

ยานยนต์

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

ผู้นำนิตยสารธุรกิจรถยนต์วันนี้
★★★★★ ราคา 90 บาท

ฉบับประจำเดือน
ปีที่ 53 เล่มที่ 657

มีนาคม 2564



THE NEW E-CLASS.

สาระจากยานยนต์ ป้ายทะเบียนแบบ Ad Lib
แฉะกระปุกคนรวยช่วย กปค.

อย่าขับอย่างเดี๋ยวลไปเปลี่ยนอะไหล่ไปเรื่อยๆ
ช่างชนะ หรือ รถชนะ ??

คุณว่ามา-เราว่าไป ตอบปึกหาจากผู้อ่าน
สงวนสิทธิ์ ทุกข้อความ หากนำไปเผยแพร่ต่อ...โปรดขออนุญาต

แอร์กินกำลัง เบรคดังตอนเข้า
Voltage Stabilizer ทำหน้าที่อะไร
ทำสี ทำเครื่อง ทำภายใน ควรทำอะไรก่อนดี
TOYOTA Camry หน้าลอยเพราะเหตุใด

ISSN 0858-7213 B 90



9 770858 721006
นิตยสารยานยนต์

Contents

ฉบับที่ **657**
ประจำเดือน มีนาคม 2564

VIP Room **3**

มร.โรแลนด์ ฟิลสเกอร์
ประธานบริหาร
บริษัท เมอร์เซเดส-เบนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด

Cover Story **12**

MERCEDES-BENZ The New E-Class Facelift (W213)

Global New Cars **22**

- ◆ FERRARI Portofino M
- ◆ SUBARU Levorg ◆ TOYOTA Prius Prime
- ◆ DAIHATSU Tanto Custom ◆ VOLKSWAGEN Polo
- ◆ MERCEDES-BENZ GLS 600 Maybach
- ◆ ALFA ROMEO Stelvio Veloce Ti ◆ GENESIS GV70

Yanyont Story @ Big 2021 **35**

ถนนสู่งานใหญ่สิงหาคม



First Drive **51**

HONDA City Hatchback RS

46



46 Run-In

HONDA City Hatchback RS
ทรงดีมีระดับ ขับคล่องตัว

51 First Drive

SUZUKI Ciaz RS

54 สาระจากยานยนต์

ป้ายทะเบียน Ad Lib
ใส่ชื่อตัวเองในป้ายทะเบียนรถ อย่างไร...ทำไม??

57 คุณว่ามา-เราว่าไป

- ◆ แอร์กินกำลัง เบรคดึงตอนเข้า
- ◆ Voltage Stabilizer ทำหน้าที่อะไร
- ◆ ทำสี ทำเครื่อง ทำภายใน ควรทำอะไรก่อนดี
- ◆ TOYOTA Camry หน้าลอยเพราะเหตุใด

61 อ่านหาเรื่อง@ยานยนต์ เยียวยา COVID-19

63 อ่านเอาเรื่อง@ยานยนต์ รับประกัน...จริงใจขนาดไหน?

65 รถต้นแบบ

- ◆ McLaren Sabre by MSO
- ◆ NISSAN GT-R X 2050 Concept
- ◆ SUBARU Evoltis

69 รู้ไว้ใช่ว่า

เรื่องจริงของน้ำมันหล่อลื่น



22



YanYont Gossip **72**

รายงานเรื่องราวในแวดวงธุรกิจ

อย่าขับอย่างเดียว **76**

ไล่เปลี่ยนอะไหล่ไปจนกว่า...

รู้จักรถกันบ้าง **80**

เรื่องของแบร้งกับจุดที่ต้องใช้ใบรถ



CONCEPT CARS



65





FERRARI

**สปอร์ต GT ปรับโฉม
เพิ่มพลัง**

Portofino M

นับตั้งแต่ปี 2017 ที่ Portofino (Type F164) สปอร์ต จีที 2 ประตู 2+2 ที่นั่ง หลังคาแข็งพับได้ (RHT : Retractable Hard Top) ออกมาเผยโฉม มาถึงตอนนี้ก็ไต่เวลาของการทำ "โมเนอร์เชนจ์" เพิ่มเติมความทันสมัย พร้อมเพิ่มอักษร "M" บ่งบอกความเป็นรุ่นโมดิฟาย "Modificata" (Modified) ให้สมรรถนะที่สะใจยิ่งขึ้น



FERRARI เปิดตัว Portofino M ให้ชมกันทางออนไลน์เมื่อช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2020 และหากไม่มีอะไรเปลี่ยนแปลง ผู้จองก็จะได้รับรถไปขับกันตอนกลางปีนี้ รูปร่างภายนอกปรับเปลี่ยนขึ้นหน้าช่วงจมูกและกันชนหน้าใหม่ ดีไซน์ให้ มีขอบสันไล่ไปถึงปลายกันชนด้านข้างที่แตกต่างอย่างเห็นได้ชัด

จากนั้นก็เปลี่ยนรูปทรงช่องรับลมใหม่โดยเฉพาะด้านข้างสองฝั่งดูสวยหรูเร้าใจ เปิดช่องระบายอากาศด้านบนช่วยลดแรงต้านยามใช้ความเร็ว ทางด้านท้ายปรับรูปแบบกันชนใหม่ ดีไซน์ขายล่างใหม่ในสไตล์เดิม แต่แยกส่วนที่เป็น Diffuser ออกจากตัวกันชนหลัก

Portofino แจ็งลักษณะของตัวเองไว้ว่าเป็นรถ “2+2” แต่จริงๆ แล้วด้านหลังแทบจะไม่มีพื้นที่สำหรับคนผู้ใหญ่ เด็กตัวเล็กก็นั่งไม่ได้เพราะ ตามกฎหมายต้องมีที่นั่งของเด็กให้เรียบร้อยปลอดภัยและเด็กๆ ก็ไม่ควรมานั่งอยู่ในรถสไตล์นี้ นื่องหาน้องแมวก็คงไม่มา งานนี้เหมาะเอาไว้เป็นที่วางของดีที่สุดในห้องโดยสารของเวอร์ชัน “M” ยังคงยกมาจากพื้นฐานของตัวก่อน จอกลางของระบบ Infotainment ขนาด 10.2 นิ้ว เชื่อมต่อกับระบบ Apple CarPlay ระบบปรับอากาศอัตโนมัติมีการปรับปรุงให้ทำงานได้รวดเร็วขึ้นราว 25 เปอร์เซ็นต์และสงบปากสงบคำลงครึ่งต่อครึ่งเมื่อเทียบกับรุ่น California

ขุมพลังจากรุ่นก่อนใช้เครื่องยนต์ F154BE แบบ V 8 ทำมุม 90 องศา ทวินเทอร์โบ 3,855 ซีซี. ที่ใช้กับ GTC4Lusso T สปอร์ตดีซีที 4 ที่นั่งเช่นกัน แต่แรงกว่า โดยมีกำลัง 600 แรงม้า ที่ 7,500 รอบ/นาที กับแรงบิดสูงสุด 760 นิวตัน-เมตร ที่ 3,000-5,750 รอบ/นาที เกียร์ 7 สปีด Dual-Clutch ในเวอร์ชัน “Portofino M” ปรับปรุงให้มีแรงขับสูงขึ้นจากการโมดิฟายหลาย

ส่วนด้วยกันทั้งสี่ใน เทอร์โบ และระบบไอดี-โอเสียได้แรงขับสูงสุดสูงขึ้นเป็น 620 แรงม้า ที่ 5,750-7,500 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุดคงเดิมที่ 760 นิวตัน-เมตร ทำอัตราเร่ง



เกียร์ 8 จะทำงานในลักษณะโอเวอร์โดรว์ ชุดคลัทช์เล็กลง 20 % แต่รับการถ่ายเทความร้อนได้สูงขึ้น 35 % เพิ่มโหมดการขับขี่ Manettino เป็น 5 โหมด โดยมี Race Mode เพิ่มความสนุกเร้าใจซึ่งมีมาให้เป็นครั้งแรกในรถสปอร์ตดีซีทีที่เปิดประทุน การทรงตัว ยึดเกาะ และตอบสนองต่อการบังคับควบคุมด้วยแฮนด์ลิ่งในรุ่นนี้ยิ่งเฉียบคม โดยมีระบบ Ferrari Dynamics Enhancer เป็นตัวสนับสนุนให้ขับขี่ได้อย่างสนุกสนานและมั่นใจ

0-100 กม./ชม. ใน 3.45 วินาที 0-200 กม./ชม. ใช้เวลา 9.8 วินาที ตีนปลายไหลได้เกิน 320 กม./ชม. สำหรับระบบถ่ายเทความร้อนกำลังเปลี่ยนไปใช้เกียร์อัตโนมัติ Dual-Clutch 8 จังหวะลูกใหม่ (เป็นเทคโนโลยีจาก F1 แบบที่ใช้ใน SF90 Stradale ที่พัฒนาไปสู่เกียร์ของ Roma และเอาเข้ามาแทนที่เกียร์ชุดเดิม) ตำแหน่งเกียร์ 1-7 ถูกออกแบบให้สั้นและกระชับ ส่วน

ขอบคุณข้อมูลและภาพประกอบจาก www.netcarshow.com, www.ferrari.com, www.motor1.com, www.autodevot.com และ autodius.com



