามัวคุยกับเซลส์ แต่ให้ขอเข้าไปคุยกับช่างด้วย สอบถามให้แน่ชัดไปเลยว่ารถที่จะซื้อนี้มีอะไรที่เสียบ่อยประเภท “รถรุ่นนี้มันก็ (เสีย) เป็นแบบนี้แหละ” จะได้เตรียมหัวใจไว้ล่วงหน้า...!!!?

อันที่จริงศูนย์ของทางบริษัทผู้จำหน่ายรถที่ดีมักจะมีหน่วยซ่อมเคลื่อนที่ที่สมควรจะรับนำทีมช่างไปดูแลรถที่มีปัญหาถึงบ้านลูกค้า ไม่ต้องรอให้ลูกค้าต้องเสียเวลานำรถเข้ามาให้เชคถึงที่ศูนย์ นอกจากจะเป็นการสร้างความรู้สึกที่ดี แก่ผู้ที่เป็นเจ้าของรถคันที่มีปัญหาแล้ว ยังเป็นการสร้างภาพพจน์ที่ดี ให้กับทางศูนย์เองอีกต่างหาก ไม่ใช่เอารถป้ายแดงเข้ามาซ่อมในศูนย์ ซึ่งจะเป็นการสร้างความรู้สึกที่ไม่ดีให้แก่ผู้ที่ได้พบเห็น อย่าคิดว่าแค่ถอดป้ายออกแล้วลูกค้าจะไม่รู้ว่าเป็นรถใหม่

อย่างไรก็ตามเท่าที่เจอเจอปรากฏว่าเป็นตรงกันข้าม พวกรถใหม่ที่มีปัญหาเหล่านี้แทนที่จะได้รับการดูแลเอาอกเอาใจกันเป็นพิเศษ ทางศูนย์ก็ยังคงปฏิบัติเหมือนลูกค้าทั่วๆ ไป นับตั้งแต่วันที่เอารถมาเข้ารับการแก้ไข ก็ต้องมีรายการจองและรอคิว แคมพอซ่อมแล้วพวกเขายังบังคับค่าบริการอีกด้วย โดยบอกว่าเป็นค่าดำเนินการอะไรก็ไม่รู้ แล้วแบบนี้ก็ไม่รู้ว่าจะวารันตีกันทำไม และข้อสำคัญอาการที่เกิดขึ้นก็ไม่ได้หายไปไหนด้วย

นอกจากนี้เวลาที่ลูกค้าจะทำเรื่องขอเคลมการซ่อมกับทางสำนักงานใหญ่ แทนที่ทางศูนย์จะเป็นคนขงเรื่องและดำเนินการให้ กลับปล่อยให้เจ้าของรถต้องทำเรื่องและคอยติดตามเรื่องกับทางสำนักงานใหญ่เอง...แบบนี้ก็เจอกันมาเยอะแล้ว ทารุไม่ว่าแบบนี้คือ การ “ทุบหม้อข้าวตัวเอง”

เรื่องการซ่อมที่ใช้เวลานานลูกค้ายอมไม่สบอารมณ์ ลำพังควักกระเป๋าซื้อรถใหม่มาใช้แล้วรถเกิดเสียขึ้นมาที่ยอมอารมณ์อยู่ได้แล้ว แต่สำหรับปัญหาที่ลูกค้าไม่พอใจมากที่สุด ก็เห็นจะเป็นเรื่องซ่อมแล้วซ่อมอีก อาการที่เกิดขึ้นก็ไม่หายขาดกันซะที หรือเสียขับเสียช้อนรถเสียบ่อยจนเกินไป เดียวเป็นนุ่นซ่อมได้ไม่กี่วันไอ้ตัวนี้เสียอีกแล้ว จนลูกค้าทนไม่ไหวจึงต้องขอเปลี่ยนรถคันใหม่หรือขอคืนรถแล้วเอาเงินค่าซื้อรถกลับมา

ในกรณีที่ซ่อมแล้วอาการเสียของรถดีขึ้นเพียงเล็กน้อยหรือดีขึ้นเพียงชั่วคราว ต่อจากนั้นไม่นานก็กลับมาเสียอีกส่วนหนึ่งเกิดขึ้นจากการซ่อม ช่างมักจะใช้วิธีซ่อม จะเปลี่ยนอะไหล่ตัวที่เกิดการชำรุดเสียหาย ซึ่งอาจจะมีปัญหาในเรื่องของการเคลมอะไหล่ อันเนื่องมาจากต้องเปลี่ยนทั้งระบบอะไหล่ต้องใช้หลายชิ้นทำให้มีราคาสูง ซึ่งก็ไม่เข้าใจเหมือนกัน ในเมื่อระบบ

มีปัญหาที่ควรจะเปลี่ยนใหม่ไปเลยแม้จะมีราคาสูงมากก็ตาม เพราะการซ่อมยังงังไม่หายขาดอยู่ดี และบางครั้งปัญหาที่อยู่ที่ฝีมือของตัวเองที่ยังไม่เก่งพอ หรือไม่ได้รับการอบรมมาเท่าที่ควร โดยเฉพาะพวกรถหรูหราราคาแพงจะเจอกับปัญหาที่เป็นพิเศษ เนื่องจากทางช่างที่ไม่ได้ฝึกอบรมจากต่างประเทศเค้าก็ไม่ได้สอนให้ซ่อมแซมแก้ไข ใช้วิธีเปลี่ยนอะไหล่ยกชุดไปเลย ทำให้บางทีก็มีปัญหาเรื่องขาดเครื่องมือเครื่องมือตลอดจนข้อมูลที่ทันสมัยในการซ่อม จึงไม่สามารถซ่อมแซมแก้ไขให้กลับมามาทำงานเป็นปกติได้ เพียงแค่ประทังไปได้ระยะหนึ่งเท่านั้น และแทนที่

ราคา ที่ตัวเองชื่นชอบและเห็นว่ามี ความเหมาะสมกับการใช้งาน ด้วยเหตุนี้ยี่ห้อรถหรือรุ่นรถที่เคยโด่งดังขยติมาเป็นนมเป็นนานก็ไม่ได้หมายความว่า จะได้รับความนิยมนตลอดไป รถหลายรุ่นที่ขายดีมีผู้คนให้การยอมรับก็อาจ “ถึงคราว” ดำดิ่งลงได้หากไม่ระมัดระวังด้านการรักษาคุณภาพสินค้าและมาตรฐานการบริการ จึงไม่น่าแปลกใจหากตัวเลขการจำหน่ายจะต่ำลงไป

เรื่องของรถสนิยมหรือรูปแบบในการใช้รถ มีการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วและฉับไว ใครที่ซึกซ้ามัวมาทำงานเป็นปกติได้ เพียงแค่ประทังไปได้ระยะหนึ่งเท่านั้น และแทนที่



ภาพจาก paultan.org



ภาพจาก mbogainesville.com

จะแจ่งยังสำนักงานใหญ่ให้ช่วย ก็เกรงว่าเดี๋ยวนายจ้างจะหาว่าไม่มีฝีมือก็เลยมุบมิบซ่อมกันเอง โดยไม่แจ่งปัญหาที่เกิดขึ้นให้ทางศูนย์

รับทราบ

ขายดีก็อาจมีตั้ง

คนซื้อรถสมัยนี้มีความรู้กว้างไกล ไม่เหมือนคนรุ่นเก่าๆ ที่มีค่านิยมสูง เลือกซื้อเลือกใช้เฉพาะยี่ห้อรถที่เคยใช้หรือที่พบเห็นว่าเป็นที่นั่น

ค่านิยมของคนใช้รถยุคหลังๆ มานี้ ไม่ได้เลือกซื้อเฉพาะรถที่เป็นที่นิยมของตลาดเท่านั้น แต่ส่วนหนึ่งมักจะเลือกตามสมรรถนะ ประสิทธิภาพ รูปทรง รูปแบบ และ

ต้องรู้จักคาดการณ์และวางแผนรับมือกันล่วงหน้า ประเภทเก็บบุญเก่ามาหารับประทานต่อไปคงจะอยู่ได้ลำบาก ความต้องการของคนยุคใหม่มีการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วเกินความคาดหมาย

เรื่องชื่อเสียงหรือค่านิยมเก่าๆ จะมีความสำคัญในการเรียกขานลูกค้าเก่าๆ ได้เท่านั้น ในยุคนี้ ส่วนการเชื่อเชิญลูกค้ารุ่นใหม่ที่อยู่ที่การตอบสนองความประสงค์ของลูกค้าได้ดีประมาณไหน ถ้าสามารถตอบสนองความต้องการได้ ก็จะมีการต้อนรับเป็นอย่างดี แต่ถ้ารูปแบบไม่สามารถรองรับการใช้งานของคณรุ่นใหม่ได้ ตัวเลขก็ย่อมตกลงเป็นธรรมดา

แล้วในที่สุดจะเป็นประการใดไม่ต้องบอกก็น่าจะถูกใจนะ...!!!?