SUBARU

Levorg

บาดลึกทุกอนุสัมพันธ์



หนึ่งในสเปคชันแวกก่อนที่มีรูปลักษณ์โดดเด่น
 อีกรุ่นของโลก ซึ่งในวันนี้ได้พัฒนาสิ่งใหม่
 ใสลงไปให้มีความครบเครื่องโดดเด่นยิ่งขึ้น
 ภายใต้แหล่งกำลังอันร้อนแรงและระบบ
 ขับเคลื่อนชั้นยอดที่ทั้งหมดผสมผสาน
 กันอย่างลงตัวจนหาตัวเปรียบได้ยาก



ด้วยมิติขนาดตัว ยาว/กว้าง/สูง เท่ากับ
 4,755/1,795/1,500 มม. ระยะฐานล้อ 2,670 มม.
 ความจุถังน้ำมันเชื้อเพลิง 63 ลิตร ความโดดเด่นในครั้งนี้
 อยู่ที่ภายนอกที่ปรับให้มีความสปอร์ตสุดคันยิ่งขึ้นทุกจุด



บันเทียงครบครัน พร้อม
 ระบบนำทางและระบบ
 ปรับอากาศอัตโนมัติ
 แยกซ้าย/ขวา ทางด้าน
 คอนโซลเกียร์ปรับอากาศ
 เอียงขึ้นให้ใช้งานถนัด
 ตัวหุ้มเกียร์ออกแบบ

ไม่ว่าจะเป็นกระจังหน้าทรงเอกลักษณ์ติดตั้งบนส่วนนูนสันสวยงาม
 ไฟหน้ามาในแบบ Full LED ตัวโคมโฉบเฉี่ยวและลงตัวขึ้นจากมุมแหลมของ
 สันกระจัง ทางด้านกันชนเติมอารมณ์สปอร์ตด้วยช่องดักอากาศขนาดใหญ่
 ซ้าย/ขวาแปะทับด้วยกรอบพลาสติกที่มาพร้อมไฟตัดหมอกแบบ LED และ
 เติมน้ำสำหรับบานฝากระโปรงหน้าเจาะสคู์ดักอากาศเพิ่มประสิทธิภาพ
 เครื่องยนต์และเพิ่มความดูดี

มุมมองด้านข้างจะเห็นความเรียวยาวลงตัวด้วยสเกิร์ตข้างทรงสวย
 ส่วนด้านท้ายสะกดทุกสายตากับชุดไฟท้าย LED ในโครมดำ บานฝาท้าย

แบบ Hand-free มีสปอยเลอร์ติด
 ตั้งครบ สำหรับกันชนเซาะร่องด้าน
 ข้างและออกแบบชายล่างให้มีความ
 สปอร์ตเช่นเดียวกับด้านหน้า

ห้องโดยสารนำสัมผัสด้วย
 อุปกรณ์ล้ำสมัยไม่ว่าจะเป็นมาตรวัด
 ค่าจอ LCD ขนาด 12.3 นิ้ว ปรับ
 เปลี่ยนหลากหลาย พวงมาลัยมัลติ
 ฟังก์ชันทรงสปอร์ต คอนโซลกลาง
 ติดตั้งจอแนวตั้งขนาด 11.6 นิ้ว
 ของชุดอินโฟเทนเมนท์รองรับความ

เน้นกระชับและตกแต่งด้วยวัสดุ
 ชั้นดี มีเบรคมือไฟฟ้าติดตั้งมาใน
 ตำแหน่งใช้งานสะดวก เบาะนั่งทุก
 ตำแหน่งเน้นความกระชับ ผิงคนขับ
 ปรับไฟฟ้า 10 ทิศทาง เสร็จแล้ว
 หุ้มด้วยผ้าสลับหนังชั้นดีเดินตะเข็บ
 สีโชว์ความประณีต และเติมความ
 ปลอดภัยด้วยเทคโนโลยี EyeSight
 X เพื่อให้ปลอดภัยทุกการเดินทาง

หัวใจแห่งการขับเคลื่อน
 ร้อนแรงด้วยเครื่องยนต์เป็นชิน
 เทอร์โบ 4 สูบ Dual AVCS ความ
 กว้างกระบอกสูบxช่วงชัก เท่ากับ
 80.6 x 88.0 มม. ปริมาตรความ
 จู 1,795 ซีซี. ผลิตกำลังได้ 177
 แรงม้า ที่ 5,200-5,600 รอบ/นาที
 กับแรงบิดสูงสุด 300 นิวตัน-เมตร
 ที่ 1,600-3,600 รอบ/นาที ส่งกำลัง
 ผ่านเกียร์อัตโนมัติ 8 สปีด ระบบ
 ขับเคลื่อน AWD ระบบกันสะเทือน
 ด้านหน้าเป็นแบบสตรัท ด้านหลัง
 ดับเบิลวิชโบน ระบบเบรคแบบดิสค์
 เบรคสี่ล้อ พร้อมตัวช่วยครบครัน
 ประกอบด้วยวงล้ออัลลอยขนาด 18
 นิ้ว สวมยาง 225/45 R18



ขอบคุณข้อมูลและภาพประกอบจาก
www.subaru.jp

TOYOTA

เข้าใจยุค เข้าใจคุณ

Prius Prime



ยานยนต์ที่ TOYOTA พัฒนามาให้มีคุณสมบัติตอบโจทย์คนยุคใหม่ด้วยเทคโนโลยีอันก้าวไกล และในวันนี้ Prius ได้เสริมความนำใช้มากขึ้นด้วยเวอร์ชัน Plug-In Hybrid ที่จะช่วยให้ประหยัดและรักษาสิ่งแวดล้อมได้มากขึ้นอีกด้วย

สิ่งที่น่าสนใจไม่แพ้แหล่งกำลังของ Prius Prime คือ การออกแบบรูปลักษณ์ภายนอกอันสปอร์ตดูแตกต่างจากรถพลังงานสะอาดทั่วไป โดยเส้นสายหลักจะเน้นไปที่ความปราดเปรียวลู่ลมตามหลักอากาศพลศาสตร์ ซึ่งในเวอร์ชันนี้นอกจากด้านท้ายที่ให้อารมณ์แบบ Fastback แล้ว ทั้งกลางบานฟ้ายังเว้าลึกแปลกตา

ด้านหน้ายังคงเราใจทั้งชุดกันชนและไฟหน้าแบบ Quad-LED Projector พร้อม LED เต็มหลอดแฉกตั้ง ส่วนด้านท้ายสะกด

ทุกสายตากับไฟท้ายแบบ LED ทรงสวยรับกับเส้นสายของตัวรถและไฟเสริมล้อมบานฟ้ายด้านบนมองเห็นเด่นชัด กันชน



ท้ายดูดีไม่แพ้ด้านหน้าจากการเว้าช่องซ้าย/ขวา สปอร์ตเกินกว่ารถสโตร์เดียวกัน

อีกจุดที่สามารถดึงดูดผู้ซื้อทั่วไปได้เป็นอย่างดี คือ การมอบเทคโนโลยียุคใหม่มาเพิ่มความสะดวกสบายในการขับขี่ อาทิ มาตรฐานค่าหน้าจอบ MID ขนาด 4.2 นิ้ว ติดตั้งกึ่งกลางคอนโซล ถัดมาหน้าจอทัชสกรีนขนาด 11.6 นิ้ว ของชุดเอนเทอร์เทนเชื่อมต่อ Apple CarPlay, Android Auto, SiriusXM พร้อมระบบนำทาง, กล้องหลังและระบบ

ปรับอากาศอัตโนมัติ คันเกียร์อัตโนมัติติดตั้งในแนวเดียวกับจอเอ็นเทอร์เทนเมนต์แปลกตาไม่เหมือนใคร ด้านข้างเป็นสวิตช์เบรคมือไฟฟ้าและ Drive Mode ขยับลงมาเป็นแท่น Wireless Charging และสวิตช์อุ่นเบาะคู่หน้า เบาะคู่หน้าเน้นความกระชับส่วนเบาะหลังองศาเอนกำลังดี และพับได้แบบ 60/40 ปิดท้ายกับเทคโนโลยีความปลอดภัย Toyota Safety Sense 2.0

แหล่งกำลังที่บรรจุมาให้ภายใต้ฝากระโปรงเป็นเครื่องยนต์ DOHC 4 สูบ VVT-i 1.8 ลิตร 95 แรงม้า ที่ 5,200 รอบ/นาที กับแรงบิดสูงสุด 142 นิวตัน-เมตร ที่ 3,600 รอบ/นาที ผสานกำลังกับมอเตอร์ไฟฟ้า Permanent Magnet AC Synchronous Motor



เบ็ดเสร็จให้กำลังสูงสุด 121 แรงม้า ส่งกำลังด้วยชุดเกียร์อัตโนมัติ ECVT ขับเคลื่อนล้อหน้า

ระบบกันสะเทือนด้านหน้าเป็นแบบอิสระแม็คเฟอร์รสัน สตรีทพร้อมเหล็กกันโคลง ด้านหลังแบบมัลติลิงค์พร้อมเหล็กกันโคลง ระบบเบรคเป็นดิสค์เบรคสี่ล้อ ประกบด้วยล้ออัลลอยขนาด 15 นิ้ว ยางขนาด 195/65 R15

ขอบคุณข้อมูลและภาพประกอบจาก www.toyota.com



DAIHATSU

Tanto Custom

หล่อครุ
กึ่งตัวและหัวใจ



จำหน่าย

MERCEDES-BENZ

GLS 600 Maybach

หรูหรา มาเต็มระบบจัดจ้านทุกพื้นที่



โมเดลล่าสุดปี 2021 มาพร้อมรูปลักษณ์ภายนอกของรถต้นแบบที่แสดงถึงความหรูหราในกลุ่มรถยนต์ประเภท SUV เป็นการขยายผลงานของแบรนด์ MERCEDES-Maybach พสมผสานการออกแบบตัวถังและพื้นฐานทางเทคนิคของ GLS เข้ากับความหรูหราของซีดานระดับท้อปคลาส เกิดมุมมองใหม่ที่แตกต่างตั้งแต่รูปลักษณ์ภายนอกถึงภายในห้องโดยสาร



ภายนอกโดดเด่นด้วยความหรู อลังการ เส้นสายรอบคันถูกออกแบบให้ดูตัวรถมีมิติแข็งแกร่ง บึกบึน ด้วยลักษณะกระจังหน้าขนาดใหญ่ลายซี่คู่แปลกตาอีกแนวต่างไปจาก GLS อีกรุ่นอื่นๆ รุ่นที่พามาพร้อมสัญลักษณ์ประจำค่ายที่วางตัวด้านบนฝากระโปรงหน้า กับชนดิสโซให้มิติด้วยลายเส้นชนิดเดียวกับช่องดักอากาศหนึ่งช่องใหญ่ลายรังผึ้ง ไฟหน้าเทคโนโลยี Intelligent Light System LED ส่องทะลุทะลวงกว้างไกล



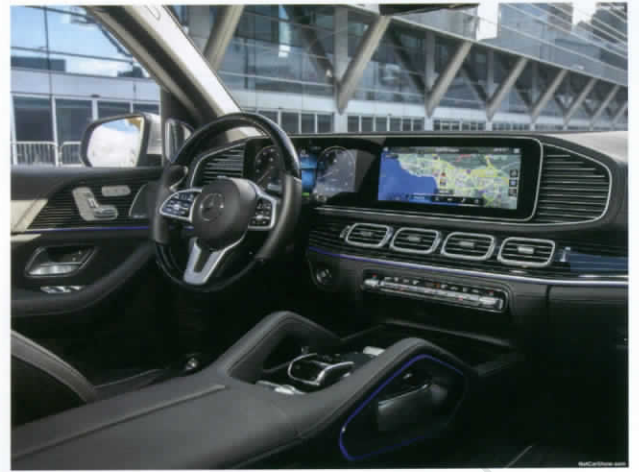
มุมมองด้านข้างเน้นสัดส่วนรูปทรงองค์เอาได้เป็นอย่างดี ด้วยเส้นนำสายตาลากตั้งแต่มุมไฟหน้าเป็นแนวเส้นตรงผ่านกระจกมองข้างติดไฟเลี้ยว LED ก่อนวิ่งคู่ขนานไปกับบริเวณขอบกระจกทั้งหน้า และหลัง โดยบริเวณเสาหลังยังคงเป็นที่อยู่ของโลโก้ MAYBACH บ่งบอกความไม่ธรรมดาเค้าเลย หลังคามีทั้งแบบทึบและ Panoramic Sunroof เพิ่มความสะดวกสบายด้วยรูฟเรลที่เตรียมไว้สำหรับการขนย้ายสัมภาระที่มากขึ้น บันท้ายให้มุมมองที่ต่างไปจากเดิมกับแนวกระจกหลังที่ทำมุมตั้งเกือบจะฉากขนาดใหญ่มีการคลุมส่วนบนด้วยสปอยเลอร์หลังคามากับไฟเบรค

ดวงที่สาม ด้านท้ายดีไซน์รูปแบบไฟเบรค LED ในแนวสามมิติ คาดแถบบนด้วยเส้นโครเมียมเพิ่มความหรู เข้าชุดกับกับชนหลังที่มีแนวเส้นแถบโครเมียม ล้อลายซี่ขนาดใหญ่อุป 22 นิ้ว และ 23 นิ้ว

ภายในห้องโดยสารกว้างขวาง สะดวกสบาย ดีไซน์หรูและเลือกวัสดุระดับพรีเมียมมาใช้ เียบยสงบไร้เสียงรบกวนจากภายนอกด้วยฉนวนกันเสียงที่มีประสิทธิภาพ สร้างบรรยากาศหรูหรา วางตำแหน่งที่นั่งสูงชันส่งผลในเรื่องของมุมมองและความปลอดภัย ผู้โดยสารแถวหลังมีม่านบังแดดสั่งการเปิด/ปิดได้จากชุดควบคุมด้านหน้า เบาะหุ้มหนัง Nappa เบาะหลัง 2 ตัวก็ปรับเอนด้วยระบบไฟฟ้าพร้อมระบบอุ่นเบาะ ปรับพับให้เป็นแบบ 4 ที่นั่งเหมาะสำหรับการทำงาน หรือการพักผ่อนอิริยาบถในเวลาเดินทาง คอนโซลหลังเลือกปรับได้ทั้งแบบขยายเป็นโต๊ะ รวมถึงมีตู้เย็นหลังที่แช่แข็งเป็ญขนาด

0.75 ลิตรได้ 3 ขวด

เครื่องยนต์ V8 Twin Turbo 4.0 ลิตร ให้กำลังสูงสุด 558



แรงม้า ที่ 6,000-6,500 รอบ/นาที กับแรงบิดสูงสุด 730 นิวตัน-เมตร ที่ 2,500-5,000 รอบ/นาที เป็นเครื่องยนต์ที่พัฒนาขึ้นโดยเฉพาะสำหรับรุ่นนี้ นอกจากนี้เครื่องยนต์ยังทำงานร่วมกับระบบ EQ Boost เพิ่มแรงม้า “เฉพาะกิจ” ขึ้นมาอีก 22 ตัว กับแรงบิดเพิ่มได้อีก 250 นิวตัน-เมตร ทำอัตราเร่งจาก 0-100 กม./ชม. ได้ใน 4.9 วินาที และท็อปสปีดอยู่ที่ 250 กม./ชม.

ขอบคุณข้อมูลและภาพประกอบจาก www.netcarshow.com



ALFA ROMEO

Stelvio Veloce Ti

SUV พันธุ์ซ่าพาสสร้าง
ประสบการณ์ลุย



ยานยนต์ SUV ที่โดดเด่นในสไตล์สปอร์ตผสมผสานการใช้งาน
 อนาคตประสงค์ออกมาเป็น Stelvio Veloce Ti ที่พกพาความแรง
 มาเต็มพิกัดด้วยรหัสต่อท้าย Ti ที่ย่อมาจาก "Turismo Internazionale" ให้การขับขี่ที่สนุกสนานเร้าใจทุกเส้นทาง

ภายนอกสะดุดตาด้วยการดีไซน์ลายเส้นที่โค้งมนตั้งแต่หัวจรดท้าย ผสานกับความปักปิ่นในสไตล์รถ SUV ที่มีความกระฉับกระเฉง มุมมองด้านหน้าดูแปลกตาไปนิด ด้วยการดีไซน์ให้ตัวกันชนหน้าราบเรียบกลมกลืนไปกับชุดกระจังหน้ารูปสามเหลี่ยมคว่ำลายรังผึ้ง ล้อมกรอบด้วยเส้นโครเมียมด้านบนติดโลโก้ประจำค่าย ช่องดักอากาศหน้าแยกออกเป็น 2 ส่วน ข้าย/ขวา ลายรังผึ้งสีดำเช่นกัน ไฟหน้าดีไซน์เรียบคมเลนส์โปรเจกเตอร์ ล้อมไว้ด้วยไฟกลางวัน DRLs ฝากระโปรงหน้าแบบยกสันเน้นเส้นสาย เทียบชุดโครไฟ

มุมมองด้านข้างเลือกเล่นลายเส้นที่ไม่หวือหวา ลงตัวกลมกลืนไปกับโครงสร้างขนาดกะทัดรัด กระจกมองข้างติดไฟเลี้ยว LED เป็นเส้นยาว ให้ล้ออัลลอยขอบ 21 นิ้ว ลายห้ารู ชุดไฟท้ายเป็น LED ทรงเรียวยาว เล็กดีไซน์เดียวกับไฟหน้า กินพื้นที่ไปในตัวฝากระโปรงท้ายที่มีแนวระจกหลังไม่กว้างมากนัก มาพร้อมชุดปิดน้ำฝนและสปอยเลอร์หลังเป็นแคัพขนาดย่อมพร้อมไฟเบรคดวงที่สาม กันชนหลังชายล่างเจาะช่องทรงกลม ข้าย-ขวาสำหรับปลายท่อเสียไอเสียสแตนเลส

ภายในห้องโดยสารได้รับการตกแต่งวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ด้วยการผลิตผสมผสานกันระหว่างอะลูมิเนียม และหนังแท้หลากสีตามแต่เจ้าของรถจะสั่ง โดยสีหนังจะเน้นไปทางสุ่ม หูหრა ดุโย รวมไปถึงกรอบต่างๆ ที่มีให้เลือกทั้งแบบสีโลหะ และคาร์บอนไฟเบอร์แสดงถึงความเป็นสปอร์ต



ติดตั้งระบบ ALFA Connect ที่ได้รับการพัฒนาล่าสุด ระบบควบคุมผ่านจอแสดงผลที่รวมอยู่บนแผงแด็ชบอร์ดแบบตัดแสงสะท้อนทำให้อ่านค่าต่างๆ ได้ง่ายขึ้น เชื่อมต่อโทรศัพท์มือถือได้ทุกรุ่น และระบบอินโฟเทนเมนท์ต่างๆ

ครบครันทันสมัย ไม่เพียงแต่ควบคุมวิทยุดิจิทัล DAB ระบบเสียง Hi-Fi ระบบบลูทูธพร้อมระบบเชื่อมต่อ 3D Nav นำทางด้วยแผนที่ 3 มิติความละเอียดสูงและการคำนวณเส้นทางความเร็วสูง พร้อมใช้งานได้โดยไม่ต้องใช้สัญญาณ GPS