กำจัดเสียงกวนใจ

อึดอั้นขบรถเก่าๆ เราจะไม่รู้สึกเดือดร้อนเรื่องเสียงดัง เนื่องจากมันดังไปทั้งคัน (ยกเว้นแต่กับวิหคที่ขยับกริบ) แต่แปลกมากพอมีโอกาสดับรถดีๆ ราคาแพงมีระบบเก็บเสียงเป็นเลิศ สามารถปิดกั้นเสียงรบกวนต่างๆ ได้ดี ไม่ว่าจะเป็นเสียงที่เกิดขึ้นจากภายนอกรถ หรือเสียงที่เกิดขึ้นจากตัวรถเอง ยามที่มีเสียงกุกกิกดังขึ้นเพียงนิดเดียวเอง กลับรบกวนจิตใจและสร้างความกังวลเยอะเลย ทำให้รู้สึกหงุดหงิดกับเสียงที่ได้ยินเป็นอย่างมาก

พวกเสียงรบกวนหรือเสียงแปลกปลอมบางอย่างก็ไม่ยากที่จะหาตัว แต่ก็ยังมีอีกไม่น้อยเหมือนกันที่กว่าจะเจอต้องออกแรงกับใช้เวลากับเยอะหน่อย

มีอยู่ครั้งหนึ่งเกิดเสียงที่ลือหลังซ้าย “ไอ้ตัวดูด” ซึ่งจะมีเสียงตอนรถตกหลุม กว่าที่จะเจอว่าเป็นเพราะท่อนเหล็กยึดตัวถังกับช่วงล่างหัก ก็ต้องใช้เวลาค้นหากันอยู่นานหลายเดือน เนื่องจากตามสภาพปกติจะไม่เห็นรอยหักยังคงประกบกันเอาไว้เหมือนเดิม และบางเสียงก็หาตัวไม่เจอไม่รู้ว่ามันเกิดจากอะไร ขนาดรื้อบริเวณตำแหน่งเกิดเสียงชนิดทุกซอกทุกมุมแล้วยังหาไม่พบเลย

ในร้านที่พวกเราไปนั่งสังสรรค์ “หลังเลิกงาน..ก่อนกลับบ้าน” มีอยู่ครั้งหนึ่งพรรคพวกได้สอบถามถึงรถของมันเป็นว่าเวลาวิ่งด้วยความเร็วถึง 80 กม./ชม. เมื่อไหร่ ก็จะมีเสียงดังมาจากล้อหรือช่วงล่างนี้แหละ มันอยากทราบว่าสาเหตุเป็นเพราะอะไร...

เจ้าเพื่อนถามเพียงนิดเดียวเท่านั้นเอง ส่วนตอนตอบคงต้องว่ากันยาวเหยียดแหละ...

รถของเพื่อนคันนี้เท่าที่จำได้เพื่อนซื้อมายังไม่ถึง 5 ปี ดีเลย แต่วิ่งไปแล้วร่วม 140,000 กม. เพราะเพื่อนคนนี้ชอบท่องเที่ยวเดินทางไปต่างจังหวัดบ่อยๆ มันบอกว่ารถคันนี้ดี แม้การทรงตัวจะอยู่ในระดับแค่พอใช้ได้ และถึงเครื่องยนต์จะไม่โตเท่าไร เร็วแรงมีแค่เพียงพอใช้งาน แถมยังใช้น้ำมันเปลืองอีกต่างหาก กดกัน 120 อัตราสิ้นเปลืองทำได้แค่ 10 ลิตรเท่านั้น แต่ภายในรถกว้างขวางนั่งสบาย ก็เลยทำให้มันมักใช้งานในเรื่องของการเดินทางท่องเที่ยวเป็นประจำ ส่วนรถของเพื่อนอีกคันที่เป็นรถทรูทราสมิวดาว 3 แฉก ประดับที่ฝากระโปรงหน้า พวกเก็บเอาไว้ใช้เฉพาะตอนออกงานเท่านั้นเอง

สารพัดเสียงที่สร้างความรำคาญและความพิศวง



ภาพจาก wallpaperhdfast.blogspot.com

ภาพจาก nytimes.com

ในอันดับแรกนี้เจ้าเพื่อนสงสัยว่าคงจะเป็นที่ลูกปืนล้อ ซึ่งโดยส่วนตัวแล้วก็ออกจะเห็นด้วย เนื่องจากอายุการใช้งานของรถที่ผ่านมาก็สมควรแก่เวลาแล้ว ที่จะทำให้ลูกปืนล้อเกิดการชำรุดสึกหรองจนเกิดเป็นเสียงขึ้นมาได้ อย่างไรก็ตามการตรวจเช็คทำได้ไม่ยากนัก หากยกล้อรถให้ลอยแล้วทดลองโยกดูเพื่อหาระยะรุน หรือหมุนล้อเพื่อฟังเสียงก็น่าจะพอได้เค้าบ้าง



ภาพโดยยานยนต์

ฝ่ายพรรคพวกคนหนึ่งที่นั่งร่วมวงด้วย ได้กล่าวเสริมขึ้นว่าอาจจะเป็นเรื่องการทำงานของระบบช่วงล่างก็ได้ เช่น มีปัญหาเกี่ยวกับพวกลูกหมากหรือลูกยางต่างๆ อาจจะมีการชำรุดหลุดหลวม เพราะรถคันนี้เท่าที่รู้ได้เดินทางไปแทบจะทั่วประเทศอยู่แล้ว

พอเพื่อนเจ้าของรถได้ยืนยันนั้นก็กระดก “วัน” เข้าปาก ทำท่าเหมือนนึกอะไรอยู่บางอย่าง ต่อจากนั้นก็พูดขึ้นว่า “มาคิดๆ ดูแล้วเชื่อว่าช่วงล่างไม่น่าจะมีปัญหา เนื่องจากไม่มีปัญหาเรื่องการทรงตัวและการบังคับควบคุมรถแต่อย่างใด นอกจากนี้เสียงที่ได้ยินยังเป็นเสียงแบบวัตถุเสียดสี ไม่ใช่เสียงกระชากหรือเสียงเคาะแบบชิ้นส่วนหลุดหลวม อ้อ... แล้วมีอีกอย่าง คือเสียงที่ได้ยินนี้จะเริ่มดังเมื่อรถใช้ความเร็ว 80 กม./ชม. หากขับรถด้วยความเร็วที่ต่ำกว่านั้นก็จะมีเสียงดังเกิดขึ้นแต่อย่างไร

งานนี้ก็เลยแนะนำเพื่อน
ไปว่าอย่างแรกเลยควรจะตรวจ
เช็คลูกปืนล้อก่อน โดยการยกรถ
ให้ล้อลอยแล้วโยกล้อดูว่าลูกปืน
ล้อมีอาการขยับให้ตัวบ้างหรือเปล่า
หากพบว่ายังแน่นอนหาดีก็หมุนล้อดู
ว่ามีเสียงดังผิดปกติหรือไม่



ภาพโดยยานยนต์

ส่วนพรรคพวกอีกคน
ก็ให้ความเห็นว่า อีกกรณีหนึ่ง
ที่น่าจะเป็นตัวทำเรื่องได้เหมือนกัน
คือ เบรคมีปัญหา ไม่ว่าจะ
เบรคติด เนื่องจากยางกันฝุ่น
สกปรก มีฝุ่นผงลิ่งสกปรกหรือมีน้ำ
เข้าไป ทำให้แม่พิมพ์ติดขัด
ขัดตัวได้ไม่สะดวก นอกจากนี้
ก็เป็นไปได้ว่าผ้าเบรคบาง
เกินไป เพราะดูจากระยะ
การใช้งานของรถเพื่อนก็
สมควรอยู่เหมือนกัน จึงอยาก
ให้ถอดผ้าเบรคมาดูหน้าตา
กัน หากเสียงเกิดขึ้นจากเบรค
มีปัญหา การสึกหรอของผ้าเบรค
ทั้ง 4 แผ่น ก็น่าจะสึกหรอไม่เท่า
กัน โดยผ้าเบรคของล้อที่มี
ปัญหาควรจะสึกหรอมากหรือ
บางที่อาจจะน้อยกว่าปกติ

เจ้าเพื่อนพอได้รับคำแนะนำ
ก็บอกว่าจะทดลองปฏิบัติ
ตาม

ระหว่างที่กะลังจิบ “วุ้น”
อยู่นั้นก็มีพรรคพวกอีกคน
คนนึงถึงเรื่องหนึ่งขึ้นมาได้
จึงหันไปถามเพื่อนเจ้าของรถ
ที่มีปัญหาเรื่องเสียงว่า
รถมีการเปลี่ยนยางครั้ง
สุดท้ายไปนานแล้วหรือยัง
ซึ่งก็คิดว่าคงถามไปนั่งเอง
แหละเพื่อความแน่ใจ เพราะอายุรถขนาด

นี้คงมีการเปลี่ยนยางไปหลายชุด
แล้ว สำหรับสาเหตุที่ถามไปแบบ
นั้นเนื่องจากอายุการใช้งานของรถ
เพื่อนคันนี้ ระยะทางที่ผ่าน
มาเพื่อนอาจใช้รถเพลินจน
ยางอาจจะเริ่มเสื่อมสภาพแล้ว
ดังนั้นจึงเป็นไปได้ว่าเสียง
ที่เกิดขึ้นนี้อาจสืบเนื่องมาจากยาง
ใกล้หมดอายุก็เป็นได้



ภาพจาก chinalady.blogspot.com

หลังจากนั่งฟังพรรคพวก
แจงเรื่องยางหมดอายุไปแล้ว
ก็ลุกขึ้นแล้วเดินไปเข้าห้องน้ำ
พอเสร็จภารกิจเดินกลับมา
ที่โต๊ะก็ต้องแปลกใจเมื่อเห็น
มีหญิง (หน้าตาดี และมีหุ่น
ประทับใจ) มาที่นั่งเก้าอี้ของ
ผมแทนแล้ว ก็นึกในใจว่าคง
เป็น “กิ๊ก” ของเพื่อนคนใด
คนหนึ่ง กระมัง ก็เลยหันไป
ลากเก้าอี้จากโต๊ะข้างๆ มา
อีกตัว แล้วแทรกลงไปที่
ข้างๆ สาวเจ้านั้นแหละ ไม่ได้
เป็น “กิ๊ก” แค่นั้นก็เลยต้อง
แปลกใจ... แต่แล้วก็ต้อง
แปลกใจเมื่อเพื่อนในโต๊ะบอก
ว่าคุณเธอมาหาผม ทำให้ต้อง
รีบนึกว่าเป็นโจทก์เก่าหรือ
เปล่า ทั้งๆ ที่แน่ใจว่าหน้าตา
(ดี) แบบนี้ไม่เคยเจอมาก่อน
ถ้ารู้จักกันต้องไม่ลืมแน่นอน

มาหาขงก็เมื่อคุณเธอ
ชี้แจงว่า รถของคุณเธอมีปัญหา
เอาเข้าอยู่ไป 2-3 ครั้ง แล้วก็
ยังไม่ดีขึ้น พอดีเพื่อนสนิท
คนหนึ่ง (ซึ่งเป็นสมาชิกในกลุ่ม
วงสังสรรค์ “หลังเลิกงานก่อน
กลับบ้าน”) รู้เข้าก็แนะนำว่า
ให้ลองมาปรึกษากับผม โดย
นัดว่าจะมาเจอกันที่นี้ พอดี
เพื่อนติดธุระด่วนไม่สามารถมา

ตามเวลาที่นัดเอาไว้ได้ เพื่อน
ก็เลยให้คุณเธอมาก่อน โดย
สามารถสอบถามจากพนักงาน
เสิร์ฟได้ทุกคนว่าผมนั่งอยู่
ตรงไหน ซึ่งเมื่อคุณเธอถามถึง
ผมพนักงานเสิร์ฟก็พามาที่โต๊ะ
นี้แหละ



ภาพโดยยานยนต์

พูดจากันได้ไม่เท่าไร

เจ้าเพื่อนผมที่แนะนำคุณเธอ
ให้มาพบผมก็โผล่หน้ามา พอมาถึง
ก็ไม่พูดจา มีคำว่า “วุ้น” ของผม
ไปชดจนเกลี้ยง ต่อจากนั้นก็หัน
ไปคว้าเก้าอี้จากโต๊ะข้างๆ
มานั่ง แล้วเริ่มแนะนำผมตลอดจน
สมาชิกวงมีโต๊ะให้รู้จักกับคุณ
เธอ พร้อมกับเล่าให้ฟังว่ารถของ
สาวเจ้านั้นเกิดมีเสียงดังขึ้นมา
โดยเสียงนั้นจะดังอยู่แถวๆ
ห้องเครื่องหรือแว่วมาจากช่วง
ล่างหน้า ลักษณะของเสียงก็บอก
ไม่ถูกเหมือนกัน มันจะออก
เป็นเสียงแปลกๆ ซึ่งหากเป็นการ
วิ่งตามปกติธรรมดา มักจะไม่ค่อย
ได้ยิน แต่ถ้าเป็นช่วงตอนเช้า
หรือขับรถบนทางเรียบๆ แล้ว
บิดวิทยุจะได้ยินเสียงค่อนข้างชัด
สาวเจ้าเกรงว่ารถจะเกิดการเสียหาย
ใหญ่โต ก็เลยรีบนำรถเข้า
อู่ไปให้ช่างจัดการ ทางอู่
แจ้งว่าเป็นที่สายพานหมดอายุแล้ว
สาวเจ้าก็เลยให้ช่างจัดการ
เปลี่ยนสายพานใหม่ ซึ่งผลปรากฏ
ว่าเสียงที่เป็นอยู่นั้นก็ยังไม
หายไปไหนจึงเอารถกลับไปให้
ช่างดูอีกครั้ง คราวนี้ช่างบอก
ว่าเป็นที่พูลเลย์หน้าเครื่อง
รถรุ่นนี้จะใช้พูลเลย์แบบที่มี
ยางด้วย เพื่อช่วยลดอาการ
ลั่นสะเทือน ตอนนี้อย่างหมดอายุ
เริ่มแข็งกระด้างแล้ว ทำให้เกิด
เป็นเสียงขึ้นมา

เมื่อชิ้นส่วนเกิดการเสื่อมสภาพ
ก็ต้องเปลี่ยนเป็นธรรมดา สาว
เจ้าก็เลยให้ช่างจัดการเปลี่ยน
ตัวพูลเลย์ตัวใหม่ และเพื่อความ
แน่ใจในคุณภาพไม่มีปัญหาตาม
หลัง สาวเจ้าก็เน้นกับช่างให้
ใช้อะไหล่แท้ด้วย ถึงราคาจะ
แพงกว่าพวกอะไหล่เทียม
อยู่มากก็ตาม ถึงกระนั้น
หลังจากช่างได้เปลี่ยนพูลเลย์
หน้าเครื่องแล้ว เสียงที่เกิดขึ้น
ก็ยังคงอยู่เหมือนเดิมจึงต้อง
เอารถกลับไปให้ช่างดูอีกครั้ง
ซึ่งคราวนี้ช่างบอกว่าให้ทิ้งรถไว้
สักวันหนึ่งจะได้มีเวลาตรวจ
เช็คกันอย่างละเอียด



ภาพโดยยานยนต์

ในวันรุ่งขึ้นทางอู่ก็โทร
ศัพท์มาบอกว่าหลังจากตรวจ
เช็ค พบว่าเสียงที่เกิดขึ้น
คงจะเป็นจากช็อคค้อบ เพราะ
เท่าที่ลองขับรถแล้วมีความ
รู้สึกว่าการทรงตัวไม่ค่อยดีเท่า
ที่ควร สาวเจ้าก็ย้อนถามกลับ
ไปว่าถ้าเปลี่ยนช็อคค้อบแล้ว
เสียงยังไม่เงียบอีกแล้วจะ
ว่าอย่างไร นี่ก็เปลี่ยนมาหลาย
อย่างแล้วเสียงยังไม่เงียบซัก
ที ฝ่ายช่างก็บอกว่าต้องลอง
ดูแต่คิดว่าน่าจะใช่

เมื่อสาวเจ้าได้ยินช่างตอบ
แบ่งรับแบ่งสู้ไม่มียืนยันก็
เกิดความไม่มั่นใจจึงไปนำรถ
กลับมาโดยยังไม่ยอมเปลี่ยน
ช็อคค้อบ แล้วไปปรึกษากับ
เจ้าเพื่อนของผมให้ช่วยแนะนำ
อู่ซ่อมที่ดี มีฝีมือ เจ้าเพื่อน
ผมก็เลยชักชวนสาวเจ้าให้ลอง
เอารถมาให้ผมดูนี้แหละ ซึ่งใน
ตอนแรกสาวเจ้าก็ค่อนข้าง
แปลกใจอยู่เหมือนกัน เพราะ
สถานที่มันไม่ใช่อู่หรือมี
แว่วของอู่ซ่อมรถและเหล่า
บรรดาที่นั่งร่วมโต๊ะก็ไม่มี
ใครดูเหมือนช่างซ่อมรถเลย