ขุมพลังเป็นเครื่องยนต์เบนซินเทอร์โบ 4 สูบ 2.0 ลิตร



ให้กำลังสูงสุด 280 แรงม้า และแรงบิดสูงสุด 400 นิวตัน-เมตรที่ 2,250 รอบ/นาที และยังมีเครื่องยนต์ดีเซลเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในขนาด 2.2 ลิตร มีสองรุ่นความแรง ในตัว 210 กับ 180 แรงม้า ใช้ระบบจ่ายน้ำมัน MultiJet II รุ่นล่าสุด ตอบสนองได้รวดเร็วและเร้าใจ ระบบส่งกำลังเป็นเกียร์อัตโนมัติ 8 สปีด พร้อมระบบขับเคลื่อน 4 ล้อ Q4 All-Wheel Drive

ขอบคุณข้อมูลและภาพประกอบจาก www.netcarshow.com



GENESIS

หล่อ หลุย

GV70



GV70 สปอร์ต SUV ซึ่งสืบทอดสายพันธุ์มาจาก GV80 ในปี 2017 ระยะเวลา 4 ปีให้หลัง ทางค่าย GENESIS ซึ่งเป็นร่างอวตารแนวหรูของ HYUNDAI ก็ส่งรถแนวลุยแบบนี้ขึ้นโชว์รูมและได้รับการตอบรับที่น่าพอใจ ในปีนี้ จะออกมาด้วยกัน 2 รุ่น ได้แก่ GV70 และ GV80

กล่าวถึงรหัส GV70 กันสักหน่อย มันคือ ยาน SUV ระดับพรีเมียมซึ่งมีดีไซน์ที่โดดเด่นคู่มือพลังไม่น้อยตั้งแต่รูปทรงและลายเส้นรอบคันที่คมชัด เสริมด้วยพลังจากเครื่องยนต์เบนซินเทอร์โบ 4 สูบ 2.5 ลิตร และเบนซินทวินเทอร์โบ V6 สูบ 3.5 ลิตร ทำให้ GENESIS GV70 2021 เป็นรถที่น่าสัมผัสมากที่สุดคันหนึ่งในยุคนี้



ภายนอกได้รับการออกแบบตามหลักพลศาสตร์ ด้านหน้าเป็นทรงลิ้มมุดอากาศ ตัวกระจังเป็นทรงสี่เหลี่ยมคางหมูรูตะแกรงสีดำดูตันล้อมกรอบด้วยเส้นโครเมียมขนาดใหญ่กินพื้นที่ช่องดักอากาศให้เหลือเพียงช่องเล็ก เสริมลิ้นขาล่างแบบโครเมียมเพิ่มความหรูหรา ชุดไฟหน้า LED ทรงเรียวยาวอารมณ์สปอร์ต กับไฟ DRLs LED ที่รวมอยู่ในโคมดำ ฝากระโปรงหน้าขนาดใหญ่ แนวเส้นสันคมชัดดูดูตันไม่น้อย และมีเส้นด้านข้างเข้ามาจับต่อเนื่องผ่านซุ้มล้อหน้า ไปจรดซุ้มล้อหลัง โดยเน้นไปที่สะโพก ทำให้ดูมีมัดกล้ามเนื้อ

กระจกมองข้างมาพร้อมไฟเลี้ยว LED แนวหลังคาโค้งทำมุมสูงใน

ตอนหน้า แต่ตัดลาดลงในตอนหลังกลมกลืนไปกับด้านท้ายที่มีชุดไฟ LED สปอร์ตเรียวเป็นแนวยาวสองเส้นกินเลยเข้าไปที่ฝากระโปรงท้ายดูกลมกลืน เป็นเสมือนชิ้นเดียวกันทั้งหมด สปอยเลอร์หลังคาพร้อมไฟเบรคดวงที่สาม แนวกระจกหลังลาดกว้าง กันชนท้ายเน้นช่วงมุมกันชนที่จัดวางไฟตัดหมอก พร้อมกรอบที่ทันสมัยเข้าชุดต่อเนื่องกับแนวชายล่างสีดำ Diffuser ปลายท่อ สเตนเลสไหล่ออกทั้งซ้ายและขวา

เข้ามาภายในห้องโดยสาร GV70 ใช้องค์ประกอบ รูปทรงและการ จัดวางที่ให้ความรู้สึกหรูหราด้วยวัสดุและฝีมือ ผสมผสานอารมณ์สปอร์ตและ ความทันสมัย คอนโซลกลางเน้นดีไซน์ให้ผู้ขับขี่เป็นศูนย์กลาง ควบคุมทุกสิ่ง ได้ง่ายและคล่องตัว การตกแต่งประติมากรรมรูปทรงวงรีซึ่งเป็นธีมการออกแบบ หลักพร้อมเก้าอี้แขนแสดงออกถึงความรู้สึกต่อเนื่องและเป็นหนึ่งเดียวระหว่าง



ด้านหน้าและด้านหลัง เบาะนั่งหุ้มหนังสไตลิ่งรูโออบกระชับ จอแสดงผล LCD Multi-information รองรับการเชื่อมต่อ Apple CarPlay และ Android Auto , Sirius / XM Satellite Radio และ HD Radio พร้อมการชาร์จโทรศัพท์แบบไร้สายของ Qi และระบบกล้องมองภาพมุมกว้างสำหรับจอดรถ

แหล่งพลังมีให้เลือกทั้ง เครื่องเบนซินและดีเซล เริ่มจาก เครื่องเบนซินเทอร์โบ 4 สูบ 2.0 ลิตร เบนซิน 4 สูบ 2.5 ลิตร และ V 6 Twinturbo 3.5 ลิตร ส่วน เครื่องยนต์ดีเซลมีบล็อกเดียวเป็น ดีเซลเทอร์โบ 4 สูบ 2.2 ลิตร รุ่นพื้นฐานเป็นแบบขับเคลื่อนล้อหลัง และมีรุ่น AWD ให้เลือกด้วย

ขอบคุณข้อมูลและภาพประกอบจาก www.netcarshow.com



VOLKSWAGEN

โซว์เหนือชั้นด้วยขุมพลังแรงเกินตัว

Polo

หนึ่งในเอกลักษณ์ที่ให้ความ
คล่องตัวทุกการใช้งาน
ซึ่งในวันนี้ทางค่ายได้ปรับ
ภาพลักษณ์ให้โดดเด่นขึ้น
พร้อมกับมอบเทคโนโลยี
ตามยุคสมัยในแบบกำลังดี
และที่เด็ดสุดมีแหล่งกำลัง
ให้เลือกหลายสเปคทั้งแบบ
ธรรมดาไปจนถึงแรง
เกินตัวกันเลยทีเดียว



เพราะเอกลักษณ์ประจำค่าย คือ ความเรียบหรูดูดีมีระดับ
การเปลี่ยนแปลงในครั้งนี้อย่าง Polo จึงเน้นไปทางเส้นสายเรียบคม
ใกล้เคียงกับรุ่นพี่ภายในค่ายที่เปลี่ยนแปลงไปก่อนหน้านี้

สิ่งที่สะดุดตาสุดในการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ คือ ด้านหน้าที่จัดเอาไฟ
หน้าแบบ Full LED ล้อมกรอบด้วยเคย์ไลท์ภายใต้โคมเหลี่ยมสวย กันชน
สโตนสปอร์ตตั้งขึ้น ด้วยการเจาะช่องดักอากาศสองชั้นพร้อมตะแกรงลาย
รังผึ้ง ก่อนจะชนาด้วยไฟตัดหมอกทรงเหลี่ยมที่ทำด้านข้างเป็นแถบเส้นวง
เรียงกันหลายชั้นดูแปลกตา

ด้านข้างของตัวรถเรียบหรูแต่ครั้งนี้เสริมความดูดีด้วยวงล้อ
อัลลอยขนาด 17 นิ้ว ยางขนาด 205/50 R17 หรือ ล้ออัลลอยขนาด 18
นิ้ว ยางขนาด 205/45 R18 ตามแต่รุ่น ด้านท้ายลงตัวกับชุดไฟท้ายก่อน
โตนเหลี่ยมสันสวยงาม ปลายหลังคาดัดตั้งสปอยเลอร์เสริมความสปอร์ต
และหลักอากาศพลศาสตร์ ชุดกันชนยังคงเรียบง่ายแต่ลงตัว โดยชายล่าง
ออกแบบเป็นสเกิร์ตสีดำคอยจัดการด้านอากาศพลศาสตร์ให้ดียิ่งขึ้น

การตกแต่งภายในห้องโดยสารครั้งนี้มอบเทคโนโลยียุคใหม่ที่จำเป็น
มาไม่น้อยหน้าใคร ไม่ว่าจะเป็นมาตรวัดค่าหน้าจอสี่ขนาด 10.25 นิ้ว ปรับ
เปลี่ยนได้หลากหลาย และสามารถเปลี่ยนโหมดการขับขี่ได้ทั้ง Normal /
Sport / Eco / Individual พวงมาลัยมัลติฟังก์ชันทรงสปอร์ตพร้อมแพดเดิ้ล
ชิฟท์ในรุ่นเกียร์อัตโนมัติ คอนโซลกลางติดตั้งจอทัชสกรีนขนาด 8 นิ้ว เชื่อม
ต่อ Android Auto, Apple CarPlay และ Mirrorlink พร้อมกล่องหลัง ถัด
มาป็นระบบปรับอากาศอัตโนมัติ ตามด้วยคอนโซลเกียร์เพิ่มความโดดเด่นด้วย
การล้อมกรอบด้วยไฟสีแดง ด้านบนคอนโซลติดตั้งสวิทช์สตาร์ทเครื่องยนต์

ให้ใช้งานสะดวก ส่วนหัว
เกียร์ทรงสวยตกแต่งด้วย
วัสดุสับรอนซ์สวยงาม เบาะ
นั่งหุ้มกระชับ โดยในรุ่น 250
TSI จะหุ้มหนังเดินด้ายแดง
เสริมความสปอร์ตพร้อมกับ
เปลี่ยนเบาะเบรด คันเร่งเป็น
อะลูมิเนียมลายสวยป้องกัน
การลื่นและเพิ่มความเร้าใจ

แหล่งกำลังมีให้
เลือกตั้งแต่บลิคเล็กในรุ่น
1.0 MPI มาพร้อมกำลัง
ขนาด 84 แรงม้า และแรง
บิด 10.4 กก.-เมตร ส่งกำลัง
ด้วยเกียร์ธรรมดา 5 สปีด
ถัดมาเป็นเครื่องยนต์ 1.6
MSI 117 แรงม้า กับแรง
บิด 16.5 กก.-เมตร เกียร์
ธรรมดา 5 สปีด ต่อด้วย
200 TSI 999 ซีซี. 128
แรงม้า และแรงบิด 20.4
กก.-เมตร คู่กับเกียร์อัตโนมัติ
6 สปีด สุดท้ายเน้นแรงด้วย
เครื่องยนต์เบนซิน 250 TSI
1,395 ซีซี. 150 แรงม้า กับ
แรงบิดสูงสุด 25.5 กก.-
เมตร เกียร์อัตโนมัติ 6 สปีด

ขอบคุณข้อมูลและภาพประกอบจาก
www.vw.com.br



VOLKSWAGEN

ในประเทศไทย



VOLKSWAGEN เป็น
ภาษาเยอรมันแปลว่า
“รถเพื่อประชาชน”
สืบเนื่องมาจากคำสั้ง
ผลิตรถที่ทนทาน แข็งแรง บำรุงรักษา
ง่าย ใช้งานง่าย ที่สำคัญ ราคาไม่แพง
ของ “ก้านปูน่า” ออดอล์ฟ ฮิตเลอร์ ในยุค
ก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 โน่น...สำหรับ
วิศวกรผู้รับผิดชอบโปรเจกต์นี้ๆ นีคือ
Ferdinand Porsche เจ้าตำรับรถสปอร์ต
PORSCHE อันลือเลื่องนั่นเอง...

รถแบรนด์นี้คนบ้านเราจะรู้จักกันดี
ในชื่อรถโฟล์คเต่ากับรถโฟล์คคู้ ที่มัวให้เห็นอยู่
มากมายขนาดที่ว่าโฟล์ครุ่นอื่นๆ ลูกเด็กเล็ก
แดงเห็นเจ้าโฟล์คเต่าวิ่งมายังร้องเรียกเต่าๆ
ส่วนรถโฟล์คคู้ที่ว่ากันว่ามักกำเนิดจากความ
คิดว่เมื่อมีรถสำหรับใช้งานทั่วไปแล้วก็น่าจะ
มีรถแบบที่ใช้งานง่ายของลัทธิการต่างๆ
หรือโดยสารได้ทีละหลายๆ คนด้วยเช่นกัน

ในบ้านเราก็มียุคแทนจำหน่ายและ
เคยเปิดสายการผลิต VOLKSWAGEN ด้วย
เริ่มตั้งแต่ บริษัท ประชาชนดี จำกัด เมื่อปี
พ.ศ. 2496 และต่อมามีการขายกิจการโดยได้
มีการนำเข้ารถยนต์จากเยอรมันเพิ่มขึ้นทั้ง
AUDI, BMW, MERCEDES-BENZ และ
PORSCHE จากนั้นก็มีการเปลี่ยนมือไปอยู่ใน
เครือยนตรกิจ จนกระทั่งเมื่อโฉมหน้าและวิธี
การทำธุรกิจยานยนต์บ้านเราและของโลกได้
เปลี่ยนรูปแบบไป ประกอบกับรัฐบาลในยุคนั้น
เริ่มมีการส่งเสริมภาคอุตสาหกรรมยานยนต์
ในบ้านเรา มีการตั้งกำแพงภาษีสำหรับรถ
สำเร็จรูปจากต่างประเทศ และปัญหาอื่นๆ
อีกมากมาย จึงเกิดการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ขึ้น
ต้นสังกัดแต่ละแบรนด์ต้องเห็นตลาดใหญ่นี้
และเข้ามาทำตลาดโดยผ่านตัวแทนจำหน่าย
ที่ผ่านการแต่งตั้งโดยถูกต้องหรือไม่ก็มาสร้าง
โรงงานเปิดบริษัทสาขาขึ้นคึกคัก

มีผู้พยายามขาย VOLKSWAGEN
กันหลายรายแล้วในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา
(ไม่นับ “ปูน่าเข้าอิสระ”) แต่ท่าทางจะไป
ไม่ค่อยสวยนักจึงเลิกกันไป เจ้าใหญ่
ที่ดูแล้วอยู่ อย่างเช่น ค่ายยนตรกิจก็ขายแบบ
ไปเรื่อยๆ ไม่ทวี่ไม่ทวาไม่เน้น น่าจะกลัวว่า
หากขายดีก็อาจจะถูกยึดกลับปรับเปลี่ยน
ไม่ลงตัวเช่นแบรนด์อื่นๆ ที่เคยขายอยู่
จึงไม่ต้องแปลกใจว่าทำไมที่อื่นเขาไม่รุ่นใหม่ๆ
มาให้ดูกันเป็นระยะ แต่ที่บ้านเราไม่มี เห็นวง
กันเยอะแยะก็แค่โฟล์คคู้ Caravelle





ชมคลิปวิดีโอ



Run-in

รายงานการขับขี
เพื่อพัวร์โลก

HONDA City Hatchback RS

ทรงดีมีระดับ เวลาขับก็คล่องตัว

เปิดตัวเมื่อช่วงเดือนพฤศจิกายน 2563 ในรูปแบบของรถ 5 ประตู 5 ที่นั่ง ที่มีการใช้งานได้อเนกประสงค์กว่ารุ่นประตู 4 บาน เป็นอีกทางเลือกของผู้นิยมความกะทัดรัดคล่องตัวในกระดับ Sub Compact เจนเนอเรชั่นที่ 5 ได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อเป็นอีกระดับแห่งยนตรกรรม City Car ดีไซน์สปอร์ตหรู ห้อยโดยสารถ่วงวางเกินตัว พร้อมพุมพลัง 1.0 ลิตร VTEC Turbo 122 แรงม้า กับเทคโนโลยีเพื่อความสะดวกสบายและเทคโนโลยีความปลอดภัย นอกจากนี้ยังตกย้ำความเข้าใจในรุ่น RS ด้วยชุดแต่งสโตร์สปอร์ต

การพัฒนา HONDA City Hatchback ถือว่าเป็นความท้าทายครั้งสำคัญ ซึ่งน่าจะมารับหน้าที่แทน HONDA Jazz โดยเป็นรถที่ได้รับการพัฒนาให้ดีขึ้นและเหนือกว่ารถในระดับเดียวกัน แล้วยังเพิ่มความคุ้มค่าด้วยฟังก์ชันและเทคโนโลยี เพิ่มอรรถประโยชน์ได้มากกว่ารุ่นแก๊งซิดาน ทั้งในแง่ของการโดยสารรวมทั้งการบรรทุกสัมภาระ



ไฟหน้าแบบ LED กันชนและกระจังหน้าแบบ RS พร้อมไฟตัดหมอก

City Hatchback ในเวอร์ชันนี้มาให้เลือกคบหาอยู่ 3 รุ่นด้วยกัน โดยทั้งหมดจะเป็นเกียร์อัตโนมัติแบบ CVT ไม่มีเกียร์ธรรมดาให้เลือก และทุกรุ่นจะใช้เครื่องยนต์ VTEC Turbo 1 ลิตร 3 สูบ มีเรี่ยวแรง 122 แรงม้า โดยรองรับน้ำมันเชื้อเพลิง E20 ราคาจำหน่าย รุ่น RS 749,000 บาท รุ่น SV 675,000 บาท และรุ่น

46 **ขายเลย** รับ ใช้ นำ นิตยสาร ซูเปอร์ อีโคโนมิสต์ ปีที่ 53 จัดทำ โดย บริษัท สำนักพิมพ์ นิตยสาร ยานยนต์ จำกัด

เตรียมตัวพร้อม..!

ประกาศความเคลื่อนไหวของยานยนต์ 'ใหม่ถูกดี' มุ่งสู่งาน

Big 2021 มหกรรมยานยนต์ เพื่อขายดีที่สุด 20-29 สิงหาคม 2564 ไททศ ขอนแก่น

Big MOTOR SALE มหกรรมยานยนต์ เพื่อขายดีที่สุด

S+ 599,000 บาท คันที่นำมาลองขับครั้งนี้ เป็นตัว RS ซึ่งเป็นตัวท็อปจึงมีอุปกรณ์ติดรถมาให้ใช้กันค่อนข้างเยอะพอสมควร

ไฟหน้าเป็นแบบ LED พร้อมระบบปิดไฟหน้าอัตโนมัติเมื่อดับเครื่องยนต์ ไฟส่องสว่างสำหรับการขับขี่ในเวลากลางวันแบบ LED กระจังหน้าสปอร์ต Gloss Black และสัญลักษณ์ RS ไฟตัดหมอก LED กันชนหน้าหน้าสปอร์ตสโตน RS เสายกอากาศคริสตัลลาม สปอยล์เลอร์หลังคาขายึดด้านข้าง สีดำแบบสปอร์ต ไฟท้าย LED พร้อมสัญญาณไฟฉุกเฉินอัตโนมัติขณะเบรคกะทันหัน (ESS) และกล้องส่องภาพด้านหลังปรับมุมมองได้ 3 ระดับ (Multi-angle Rearview Camera) กระจกมองข้างสีดำรับและพับด้วยไฟฟ้าพร้อมไฟเลี้ยว กระตะลือเป็นล้ออัลลอยขนาด 16 x 6 J Offset 45 ยาง YOKOHAMA BluEarth-A ขนาด 185/55 R 16 87H ดันหน้าน้ำหนักบรรทุก 87 รับน้ำหนักได้ 545 กก. สัญลักษณ์ความเร็ว H รับได้สูงสุด 210 กม./ชม.