ทำให้เกิดความสงสัยว่าจะซ่อมรถกันอย่างไร

งานนี้รู้สึกโกรธเจ้าเพื่อนเป็นอันมาก มีอย่างไหนมีเพื่อนหญิงหน้าตาดีแบบนี้แล้วเก็บเจียบ ไม่ยอมแนะนำให้เพื่อนฝูงได้รู้จักกันมั่งเลย ฝ่ายพรรคพวกที่นั่งร่วมโต๊ะพอได้รู้จักหญิงเข้าหน่อย ก็เสนอหน้ากันเป็นพัลวัน มีการเอาใจสั่งน้ำสั่งอาหารมาให้ เพราะพวกเรามักจะหนักไปในทางกับแกล้มมากกว่ากับข้าว ส่วนพรรคพวกบางคนที่มีความรู้เรื่องรถดี ก็เสนอตัวจะช่วยดูแลเป็นธุระให้ พร้อมกับสันนิษฐานว่าตัวการควรจะเกิดขึ้นจากอะไร ส่วนตัวผมเองวางตัวนิ่งเฉยได้แต่นั่งฟังพวกเค้าพูดเพียงอย่างเดียว ซึ่งไม่ได้เป็นการอภุมิหรือวางฟอร์มแต่อย่างใด เพียงแค่พูดไม่ทันเท่านั้นเอง เจ้าเพื่อนพวกนี้เค้าพูดหวัดพูดเร็ว ของผมมันประเภทคัดตัวบรรจงเต็มบรรทัดก็เลยซักว่าเยอะ



ภาพโดยยานยนต์

พวกเขาเกี่ยวข้องกับเครื่องยนต์ ได้แก่ เสียงวาล์ว เสียงขยับของเครื่องยนต์ เนื่องจากมีปัญหาเกี่ยวกับพวกยางแทนเครื่องแทนเกียร์ หรืออาจเป็นที่ลูกปืนต่างๆ เช่น ลูกปืนโดชาร์จ หรือลูกปืนคอมเพรสเซอร์แอร์ รวมทั้งเสียงที่เกิดขึ้นจากการทำงานของคอมเพรสเซอร์แอร์ด้วย ส่วนเรื่องเสียงดังที่เกิดขึ้นจากสายพานอันนี้ก็ยังไม่แน่ชัด นอกจากนี่ก็เป็นเสียงที่เกิดขึ้นจากการทำงานของช่วงล่าง อย่างเช่น พวกบูชหรือลูกหมากต่างๆ ลูกปืนล้อ รวมทั้งการดีดของคอยล์สปริงและช็อคอัพ ส่วนพวกสุดท้ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับเครื่องหรือช่วงล่าง (เท่าไร) ก็มีท่อไอเสีย เบรค หม้อน้ำ พัดลมไฟฟ้า และชิ้นส่วนประกอบของตัวถัง ซึ่งลองนับนิ้วตัวการทั้งหมดดูแล้วก็เยอะเหมือนกัน

ปล่อยให้พรรคพวกุ่นวายกับสาวเจ้าอยู่พักใหญ่ก็เริ่มสงบลง ก็เลยถือโอกาสชวนสาวเจ้าเดินไปที่รถของคุณเธอ เพื่อดูและตรวจเช็คว่ามีเสียงนั้นเป็นประการใด ซึ่งงานนี้เพื่อนของคุณเธอได้เดินตามมาด้วยในฐานะเป็นคนกลาง

ติดต่อ รวมทั้งพรรคพวกร่วมโต๊ะที่ลุกขึ้นเดินตามมาอีก 2-3 คน

เมื่อเดินมาถึงที่รถก็พบว่า เป็นรถที่มีอายุการใช้งานประมาณ

3-4 ปี สภาพค่อนข้างใหม่ แสดงว่าเจ้าของเอาใจใส่ดูแลรักษาเป็นอย่างดี ต่อจากนั้นก็บอกสาวเจ้าให้ช่วยเปิดฝากระโปรงรถหน่อย เพื่อทำการตรวจเช็คชิ้นส่วนภายในห้องเครื่องว่ามีอะไรน่าสงสัยหรือผิดปกติซึ่งเท่าที่ตรวจเช็คกันคร่าวๆ ก็ไม่มีอะไรผิดปกติ ส่วนสายพานนั้นพบว่า



ภาพโดยยานยนต์



ภาพจาก camelumc.org

ลองนับนิ้ว
ตัวการทั้งหมดดูแล้ว
ก็เยอะเหมือนกัน

ภาพจาก fwweekly.com

มีการเปลี่ยนมาใหม่ ความตึงของสายพานก็ใช้ได้ไม่น่าเป็นตัวการทำเสียง สำหรับส่วนประกอบของเครื่องยนต์ อย่างเช่น พวกฝาครอบเครื่องยนต์ ท่อทางเดิน และสายไฟ ก็ยังแน่นหนาดีไม่ส่อแววว่าจะเป็นผู้ทำให้เกิดเสียงดัง จึงขอให้สาวเจ้าลองติดเครื่องยนต์ดู เพื่อว่าพวกลูกปืนต่างๆ อาจจะมีการสึกหรอแล้วทำให้เกิดเสียงขึ้นมาบ้าง ก็ไม่มีเสียงการทำงานที่เกะเยอะไร คอมเพรสเซอร์แอร์ก็ทำงานได้ดีไม่มีปัญหา อีกทั้งได้ลองกดขมมับังโคลน เพื่อดูการทำงานของช็อคอัพกับช่วงล่างก็ไม่พบวีแววอันใด แต่ที่แน่ๆ ช็อคอัพยังทำงานได้ดี ไม่มีอาการอย่างที่ว่าของสาวเจ้ากล่าวอ้างแต่อย่างไร

เท่าที่ดูมาถึงตอนนั้นมี ความรู้สึกที่ว่าทำทำงานนี้จะเล่นยากเหมือนกัน จึงชวนสาวเจ้าไปลองขับรถดูเพื่อฟังเสียงที่เกิดขึ้นว่าเป็นเสียงแบบไหน จะได้หาตัวการได้ง่ายขึ้นหน่อย พรรคพวกคนที่ เป็นเพื่อนกับสาวเจ้าก็โดดขึ้นมา นั่งทางด้านหลังบอกว่าขอตามไปดูด้วย ส่วนพรรคพวกคนอื่นๆ เห็นว่ามีของกองอยู่ที่เบาะหลังไม่สามารถตามไปด้วยได้ ก็ขอตัวไปนั่งเมาท์จิบ "รุ่น" อย่างเดิม

ในช่วงแรกที่ขับรถมากก็ไม่ได้ยินเสียงอะไร จนต้องเลี้ยวรถเข้าไปในซอยที่ค่อนข้างสงบเงียบไม่ค่อยมีรถวิ่ง คราวนี้จึงสามารถได้ยินเสียงมาจากช่วงล่างทางด้านหน้าเป็นเสียงดัง "วี๊ดๆ หรือ อี้ดๆ" แปลกๆ พิกล เลยลองเหยียบเบรคแล้วจอดรถอยู่เฉยๆ ปรากฏว่าเสียงที่เกิดขึ้นก็เงียบหายไป แบบนี้แสดงว่าตัวก่อเรื่องต้องไม่เกี่ยวกับเครื่องยนต์แน่นอน ส่วนจะเป็นที่อะไรนั้นต้องออกแรงหากันอีกยกแต่ใจนึกเอาไว้ที่ระบบช่วงล่างเป็นตัวจริง ส่วนเรื่องเบรค ลูกปืนล้อหรือยาง นั้นวางเอาไว้เป็นแค่ตัวสำรองเท่านั้น

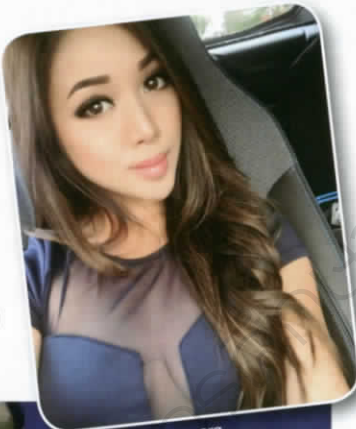
ระหว่างที่ขับรถกลับมาที่ร้านซึ่งเราใช้เป็นที่พักผ่อน ก็นึกถึงเรื่องอะไรบางอย่างขึ้นมาได้ จึงบอกกับสาวเจ้าว่าการแก้ไขต้องใช้อุปกรณ์บางอย่างขอเวลาเตรียมซัก 2-3 วัน เอาเป็นว่าตอนบ่ายแก่ๆ ของวันสุดสัปดาห์นี้ให้ขับรถไปที่บ้านจะลงมือให้ ฝ่ายสาวเจ้าคงคิดว่าหมายถึงการเตรียมอะไหล่ที่จะมาเปลี่ยนก็พยักหน้ารับ พร้อมกับเสนอเรื่องค่าใช้จ่ายในการซื้ออะไหล่ เลยบอกว่าเอาไว้ที่หลังก็ได้ให้เตรียมพร้อมก่อน