■ ไฟท้ายรูปทรงทันสมัยเป็น LED พร้อมสัญญาณไฟฉุกเฉินอัตโนมัติขณะเบรคกะทันหัน ESS

ในเมืองคล่องตัวเดินทางสบาย

ตัวสร้างพลังรุ่นใหม่เครื่องเล็กควมจุน้อย แต่อาศัยการเป่าของเทอร์โบ TECHNOLOGY VTEC TURBO ทำให้มีแรงเยอะขับในเมืองได้สะดวกคล่องตัวหรือใช้เดินทางก็สบาย

เครื่องยนต์ EARTH DREAMS TECHNOLOGY VTEC TURBO วางขวางหันขวาอยู่ใต้ฝากระโปรงหน้า ท่อไอศูอยู่ทางด้านหน้ารถ ส่วนไอเสียจะอยู่ทางด้านหลัง เป็นเครื่องยนต์บล็อก P10 A6 แบบ DOHC 3 สูบ 12 วาล์ว VTEC (Variable Valve Timing and Life Electronic Control) และ VTC (Dual Variable Valve Timing Control) มี

ความจุ 988 ซีซี. ระบายสูบกว้าง 73 มม. ความยาวช่วงชัก 78.7 มม. อัตราส่วนกำลังอัด 10.0 ต่อ 1 ป้อนเชื้อเพลิงด้วยระบบหัวฉีดอิเล็กทรอนิกส์ มัลติพอยท์ PGM-FI และมีการเพิ่มพลังด้วย BorgWarner Single-Scroll Turbocharger พร้อมอินเตอร์คูลเลอร์แบบน้ำ ช่วยเป่าพลังออกมาได้ 90 kW หรือ 122 ps และ 120 bhp ที่ 5,500 รอบ/นาที และมีแรงบิดสูงสุด 173 Nm หรือ 17.6 กก.-เมตร ที่ 2,000-4,500 รอบ/นาที

ระบบควบคุมรอบเดินเบาและเพิ่มรอบเครื่องยนต์ เป็นแบบคันเร่งไฟฟ้า Drive By Wire ควบคุมการเปิดลิ้นปีกผีเสื้อด้วยอิเล็กทรอนิกส์ การทำงานของเครื่องยนต์ในรอบเดินเบาให้ราบเรียบและนิ่งได้ในทุกสภาวะ พร้อมระบบ Idle Stop โดยมีสวิทช์เปิด-ปิด ที่คอนโซลเกียร์ ส่วนการควบคุมอุณหภูมิใช้พัฒนาไฟฟ้า 2 ตัวของ DENSO โดยตัวซ้ายเป็นแบบ 7 ใบมีขอบเพิ่มความแข็งแรง ส่วนพัดลมตัวขวาใช้ใบพัด 9 ใบ มีขอบ สามารถควบคุมอุณหภูมิน้ำหล่อเย็นให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมได้ตามต้องการ



■ สวิตช์สตาร์ทเครื่องยนต์



■ เครื่องยนต์บล็อก P10 A6 แบบ DOHC 3 สูบ 12 วาล์ว VTEC Turbo 988 ซีซี. มีพลัง 90 kW หรือ 122 ps ที่ 5,500 รอบ/นาที และมีแรงบิดสูงสุด 173 Nm หรือ 17.6 กก.-เมตร ที่ 2,000-4,500 รอบ/นาที

เครื่องยนต์ให้แรงบิดที่ติดตั้งตั้งแต่ช่วงรอบเครื่องต่ำ ประมาณ 1,500-1,800 รอบ/นาที ซึ่งเป็นตอนที่เทอร์โบเริ่มทำงานแล้ว แต่ถ้าต่ำกว่านั้นอย่างเช่นการ



■ อันนี้ยังไม่หมด พอกดแช่ต้อปก็สามารถทำความเร็วสูงสุดได้ 200 กม./ชม.

ออกตัวเมื่อรถหยุดนิ่ง มีความรู้สึกว่าจะต้องมีการกดคันเร่งช่วยบ้าง เพื่อเพิ่มความกระฉับกระเฉง การขับขึ้นในเมืองมีความสะดวกสบายและคล่องตัว

อัตราเร่งในช่วงรอบเครื่องปานกลางกระฉับกระเฉงมีอัตราเร่งที่ทันอกทันใจ ส่วนช่วงรอบเครื่องสูงนั้นก็ยังคงให้การตอบสนองได้ดี อย่างระดับความเร็ว 120 กม./ชม. เรียกว่าเมื่อไหร่ที่เมื่อนั้น หรือจะเพิ่มความเร็วเป็น 140 กม./ชม. ก็ทำได้ไม่ยากกรอกันอีกไม่กี่วินาทีเท่านั้นเอง จนกระทั่งเข็มวัดความเร็วผ่านตัวเลข 170 กม./ชม.ไปแล้ว คราวนี้อัตราเร่งจะเริ่มเฉื่อยชาลงมา ตัวเลขความเร็วจะขยับไปเรื่อยๆ อย่างช้าๆ

อัตราเร่งจาก 0-100 กม./ชม. ใช้เวลารอกันเพียง 9.85 วินาที ส่วนอัตราเร่ง 1/4 ไมล์ใช้เวลา 17.25 วินาที ที่ความเร็ว 136.40 กม./ชม. มี G-Force 0.44 จัดว่าให้การตอบสนองได้ดีทีเดียว เนื่องจากเป็นการถ่ายทอดกำลังผ่านเกียร์ CVT ที่ลดอาการกระชากลงมามากกว่าเกียร์อัตโนมัติแบบปกติ สำหรับความเร็วสูงสุดทำได้ถึง 200 กม./ชม. ซึ่งความเร็วระดับนี้สามารถใช้เป็นพาหนะในการเดินทางได้เกินพอ

อยู่ในประเภทจับ
การใช้เครื่องยนต์ขนาดเล็ก ความจุน้อย ก็มีจุดประสงค์ในเรื่องของการปล่อยมลพิษน้อย และมีอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงต่ำ ช่วยลดมลภาวะและอัตราสิ้นเปลือง

การจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงใช้ระบบหัวฉีดอัตโนมัติ PGM-FI มัลติพอยท์แบบไคเร็คทีอินเจ็คชั่น ฉีดเชื้อเพลิงเข้าห้องเผาไหม้โดยตรง ระบบจุดระเบิดเป็นอิเล็กทรอนิกส์แบบไคเร็คทีคอยล์ของ DENSO JAPAN



IBIS 2021
มหกรรมยานยนต์ เพื่อขายดีใหม่
20-29 สิงหาคม 2564
ไบเทค บางนา

เตรียมตัวพร้อม...!
ประกาศความเคลื่อนไหวของยานยนต์ 'ใหม่ทุกที' มุ่งสู่งาน

วางอยู่บนหัวเทียน การทำงานของหัวฉีดและการกำหนดจังหวะจุดระเบิด อยู่ภายใต้การควบคุมและสั่งงานจากกล่อง ECU ขนาด 32 Bit ของ BOSCH INDIA ที่ติดตั้งเอาไว้ภายในห้องเครื่องทางด้านซ้ายหน้าเบาะเตอร์รี่ FB



■ โคโรนิกคอล์ย 3 ตัวของ DENSO วางตัวอยู่บนหัวเทียน

■ กล่อง ECU 32 Bit ของ BOSCH อยู่หน้าเบาะเตอร์รี่ FB



น้ำมันเชื้อเพลิงสามารถใช้แก๊สโซฮอล์ E10 และ E20 โดยควรใช้อ็อคเทน 95 หรือใช้ต่ำสุดก็อ็อคเทน 91 ซึ่งการทดลองขับครั้งนี้ได้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 สำหรับการขับใช้งานในเมืองตามสภาพการจราจรรูปแบบต่างๆ เฉลี่ยกันไป เมื่อคูที่ตัวเลขของอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงที่โชว์บนหน้าปัดบ่งบอกว่ากินเปลืองที่ 10.7 กม/ลิตร และเมื่อใช้วิธีหยอดน้ำมันจนเต็ม พบว่าอัตราการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิงในเมืองเฉลี่ยออกมาที่ **10.78 กม/ลิตร** ซึ่งเป็นตัวเลขจากระยะทางจริง (ระยะทาง 10 กม. มาตราวัดขึ้น 9.95 กม.) ส่วนยามเดินทาง เมื่อขับด้วยความเร็วเฉลี่ยประมาณ 100 กม/ชม. ตอนขับตามลมเมื่อคูที่มาตรวัดพบว่าทำได้ดีสูงถึง 24.7 กม/ลิตร อยู่ในระดับประหยัดมากเลย ส่วนหนึ่งคงเป็นเพราะที่ความเร็ว 100 กม/ชม. จะใช้รอบเครื่องเพียงแค่ 1,800 รอบ/นาทีเท่านั้น ต่อจากนั้นก็กลับรถวิ่งสวนทางลมบ้าง คราวนี้อัตราสิ้นเปลืองซึกจะเพิ่มสูงขึ้นจนกลายเป็น 24.2 กม/ลิตร และเมื่อใช้วิธีหยอดน้ำมันจนเต็ม พบว่ามีอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงยามเดินทางด้วยความเร็วเฉลี่ย 100 กม/ชม. อยู่ที่ **24.17 กม/ลิตร**