สาวเจ้าไม่รู้ว่ันที่จริงแล้วสิ่งที่ต้องการก็คือ ไปทานข้าว

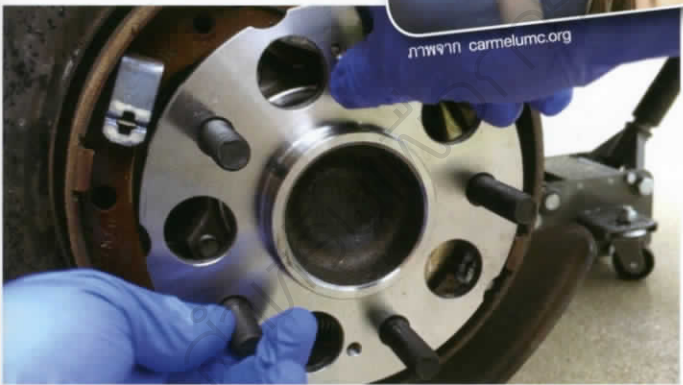
เย็นกับสาวเจ้าสองต่อสอง...เอ๊ย...เป็นข้อมูลในการเซอร์วิสบางอย่างของรถรุ่นนี้ และแม้จะไม่มียูนิคก็รู้ว่าจะสามารถหาได้จากที่ไหน เพราะเคยไปจับหญิงที่ติลเลอร์ของบริษัทนี้ จนกระทั่งรู้จักสนิทสนมกับผู้จัดการถึงพนักงานทำความสะอาด โดยเฉพาะตัวผู้จัดการเคยแวะเวียนมาสังสรรค์ "หลังเลิกงาน...ก่อนกลับบ้าน" กับพวกเราหลายต่อหลายครั้ง และสาเหตุที่ต้องนัดสาวเจ้าเอาไว้เป็นวันสุดสัปดาห์ช่วงบ่ายแก่ๆ ก็ไม่ใช่ว่าติดธุระอะไรในตอนเช้าหรอก เพียงแต่กะเอาไว้ว่ากว่าจะทำเสร็จก็น่าจะเป็นตอนเย็นได้เวลาเมื่อเย็นพอดี ซึ่งในขั้นแรกนั้นก็กะว่าจะชวนสาวเจ้าไปหาร้านอาหารอร่อยๆ แถวชานเมืองกินกัน จะได้พูดคุยทำความรู้จักสร้างความสนิทสนมกันก่อน

สำหรับรถของเพื่อนคันที่มีปัญหาเรื่องเสียงดังนั้น ตอนแรกก็ให้ช่างตรวจเช็คที่ลูกปืนล้อหน้า โดยการหาระยะรุนก็พบว่าปกติดี หรือแม้จะลองหมุนล้อก็ไม่พบเสียงดังผิดปกติอันใด หรือแม้จะให้ช่างถอดเบรคออกมาดูก็พบว่ายังอยู่ในสภาพที่ดีไม่น่าจะสร้างปัญหา ก็เลยมองไปที่ยางประกอบกับเห็นว่ายางค่อนข้างเก่าใช้มาหลายปีแล้ว จนจำไม่ได้ว่าเปลี่ยนมานานเท่าไร ก็เลยเปลี่ยนยางใหม่ไปชุดหนึ่ง แต่ผลก็เหมือนเดิม คือเมื่อใช้ความเร็วถึง 80 กม./ชม. เมื่อไหร่จะได้ยินเสียงดังทันที

เมื่อเป็นเช่นนี้เจ้าเพื่อนก็เลยโทรศัพท์มาถามว่ารถของมันเป็นอะไรกันแน่ หลังจากทีลงมือไปหลายอย่างแม้กระทั่งเปลี่ยนยางไปแล้วก็ตาม พอได้ยินแบบนี้ก็หัวเราะแล้วยังยืนยันว่าเกิดจากลูกปืนล้อนั่นแหละ เพียงแต่ว่าเป็นที่...**"ลูกปืนล้อหลัง"** ดังนั้นเมื่อตรวจเช็คที่ลูกปืนล้อหน้าก็เลยไม่เจอไม่...??!!



ภาพจาก carmelumc.org



ภาพจาก youtube.com

พอถึงวันสุดสัปดาห์ที่นัดสาวเจ้ามาทำรถ ก่อนได้เวลาก็มีการเตรียมเนื้อเตรียมตัวเป็นอย่างดี หยิบเอาชุดหมี่ที่ช่างเค้าใส่กันออกมาใช้จะได้ดูดีหน่อย (ปกติชอบใส่เสื้อกล้ามถุงผ้าขาวม้าเวลาช้อปปิ้ง "ไอ้ตัวดูด" ตามลำพัง หรือยามมีเพื่อนฝูงมาก็เปลี่ยนจากผ้าขาวม้าเป็นกางเกงฟุตบอลกับเสื้อยืดเก๋ๆ แต่ถ้ามีสาวก็ใส่ชุดหมี่กันเต็มยศ) จัดการตรวจเช็คและเตรียมอุปกรณ์และเครื่องมือที่คิดว่าจะใช้งาน ระหว่างนั้นก็จับ "รุ่น" รอเวลาที่สาวเจ้าจะเอารถมาให้ซ่อม

ครั้งนี้ได้เวลาบ่ายแก่ๆ อันเป็นเวลาสมควรที่สาวเจ้าจะมาได้แล้วก็ไม่มีแวว ทำให้เกิดความสงสัยว่า งานนี้สาวเจ้าอาจจะติดธุระ

ด่วนทำให้ติดนัด จนเวลาผ่านพ้นไปอีกชั่วโมงกว่าสาวเจ้าจึงมาจอดรถคกริ่งอยู่หน้าประตูบ้าน จากการทักทายพูดคุยกันปรากฏว่าสาวเจ้าไม่ได้มีธุระอะไร แต่เจ้าพรรคพวกคนที่เป็นเพื่อนกับสาวเจ้าที่พามาแน่แหละ เกิดมีธุระด่วนขึ้นมากะทันหัน ทำให้สาวเจ้าต้องรออยู่เป็นเวลานานกว่าพรรคพวกจะเสร็จธุระแล้วพากันเดินทางมาได้

ตอนแรกตั้งใจเอาไว้ว่าจะตรวจเช็คพวกระบบต่างๆ ไล่กันไปเรื่อยๆ ไม่ว่าจะเป็นระบบเบรค ลูกปืนล้อ หรือแม้กระทั่งท่อไอเสีย เพื่อหาตัวทำเสียงรบกวนแต่คำนวณเวลาดูแล้วจากการที่สาวเจ้ามาช้า เกรงว่าจะใช้เวลานานเกินไป โดยเฉพาะเวลาในการกำจัดเพื่อน เพื่อให้ไปทานข้าวกับสาวเจ้ากันเพียงแค่อสองต่อสอง (ดูไปแล้วควรกำจัดเพื่อนอาจจะยากกว่าการซ่อมรถซะอีก) จึงตัดสินใจลงมือกับจุดที่คิดว่าเป็นตัวน่าจะทำให้สร้างได้มากที่สุด

เท่าที่รู้รถรุ่นที่สาวเจ้าใช้อยู่นี้ มักจะเจอปัญหากับลูกปืนล้อมากเป็นพิเศษ ไม่รู้สาเหตุจริงๆ นั้นเกิดขึ้นจากอะไรกันแน่ อาจจะเป็นที่เพือญลูกปืนล้อลือตนั้นมีปัญหา หรืออาจจะเป็นผลมาจากการออกแบบ อย่งไรก็ตามหลังจากการตรวจเช็คพบว่าลูกปืนล้อของรถสาวเจ้ายังอยู่ในสภาพดีไม่มีอาการชำรุดหรือหลวมคลอนแต่ประการใด ต่อจากนั้นจึงมุ่งเข้าไปใต้ท้องรถจัดการกับเจ้าตัวที่คิดเอาไว้

หลังจากลงมืออยู่นานพอสมควร ก็เป็นที่เรียบร้อย ต่อจากนั้นก็จัดแจงชวนสาวเจ้าไปลองรถกันว่าเสียงที่ได้ยินนั้นหายไปหรือยัง สำหรับงานนี้ไม่มีโอกาสไปกับสาวเจ้าตามลำพัง



ภาพโดยยานยนต์

ส่วนเจ้าเพื่อนไม่ได้ตามมาด้วย เป็นเพราะงานนี้ดูสำคัญลงทุนเปิดน้ำองุ่นให้เพื่อนชิม ซึ่งก็ได้ผล เพราะเพื่อนสมัครใจนั่งเฝ้าน้ำองุ่นกันมากกว่าติลเลอร์ไปไหนต่อไหน ทำให้สามารถพูดคุยทำความรู้จักและสร้างความสนิทสนมกับสาวเจ้าได้มากขึ้น

เรื่องเสียงรบกวนที่เกิดขึ้นปรากฏว่าหายเป็นปลิดทิ้ง สาวเจ้าก็ออกอาการดีใจแล้วถามว่าเป็นที่อะไรเสีย และคำซ่อมเท่าไรแพงหรือเปล่า ผมก็เพียงแค่อืมๆ แล้วบอกว่าคำซ่อมมีราคาเท่ากับมือเย็นวันนีพอดิบพอดิเลย ส่วนปัญหาของรถคันนี้ก็ไม่ได้บอกสาวเจ้าไปนับเกิดขึ้นจากการหลวมหรือคลายตัวของพวกน็อตและโบลกยึดช่วงล่างซึ่งเจอมาหลายคันแล้ว แต่มันไม่ได้หลวมหรือคลายตัวจนเกิดอันตราย เพียงแค่เสียงรบกวนเท่านั้นเอง จึงไปขอสเป็คค่าแรงขึ้นมาจากช่างในศูนย์ที่รู้จักกัน แล้วจัดการขันไล่ น็อตและโบลกใหม่...สำหรับปัญหาต่อไปที่จะมี ก็อยู่ที่หากางกำจัดเพื่อนไม่ติดตามไปเป็น "ก้าง" เท่านั้นเอง ซึ่งวิธีก็คิดกันเพื่อไม่ให้เข้ามาวุ่นวายนับคิดออกแล้ว รับรองว่าง่ายกว่าซ่อมรถเยอะเลย...??!!

คุณ ว่ามา เราว่าไป ถามตอบ
ทุกปัญหาเรื่องรถยนต์ & มอเตอร์ไซค์
@yanyont

รู้จักรถ กันบ้าง
สิ่งสำคัญ ที่ผู้ใช้รถควรทราบ

ระบบล็อคและระบบสตาร์ทแบบไร้กุญแจ (ตอนจบ)



ภาพจาก mrinternetproductions.com

สำหรับรถรุ่นใหม่ถ้าทางบริษัทผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการไม่ชี้เหนี่ยวจนเกินไป ระบบสตาร์ทเครื่องยนต์มักจะเป็นแบบกดปุ่ม

ซึ่งส่วนใหญ่ก็คงจะได้สัมผัสกันมาบ้างแล้ว ซึ่งการสตาร์ทก็ค่อนข้างง่ายและสะดวก ไม่ต้องเอาลูกกุญแจมาเสียบสวิทช์ให้ยุ่งยาก ขอเพียงให้มีสวิทช์กุญแจรีโมทติดตัวหรืออยู่ในรถ แล้วเพียงแค่ว่ากดสวิทช์เท่านั้นเครื่องยนต์ก็ติดขึ้นมาเอง แบบเดียวกับกดสวิทช์เปิดไฟในบ้าน

อย่างไรก็ตามแม้จะดูว่ามันใช้งานได้ง่ายและสะดวกก็จริง แต่ก็ควรรู้วิธีการใช้งานกันสักหน่อย เพื่อไปเกิดเหตุสตาร์ทไม่ได้หรือสตาร์ทไม่ติดขึ้นมาจะได้รู้ว่ามันมีลักษณะการทำงานอย่างไร และเนื่องจากระบบสวิทช์สตาร์ทนี้มีใช้งานอยู่มากมายหลายยี่ห้อ คงไม่สามารถแจกแจงเป็นแต่ละรุ่นแต่ละแบบได้ จึงขอว่ากันแบบกลางๆ ก็แล้วกัน

ก่อนสตาร์ทเครื่องยนต์

ก่อนที่จะมีการสตาร์ทติดเครื่องยนต์ ถ้าเป็นไปได้เพื่อสร้างความปลอดภัยควรจะมีการออกแรงบ้าง โดยมีสิ่งทีต้องระวังดังนี้

ตรวจเช็คบริเวณรอบๆ รถก่อนเข้าไปนั่งในรถ โดยเฉพาะตอนที่รถจอดอยู่ในบ้าน และยังเป็นบ้านที่มีเด็กเล็กอยู่ในบ้านควรรอบคอบเป็นพิเศษ ยอมเสียเวลาเพิ่มสักนิดดีกว่าที่จะต้องมาเสียใจกันภายหลัง รถไม่ได้มีกล้องมองรอบคันให้ดูกันทุกคัน

ภาพจาก sites.google.com



ปรับตำแหน่งเบาะ มุมพนักพิงหลัง ความสูงหมอนพิงศีรษะ พวงมาลัย รวมทั้งกระจกส่องหลังกับกระจกมองข้างให้ได้ระดับที่เหมาะสม เพราะจะเป็นเรื่องอันตรายมาก ถ้าไม่ปรับให้พอดีแล้วอาจต้องใช้เวลาไปปรับไป ซึ่งจะมีความเสี่ยงกับอุบัติเหตุมากขึ้น

ควรตรวจดูผู้โดยสารขึ้นรถให้เรียบร้อย ต่อจากนั้นก็

รับล็อคประตู แม้ว่าจะมีระบบล็อคประตูอัตโนมัติเมื่อรถเคลื่อนที่แล้วก็ตาม ตรวจประตูทุกบานว่าปิดสนิทและล็อคเรียบร้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีเด็กเล็กโดยสารอยู่ภายในรถทางเบาะหลัง ควรล็อคระบบป้องกันเด็กเปิดประตูด้านหลังด้วย

เมื่อมีการล็อคประตูจากภายนอก ภายในเวลา 3 วินาทีหลังจากล็อคประตูไปแล้วนั้น จะไม่สามารถปลดล็อคประตูผ่านทางระบบ Smart Entry และระบบสตาร์ทที่ได้ แต่ถ้าประตูบานใดบานหนึ่งปิดไม่สนิท หรือเมื่อลิ้มกุญแจไว้ในรถ ก็จะไม่สามารถล็อคประตูได้ พร้อมทั้งจะมีเสียงบี๊บดังขึ้นติดต่อกัน

การปลดล็อคหลังจากที่ได้กดสวิทช์แล้ว ประตูทุกบานจะถูกปลดล็อคพร้อมกัน และหลังจากใช้รีโมทปลดล็อคประตู ก็จะมีเวลา 30 วินาที เพื่อทำการเปิดประตูบานใดบานหนึ่งออก แต่ถ้า

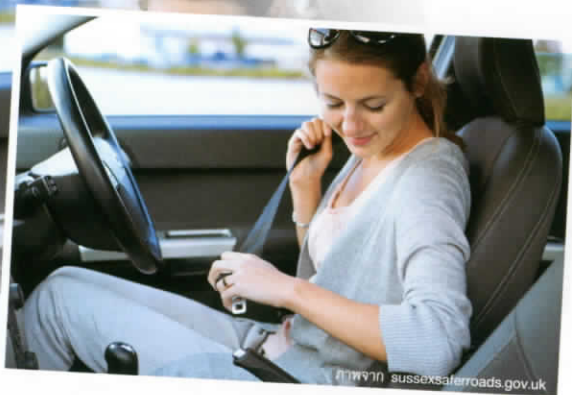
ไม่มีการเปิดประตูเลย เจ้าประตูทั้งหมดจะล็อคโดยอัตโนมัติอีกครั้ง ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยในกรณีทีลิ้มหรือเผลอเปิดล็อคเอาไว้ ถ้าใช้รีโมทคอนโทรลล็อคประตูใกล้กับหน้าต่างหรือมือเปิดประตู อาจทำให้ไม่สามารถปลดล็อคประตูด้วย



ภาพจาก youtube.com

ฟังก์ชัน Smart Entry ของระบบ Smart Entry และระบบสตาร์ทได้ในกรณีนี้ให้ใช้รีโมทคอนโทรลปลดล็อคประตู หากกดสวิทช์ล็อคหรือปลดล็อคค้างไว้ระบบจะไม่ทำการล็อคหรือปลดล็อคซ้ำอีก ให้ปล่อยสวิทช์แล้วกดใหม่อีกครั้ง

คาดเข็มขัดนิรภัยโดยการดึงสายเข็มขัดให้สายคาดสะโพกอยู่ตำแหน่งต่ำสุดของสะโพกไม่ใช่ที่เอว แล้วปรับสายคาดสะโพกให้



กระชับพอดีตัวโดยดึงสายคาดไหล่ขึ้น เมื่อดึงสายเข็มขัดออกมาแล้วสอดหัวเข็มขัดเข้ากับที่ล็อก จะได้ยินเสียง “คลิก” เมื่อเข็มขัดนิรภัยล็อกเข้าที่ ความยาวสายเข็มขัดจะปรับตามขนาดรูปร่างและตำแหน่งเบาะโดยอัตโนมัติ ตัวล็อกจะล็อกสายเข็มขัดขณะเบรคกะทันหันหรือเกิดการชนปะทะ และอาจล็อกได้เช่นกัน หากตัวพุ่งไปข้างหน้าอย่างรวดเร็ว การเคลื่อนไหวช้าๆ ตามสบายนั้นจะทำให้สายเข็มขัดขยายออก และสามารถเคลื่อนไหวได้อย่างอิสระ