ปล่อยมัลลึงพื้นด้วยเกียร์ CVT

อีกระดับของการขับเคลื่อนด้วยระบบเกียร์อัตโนมัติแบบ CVT ให้อัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงต่ำ พร้อมอัตราเร่งที่ดี

การปล่อยมัลลึงพื้นผ่านทางล้อหน้า เป็นภาระของเกียร์อัตโนมัติอัตราทดแปรผันต่อเนื่อง

หรือ CVT (Continuously Variable Transmission) รุ่น G 22 A ใช้สายพานเหล็กเป็นตัวขับเคลื่อน จะช่วยเพิ่มทั้งประสิทธิภาพในการขับและความประหยัดน้ำมัน อัตราทดเกียร์ที่อยู่ในช่วงกว้าง 2.544-0.402 และมีอัตราทดเฟืองท้าย 4.992 จะช่วยทำให้การขับเคลื่อนมาพร้อมกับรอบเครื่องยนต์ที่ต่ำลง ดังนั้นจึงช่วยเพิ่มความประหยัดน้ำมัน

หัวเกียร์กระชับจับได้ถนัด ตำแหน่งเกียร์เป็นแบบเลื่อนขึ้นตรงๆ การเลื่อนคันเกียร์ขับได้ง่ายและเบามือ ช่วงจังหวะการเปลี่ยนเกียร์ไปมาระหว่างเกียร์ N กับ D หรือเกียร์ N กับ R ไม่

ปรากฏอาการกระตุก ช่วงเปลี่ยนเป็นเกียร์ก็ราบเรียบนุ่มนวล ตามประสาเกียร์ CVT สำหรับการคิดทวนหรือเปลี่ยนลงเป็นเกียร์ต่ำด้วยการกดคันเร่งลงไป ทำงานได้รวดเร็วทีเดียว และจาก

ตำแหน่งเกียร์ D หากดึงคันเกียร์ลงมาที่ตำแหน่ง S รอบเครื่องจะสูงขึ้นช่วยเพิ่มความกระฉับกระเฉงในการขับให้การตอบสนองที่ทันอกทันใจมากกว่าเดิม รวมทั้งยังสามารถเปลี่ยนเกียร์ด้วย Paddle Shift ในระบบเกียร์ธรรมดา



■ เกียร์อัตโนมัติแบบ CVT แบบใหม่

■ กุญแจหุ้มคืบเกียร์เดินด้วยแสงสโตนส์สปอร์ต ด้านบนคอนโซลเกียร์ทางด้านซ้ายเป็นสวิตช์ประอบ Idle Stop ทางด้านขวาเป็นสวิตช์ ECON สำหรับการขับขี่แบบประหยัด



ช่วงล่างนุ่มนวลเพิ่มความสบาย

การทำงานของช่วงล่างเน้นความนุ่มนวล สร้างความสะดักสบายในการโดยสาร

ด้านหน้าใช้ระบบกันสะเทือนแบบแม็คเฟอร์สันสตรัท ด้านบนเป็นสตรัทแก๊ส คอยล์สปริงแบบขดท่าง ขนาดเส้นสปริง 13 มม. ด้านบนมีพลาสติกครอบและมียางรองด้านล่าง ด้านล่างเป็น

ปีกนกรูปตัว T หัวกุดข้างหนึ่ง ทำจากเหล็กแผ่นหนา 3 มม. ไม้ชั้นรูป หัวตัว T ด้านยาวยึดกับหน้าแปลนล้อทางด้านล่างด้วยลูกหมาก ส่วนหัวตัว T อีกข้างที่กุดสั้น จะยึดกับขับเฟรมด้วยโบลท์หรือโยนแนวขนานกับตัวรถ ทางตัว T จะยื่นไปทางด้านหลัง ยึดกับขับเฟรมโดยมีโบลท์ยึดร้อยจากล่างขึ้นบน พร้อมด้วยเหล็กกันโคลงขนาด 22 มม. ยึดกับกระบอกสตรัทด้วยลูกหมากด้วยยาว



■ ช่วงล่างหน้าเป็นสตรัท



■ ด้านหลังใช้ระบบช่วงล่างทอร์ชั่นบาร์

ระบบกันสะเทือนของด้านหลังเป็นทอร์ชั่นบาร์ ตัวเมนหลักเป็นคานขวางกับตัวรถ ทำจากท่อเหล็กกลมบีบแบนเป็นรูปตัว U คว้ กว้าง 75 มม. และสูง 57 มม. บริเวณส่วนปลายของคานทั้งสองด้านจะเชื่อมกับท่อเหล็กทำเป็นแขนสวิงอาร์มหรือเทรลลิงอาร์ม ด้านหน้าแขนยึดกับโครงรถด้วยบูชตัวโต ส่วนปลายอีกด้านจะยึดเชื่อมเอาไว้กับหน้าแปลนล้อ ตัวรับน้ำหนักจะเป็นคอยล์

สปริงวงเดี่ยว ขนาดเส้นสปริง 11 มม. มียางรองทั้งด้านบนและด้านล่าง วางตัวอยู่บนเบ้าทำจากเหล็กหนา 3 มม. ยันกับแชสซีส์ พร้อมกับช็อคคั๊บแก๊ส ยึดทางด้านหลังของเบ้ารับคอยล์สปริงกับโครงรถ

ช่วงล่างเน้นความนุ่มนวลการใช้งานบนทางเรียบจึงให้ความรู้สึกสบาย ส่วนบนเส้นทางขรุขระเล็กน้อยก็ยังไม่ถึงรู้สึกสะเทือนอะไรกันนัก เสียงที่เกิดขึ้นมักจะเกิดขึ้นจากยางมากกว่า โดยเฉพาะลมยางที่กำหนดให้ยางหน้าใช้สูงถึง 36 ปอนด์ เวลาเจอรอยต่อถนนจึงได้ยินเสียงชัดเป็นพิเศษ

การขับทางโค้งพบว่ามีการอันเดอร์สตีร์อยู่บ้างตามประสารถที่ใช้ระบบขับเคลื่อน

ด้วยล้อหน้า ประสิทธิภาพในการยึดเกาะถนนในโค้งนั้นถือว่าทำให้ตามสมควร ยกเว้นจะเล่นกันแรงก็รู้สึกท้ายรถติดดินอยู่บ้าง แต่ก็ไม่ถึงกับควบคุมยากเย็นอะไรนัก ถึงแม้ตัวรถจะขยับอยู่บ้างก็ตาม

การทรงตัวช่วงขับขี่ย่อย
ความเร็วค่อนข้างสูง แม้ประสิทธิภาพในการยึดเกาะถนนจะไม่มากมายซักเท่าไร เพราะเป็นความนุ่มนวล แต่ก็ยังอยู่ในระดับที่สามารถรับได้ ถ้าเทียบกับลำดับขั้นรถที่เป็น Compact Car หรือ City Car ที่ใช้งานส่วนใหญ่อยู่ในเมือง ก็ต้องนับว่าทำได้ไม่น้อย

ซึ่งในการขับด้วยความเร็วระดับ 120 กม./ชม. ยังรู้สึกเฉยๆ เมื่อเพิ่มความเร็วเป็น 140 กม./ชม. ก็ยังไม่ต้องใช้สมาธิในการควบคุมรถซักเท่าไร จนกระทั่งใช้ความเร็วเกิน 140 กม./ชม. อันนี้ซึกจะเริ่มต้องออกแรงกับการบังคับควบคุมรถ ดังนั้นหากใช้เป็นพาหนะในการเดินทางก็ไม่ควรกดดันเกิน 140 กม./ชม. ซึ่งความเร็วระดับนี้ก็เพียงพอกับการเดินทางแล้ว

ระบบเบรคต่ำกว่าเครื่อง

ระบบเบรคว่ากันตามรูปเบรคระดับจ่ายกับข้าว ประสิทธิภาพก็ว่ากันตามรูปแบบ แต่เทียบกับความแรงของเครื่องยนต์แล้วรู้สึกว่าย่อยไปหน่อย

ระบบเบรคเป็นแบบ 2 วงจรวีพร้อมด้วยระบบป้องกันล้อล็อก ABS และ EBD ของ ATE JAPAN ระบบควบคุมการทรงตัวขณะเข้าโค้ง VSA และระบบช่วยออกตัวบนทางลาดชัน HAS ด้านหน้าเป็นดิสค์เบรคแบบมีช่องระบายความร้อน งานเบรคหนา 21 มม. ใช้คลิเปอร์เบรคแบบสูบเดี่ยวของ NISSIN ด้านหลังให้มาแค่รีมเบรคของ NISSIN และใช้แม่พิมพ์เบอร์ขนาด 11/16 นิ้ว

ค้นเทียบเบรคค่อนข้างนึ่ม ในการเทียบเบรคไม่ต้องใช้แรงมาก การทำงานของผ้าเบรคยังรู้สึกเข้าไปนิด แต่ถึงกระนั้นการเบรคเพื่อชะลอความเร็วก็ยังสามารถทำได้ตามต้องการ หรือจะเป็นการเบรคแบบกะทันหันก็พอจะให้

...เบรคกับช่วงล่าง ยิ่งสู้แรงรถไม่ได้...