ควรใช้เบรคมือให้เป็นประโยชน์โดยการใส่เบรคมือ ปิดไฟและอุปกรณ์ไฟฟ้าที่ไม่จำเป็น

สำหรับเกียร์อัตโนมัติให้เข้าเกียร์ในตำแหน่ง P แต่ถ้าต้องการสตาร์ทเครื่องใหม่อีกครั้งในขณะที่รถยังเคลื่อนที่อยู่ที่เลือนคันเกียร์ไปตำแหน่ง N หากคันเกียร์อยู่ในตำแหน่งขับเคลื่อนอื่นๆ สตาร์ทเตอร์นิรภัยจะป้องกันไม่ให้มอเตอร์สตาร์ททำงาน

การสตาร์ทเครื่องยนต์

สำหรับขั้นตอนการสตาร์ทโดยทั่วไป เริ่มต้นจากระบบฉีดเชื้อเพลิง ความคุมส่วนผสมระหว่างเชื้อเพลิงกับอากาศให้เหมาะสมโดยอัตโนมัติขณะ สตาร์ทเครื่องยนต์ เมื่อกุญแจรีโมทอยู่ภายในรถหรืออยู่ในตัว สามารถสตาร์ทได้ทั้งขณะเครื่องเย็นและตอนเครื่องร้อนได้ดังนี้

ให้แน่ใจว่าคันเกียร์อยู่ในตำแหน่ง P เหยียบแป้นเบรคให้มั่นคง ไฟแสดงสถานะบนสวิทช์ “Engine Start Stop” จะเปลี่ยนเป็นสีเขียว กดสวิทช์ “Engine Start Stop” อย่างช้าๆ และมั่นคง โดยตอนสตาร์ทเครื่องยนต์ต้องเหยียบแป้นเบรคไว้จนกระทั่งเครื่องยนต์สตาร์ทติด

ถ้าไฟแสดงสถานะของสวิทช์ “Engine Start Stop” ไม่เปลี่ยนเป็นสีเขียว แสดงว่าเครื่องยนต์ไม่สามารถสตาร์ทได้ และควรอุ่นเครื่องยนต์ โดยการขับขี่ยาเดินเบาเครื่องยนต์ สำหรับการอุ่นเครื่องยนต์ให้ขยับรถโดยค่อยๆ เร่งเครื่องอย่างช้าๆ อย่างนุ่มนวล จนกระทั่งอุณหภูมิน้ำหล่อเย็นอยู่ในช่วงปกติ และถ้าเครื่องยนต์ดับ... ให้ลองสตาร์ทใหม่อีกครั้งโดยปฏิบัติตามขั้นตอนที่กล่าวไว้ในการสตาร์ทเครื่องโดยทั่วไป

พื้นผิวสวิทช์เครื่องยนต์ของรถที่จอดตากแดดจะร้อนมาก ให้เพิ่มความระมัดระวังเมื่อสตาร์ทเครื่องยนต์

หยุดเครื่องยนต์โดยใช้สวิทช์เครื่องยนต์ ถ้าสวิทช์เครื่องยนต์มีความผิดปกติเกิดขึ้นในขณะที่เครื่องยนต์ทำงาน ให้ติดต่อศูนย์บริการโดยเร็วที่สุด

ถ้าเครื่องยนต์สตาร์ทไม่ติด

ในกรณีต่อไปนี้เครื่องยนต์จะสตาร์ทไม่ติด

ถ้าเสียงเตือนดังขึ้นและไฟเตือนระบบ Smart Entry และระบบสตาร์ทติดขึ้นเมื่อกดสวิทช์ “Engine Start Stop” แสดงว่ากุญแจรีโมทไม่ได้อยู่ภายในรถหรือติดตัว

ในบางกรณีเครื่องยนต์จะสตาร์ทไม่ติด ถึงแม้ว่ากุญแจจะอยู่ภายในรถก็ตาม เช่น บนพื้น, ในที่วางแก้ว, ห้องเก็บสัมภาระท้ายรถ และในกล่องเก็บของของเนกประสงค์

เมื่อฟังก์ชันการสตาร์ทโดยการกดปุ่มไม่ทำงานตามปกติ อาจเกิดจากสาเหตุดังต่อไปนี้

การสื่อสารระหว่างรถและกุญแจอิเล็กทรอนิกส์ถูกรบกวนหรือแบตเตอรี่ของกุญแจอิเล็กทรอนิกส์อ่อน สำหรับสาเหตุของการรบกวนก็มีหลายประการด้วยกัน เช่น เมื่ออยู่ใกล้



หอโทรศัพท์, โรงผลิตไฟฟ้า, สถานีบริการน้ำมัน, สถานีวิทยุ, จอภาพขนาดใหญ่, สนามบินหรือสถานที่อื่นๆ ที่ผลิตคลื่นวิทยุกำลังสูงหรือเสียงอิเล็กทรอนิกส์ เมื่ออยู่ใกล้กับวิทยุรับส่งแบบสองทาง, โทรศัพท์เคลื่อนที่, โทรศัพท์ไร้สายหรืออุปกรณ์สื่อสารไร้สายอื่นๆ เมื่ออยู่ใกล้กับกุญแจอิเล็กทรอนิกส์อีกอันหนึ่ง กุญแจอิเล็กทรอนิกส์สัมผัส หรือถูก

บังด้วยวัตถุที่เป็นโลหะ มีกุญแจรีโมทซึ่งมีคลื่นวิทยุอื่นๆ ถูกใช้ในบริเวณใกล้เคียง เมื่อถือกุญแจร่วมกับอุปกรณ์ที่ปล่อยคลื่นวิทยุ อย่างเช่น กุญแจอิเล็กทรอนิกส์ของรถอีกคันหนึ่ง กุญแจรีโมทที่ปล่อยคลื่นวิทยุ หรือคอมพิวเตอร์ ถ้าติดฟิล์มกระจกหลังด้วยฟิล์มแบบเมทัลลิก หรือฟิล์มที่มีสารเมทัลลิก และเมื่อแบตเตอรี่กุญแจอิเล็กทรอนิกส์อ่อน แต่ก็ยังสามารถสตาร์ทเครื่องยนต์ได้โดยในขณะที่เหยียบแป้นเบรคให้สัมผัสกุญแจอิเล็กทรอนิกส์กับสวิทช์ “Engine Start Stop” ภายใน 5 วินาทีหลังจากเสียงเตือนดังขึ้น และไฟแสดงสถานะสวิทช์ “Engine Start Stop” ติดสว่างขึ้น ให้กดสวิทช์ในขณะที่เหยียบแป้นเบรค



เครื่องยนต์ติดและดับซ้ำๆ กันเป็นเวลาล้านๆ ให้ออก 10 วินาทีแล้วสตาร์ทเครื่องยนต์อีกครั้ง

ถ้าไฟแสดงของสวิทช์ “Engine Start Stop” กะพริบและไฟเตือนระบบ Smart Entry และระบบสตาร์ทบนแผงหน้าปัดติดขึ้น พวงมาลัยจะล็อก การคลายล็อกพวงมาลัย ให้กดสวิทช์ “Engine Start Stop” และค่อยๆ ขยับพวงมาลัย

ถ้าไฟแสดงสถานะของสวิทช์ “Engine Start Stop” กะพริบและไฟเตือนระบบ Smart Entry บนแผงหน้าปัดติดขึ้น แสดงว่ามีปัญหาเกิดขึ้นที่ฟังก์ชันการสตาร์ทโดยการกดปุ่ม

บางครั้งระบบ Smart Entry และระบบสตาร์ททำงานไม่

ถูกต้อง เนื่องจากการใช้งานในบางกรณี และอาจมีปัญหากเกิดขึ้นในบริเวณอื่น ๆ นอกจากระบบสตาร์ท



เมื่อแบตเตอรี่ถูกปลดหรือหมดประจุ ให้กดปุ่มสตาร์ทเพื่อบันทึกโหมดปัจจุบัน หลังจากที่ต้องสายแบตเตอรี่ เปลี่ยนแบตเตอรี่ หรือชาร์จแบตเตอรี่ โหมดที่ถูกระงับจะถูกลบเลิกโดยอัตโนมัติ ในกรณีแบบนี้ให้ปิดสวิตช์เครื่องยนต์ถ้าเครื่องยนต์ติดขึ้น รอประมาณ 10 วินาที แล้วสตาร์ทเครื่องยนต์หลังจากต่อแบตเตอรี่ โดยเครื่องยนต์อาจสตาร์ทไม่ติดในครั้งแรก ซึ่งไม่ใช่อาการผิดปกติแต่อย่างใด

การสตาร์ทเมื่อน้ำมันท่วม

ถ้าเครื่องสตาร์ทไม่ติดอาจเป็นเพราะน้ำมันท่วม เนื่องจากการสตาร์ทเครื่องซ้ำในเวลาติดๆ กัน

รุ่นที่มีสวิตช์สตาร์ทเป็นแบบสวิตช์สตาร์ทที่มีเบ้าเสียบกุญแจ

หากเกิดกรณีเช่นนี้ให้ปิดกุญแจไปที่ "Start" ค้างไว้ประมาณ 20 วินาที พร้อมกับเหยียบคันเร่งจนสุด จากนั้นฟังก์ชันช่วยการสตาร์ทจะหยุดทำงานโดยอัตโนมัติ และท่านสามารถลองสตาร์ทเครื่องยนต์ดูใหม่โดยไม่เหยียบคันเร่ง

รุ่นที่มีระบบ Smart Entry และระบบสตาร์ท

กดสวิตช์ "Engine Start Stop" โดยเหยียบแป้นเบรคและแป้นคันเร่งให้สุด แล้วกดสวิตช์ "Engine Start Stop" ค้างไว้เป็นเวลาประมาณ 30 วินาที จากนั้นฟังก์ชันช่วยการสตาร์ทจะหยุดทำงานโดยอัตโนมัติ และท่านสามารถลองสตาร์ทเครื่องยนต์ดูใหม่โดยไม่เหยียบคันเร่ง

ถ้าเครื่องยนต์สตาร์ทไม่ติด ให้รอประมาณ 2-3 วินาที แล้วลองสตาร์ทใหม่อีกครั้ง นอกจากนี้ไม่ควรสตาร์ทเครื่องค้างนานเกินกว่า 30 วินาที เพราะอาจทำให้สตาร์ทเตอร์และระบบสายไฟร่อนจัด

การจับขี้อและการจอดครก

ข้อแนะนำในการใช้ระบบ Smart Entry และระบบสตาร์ท จะทำให้สามารถสตาร์ทและหยุดเครื่องยนต์ได้ตลอดระยะเวลาที่มีกุญแจอยู่ที่ตัว ด้วย



ระดับ 'AUDI' ก็อาจมีปัญหาได้เหมือนกัน

ถ้าพบว่า เครื่องยนต์ดับขณะขับขี้ออย่าเปิดประตูคนขับจนกว่ารถจะจอดสนิท!!

เหตุนี้อาจเป็นไปได้ที่ผู้นำกุญแจออกภายนอกรถโดยไม่ได้สังเกตว่าสวิตช์สตาร์ทไม่ได้อยู่ที่ตำแหน่ง "Off" เมื่อขับขี้อหรือออกจากรถ คนขับควรตรวจสอบให้แน่ใจว่าได้นำกุญแจออกมาด้วย ถ้าต้องการดับเครื่องยนต์ให้กดสวิตช์ "Engine Start Stop" ค้างไว้เป็นเวลา 3 วินาที

เครื่องยนต์ดับขณะขับขี้อ

ในกรณีที่พบว่าเครื่องยนต์ดับขณะที่กำลังขับขี้ออยู่ ให้ค่อยๆ ลดความเร็วลง ประคองรถให้วิ่งตรงทาง แล้วนำรถเข้าจอดข้างทางในที่ปลอดภัย

เปิดโปกะพริบฉุกเฉินเพื่อให้เป็นที่สังเกตและเห็นชัดเจนสำหรับรถที่ขับตามมา

ลองสตาร์ทเครื่องยนต์ใหม่อีกครั้ง

ถ้าเครื่องยนต์ไม่ทำงานกำลังในการช่วยเพิ่มแรงเบรค

และหักเลี้ยวพวงมาลัยจะไม่ทำงาน ดังนั้นจึงต้องออกแรงมากกว่าปกติในการบังคับพวงมาลัยและเหยียบเบรค สำหรับรุ่นที่มีระบบ Smart Entry และระบบสตาร์ท ถ้าพบว่าเครื่องยนต์ดับขณะขับขี้ออย่าเปิดประตู



คนขับจนกว่ารถจะจอดสนิท เพราะในรถบางรุ่นนั้นการเปิดประตูคนขับจะทำให้พวงมาลัยล็อก ทำให้สูญเสียการควบคุมพวงมาลัยไม่สามารถบังคับทิศทางรถได้

ไม่สามารถเพิ่มความเร่งรอบเครื่องยนต์ได้

ถ้าความเร็วรอบของเครื่องยนต์ไม่เพิ่มขึ้นขณะเหยียบคันเร่ง อาจมีปัญหากเกิดขึ้นที่จุดใดจุดหนึ่งในระบบควบคุมลิ้นเร่งอิเล็กทรอนิกส์ ในขณะที่เดียวกันอาจเกิดอาการลั่นขึ้น อย่างไรก็ตามถ้าค่อยๆ เหยียบคันเร่งลงอีก ก็ยังสามารถขับต่อไปได้อย่างช้าๆ ลักษณะนี้ให้นำรถเข้ารับการตรวจเช็คที่ศูนย์บริการหรืออู่ซ่อม

ถึงแม้ว่าความผิดปกติของระบบควบคุมลิ้นเร่งอิเล็กทรอนิกส์จะเป็นปกติในขณะที่ขับขี้อช้าๆ แต่ระบบอาจยังไม่กลับคืนเป็นปกติจนกว่าจะดับเครื่องและตั้งสวิตช์สตาร์ทให้อยู่ที่ตำแหน่ง "ACC" หรือ "LOCK"

อยู่กับที่ซื้อหนังสือคุณตาได้มากมาย ดั่งขมคางนัค
ทว LINE : @yanyont ...ต่ำส่งฟรี!!



บิ๊กเลงรถ เพื่อผู้ชื่นชอบความแรงและเร็ว ฉบับที่ 445 เดือนกันยายน 2563 โดย ยานยนต์สแควร์ กรุ๊ป
แนะนำรถใหม่ล่าสุด รถแรงรถแต่งรถสวย
รายงานการขับขี้อใหม่ คอลัมน์ดับฉบับนี้ Up-2-Date
รายงานการขับขี้อ All New SUZUKI XL7 คอสโถือเวอร์
ฉบับครบครวน 7 ที่บ่ คุ้มบ่บ่ที่ซื้อ??
หาอ่านกันได้เลยที่แผงหนังสือทั่วประเทศ



สามารถติดตามอ่านวารสารใหม่ได้ที่

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

- ห้องสมุดเทเวศร์
- ห้องสมุดพณิชยการพระนคร
- ห้องสมุดพระนครเหนือ

ยานยนต์

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

ผู้นำนิตยสารธุรกิจรถยนต์วันนี้
★★★★★ ราคา 90 บาท

ฉบับประจำเดือน
ปีที่ 53 เล่มที่ 652

ตุลาคม 2563

ค้นหา
นิตยสารยานยนต์

ค้นหา
นิตยสารยานยนต์

ISSN 0858-7213
080



ALL-NEW MAZDA CX-30

Global New Cars | Concept Cars
ตลาดอ่อนแอต้องแก้ด้วยการออกรุ่นใหม่

TOYOTA Yaris Cross KIA Carnival
FORD Focus Active NISSAN Magnite Concept
AUDI R8 Coupe/Spyder US Spec
FORD Mustang Mach-E 1400 Concept
LAMBORGHINI Essenza SCV12

First Drive

SUZUKI



Swift GL Max Edition
ไม่หวังสูงที่ถือว่าคุ้ม

Run-In

HONDA CR-V



2.4 ES 4 WD 5 ที่นั่ง
งานดีให้เยอะแต่ดูแล้ว "แจจวไป"

New Tech

ลูกสูบ PORSCHE 911

GT2 RS เกิดจาก
งานพิมพ์ 3 มิติ !!



คุณว่ามา-เราว่าไป

ตอบปัญหาจากผู้อ่าน สวงวนสิทธิ์ ทุกข้อความ
หากนำไปเผยแพร่ต่อ...โปรดขออนุญาต

อยากประหยัดน้ำมันต้องขับอย่างไร?

Corolla Altis เข้าศูนย์แล้วเป็น...??!

เป็นชิ้นจัดตง ไรทกจริง แต่บ่เล่นหรือไม่ว
VSC ในรถจะช่วรับเบตไหน

สารจากยานยนต์

คุณรู้จักรถเกาหลีนี้อ
บ้างมีย...??

YanYont Media Online Team ช่วยให้บริการดีเยี่ยม

นำเสนอจุดเด่น ภาพลักษณ์องค์กร ผลิตภัณฑ์ พร้อมให้บริการแบบมืออาชีพ !!



@yanyont ให้ประโยชน์ 2 ความสะดวก

• สั่งซื้อหนังสือคุณค่าเพียงปลายนิ้ว...ส่งฟรี • มีข้อสงสัยเรื่องรถยนต์...ถามเลย