ความไว้วางใจได้ ส่วนการเบรคเพื่อชะลอความเร็วขณะใช้ความเร็วค่อนข้างสูงนั้น ด้านประสิทธิภาพในการหน่วงและลดความเร็วลงมารู้สึกเข้าไปนิด แม้จะหยุดทันทีจริงแต่ระยะที่เบรคก็ทำให้ใจสั่นได้เหมือนกัน ดังนั้นถ้าเล่นกันแรงและมีการเบรคติดต่อกัน คิดว่าน่าจะเป็นดิสค์ทั้ง 4 ล้อ พร้อมผ้าเบรคเกรดสูงกว่านี้จะสร้างความไว้วางใจได้มากขึ้น



เบาะหน้าหุ้มด้วยหนัง ผ้า และวัสดุหนังสังเคราะห์ ตกแต่งด้วยแถบสีแดง ปรับเลื่อนและเอนด้วยมือ เพราะเบาะนั่งด้านคนขับสามารถปรับเพิ่มระดับความสูง-ต่ำ

เนื้อที่มิให้มาก

จุดเด่นอยู่ที่เนื้อที่ภายในซึ่งมีมากกว่ารถขนาดเดียวกัน จนกระทั่งสามารถรองรับการใช้งานเพื่อความสะดวกสบายทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร



(ซ้าย) ด้านหน้าใช้ดิสค์เบรคแบบมีช่องระบายความร้อน (ขวา) ด้านหลังเป็นดรัมเบรค

ตอนหน้า ทางด้านซ้ายจะมีขั้วล้อโฟลล์มาเบียดอยู่เพียงเล็กน้อย ขยับหลบกันได้โดยไม่รู้สึกอันตรายบริเวณแผ่นกันห้องโดยสารกับห้องเครื่องมีมุมลาดเอียงทำให้วางเท้าได้สบาย ทางด้านเนื้อที่ว่างเหนือศีรษะมีให้ยืดคอกันเป็นคืบจึงมีความปลอดภัยโปร่งโล่งสบายไม่รู้สึกกดทับหรืออึดอัด

ด้านหลังมีเนื้อที่ให้มากกว่าการออกแบบจากฐานล้อที่ยาว 2,589 มม. กับการใช้ช่วงล่างหลังแบบทอร์ชั่นบาร์ อุโมงค์กลางก็เตี้ยไม่สูงชันมาเกาะกะ



เก็ลงกับแรงๆ ตัวรถค่อนข้างขยับมากหน่อย ถ่ายรถก็มิดีแบบเพื่อนกัน

เท้า ทำให้สามารถวางเท้าได้อย่างสบาย ความยาวก็มิมากเมื่อนั่งแล้วเขายังห่างจากด้านหลังของพนักพิงเบาะหน้าร่วมฝ่ามือ คนนั่งหลังสามารถเปลี่ยนอิริยาบถขยับเท้าได้อย่างสบาย ส่วนเนื้อที่เฮดรูมมีให้ยืดคอกันได้ประมาณฝ่ามือกว่า



เบาะนั่งด้านหลังมีพื้นที่วางเท้าค่อนข้างมาก นั่งกับดีสบาย พนักพิงแบ่งพับซ้าย 60 ขวา 40

ห้องเก็บของด้านหลังมีเนื้อที่กว้างขวาง ด้านความลึกนั้นมิมาก ความกว้างก็มิไม่น้อยจากการเว้าหลบของด้านข้าง ใต้พื้นที่วางของจะเป็น 2 ชั้น โดยจะเป็นที่วางเครื่องมือที่อยู่ของยางอะไหล่แบบคอมแพ็คที่กระแทก หรือหากต้องการพื้นที่เพิ่มก็สามารถปรับเบาะหลังลงได้อีกในรูปแบบต่างๆ หรือจะแบ่งพับลงตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการก็แล้วแต่

ต้องเก็บของท้ายรถมิพื้นที่ให้ใช้งานค่อนข้างมาก พื้นแบบ 2 ชั้น เก็บอุปกรณ์ยางอะไหล่แบบคอมแพ็ค



อุปกรณ์จำกัดไปนิด

ห้องโดยสารตกแต่งในสไตล์สปอร์ต ด้วยการเดินเส้นด้วยสีแดง แต่ก็ให้ความรู้สึกหรูหราไม่น้อยด้วยคอนโซลหน้าแบบ Piano Black

การล็อกและปลดล็อกประตูเป็นแบบเซ็นทรัลล็อกใช้รีโมท พร้อมระบบควบคุมประตู

แบบอัจฉริยะ (HONDA Smart Key System) หากมีกุญแจกดติดตัวแค่เอานี้วางคพุ่มที่มีเปิดประตูก็จะล็อกและปลดล็อก โดยมีระบบสัญญาณกันขโมย พร้อมระบบกุญแจนิรภัย Immobilizer และระบบล็อกประตูอัตโนมัติเมื่อรถมีการเคลื่อนตัว

พวงมาลัยเป็น 3 ก้านแบบสปอร์ตหุ้มหนังเดินเส้นด้วยด้ายแดง พร้อม Audio Control Switch ควบคุมเครื่องเสียงที่ก้านพวงมาลัยทางด้านซ้าย ตอนล่างเป็นสวิตช์รับและวางสายโทรศัพท์กับสวิตช์สั่งการด้วยเสียงผ่าน Siri ด้านขวาเป็นสวิตช์ Cruise Control พร้อมด้วยสวิตช์ Paddle Shift ระบบเปลี่ยนเกียร์บนพวงมาลัย ขอบวงพวงมาลัยอววมี่รูปทรงกระชับมือ ตัวพวงมาลัยปรับระดับ 4 ทิศทาง สามารถปรับสูง-ต่ำ และปรับใกล้-ไกล

มาตรวัดเป็นแบบเรืองแสงสีแดงเห็นชัดทั้งกลางวันและกลางคืน พร้อมหน้าจอแสดงข้อมูลการขับขี่ MID (Multi-Information Display) กล้องส่องภาพด้านหลัง Multi-Angle Rearview Camera ปรับมุมมองได้ 3 ระดับ โดยการแสดงผลผ่านทางหน้าจอสัมผัสขนาด 8 นิ้ว แบบ Advanced Touch ที่ด้านบนคอนโซลกลาง



■ วัสดุตกแต่งคอนโซลหน้าแบบ Piano Black เป็นกันเทียบต่างๆ เป็นอะลูมิเนียม



■ พวงมาลัยทรงสปอร์ต 3 ก้าน พร้อม Paddle Shift มาตรวัดแบบเรืองแสงสีแดง พร้อมหน้าจอแสดงข้อมูลการขับขี่



สรุป

HONDA City Hatchback เน้นเรื่องของความสบายในการขับที่และใช้งานเป็นหลัก สรรค์สร้างให้เป็นรถที่ขับง่ายคล่องตัว ทำให้สะดวกต่อการขับใช้งานประจำวัน ช่วงล่างก็เน้นความนุ่มสบายสำหรับการโดยสาร ไม่ได้ยึดถือเรื่องของประสิทธิภาพในการยึดเกาะถนนกันมากมายอะไรนัก แต่เพียงพอต่อการใช้งานตามประเภทของรถเท่านั้น โดยมีพื้นที่ภายในให้ใช้งานกันอย่างเพียงพอ เครื่องยนต์ให้การตอบสนองได้ดี สามารถใช้ในการเดินทางได้แล้วยังกินไม่จุกอีกต่างหาก

ข้อมูลและรายละเอียด	
แบบ	เก๋ง 5 ประตู Hatchback
สมรรถนะ	
ตัวเลขจากการทดลองขับ วัดด้วยเครื่องมือ VBOX II	
Lite และ VERICOM VC 3000 DAQ	
น้ำมันเชื้อเพลิง	แก๊สโซฮอล์ E20
อัตราเร่ง (เกียร์ D ปิดแอร์)	
ความเร็ว (กม./ชม.)	เวลา (วินาที)
0-40	3.02
0-60	4.78
0-80	6.93
0-100	9.85
0-120	13.65
อัตราเร่ง 1/4 ไมล์ 17.25 วินาที	
ที่ความเร็ว 136.40 กม./ชม.	

G-Force	0.44
ความเร็วสูงสุด	200 กม./ชม.
อัตราเร่งแรง (เกียร์ D ปิดแอร์)	
ความเร็ว (กม./ชม.)	เวลา (วินาที)
40-60	1.79
40-80	3.94
40-100	6.82
40-120	10.63
ความเร็ว 100 กม./ชม.	
เกียร์ D	1,800 รอบ/นาที
อัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง	
ในเมืองเฉลี่ย	10.78 กม./ลิตร
เดินทาง	24.17 กม./ลิตร
(ที่ความเร็วเฉลี่ย 100 กม./ชม.)	
ราคา ณ วันทดสอบ (รวมภาษี 2564)	749,000 บาท

สรุปข้อเด่นข้อด้อย

HONDA City Hatchback RS

ข้อดีที่ต้องชม

1. เป็นรถคันเล็ก

ที่หน้าตาดีรูปรองสวย เรือนร่างกะทัดรัดช่วยให้ขับใช้งานได้ง่ายมีความคล่องตัวสูง โดยเฉพาะการใช้งานในเมืองจะสะดวกสบายเป็นพิเศษ

2. รูปรองของรถที่เป็นแบบ

5 ประตูท้ายตัดแบบรถ

Hatchback ทำให้ภายในกว้างขวางมีพื้นที่สำหรับใช้งานได้มาก

3. เบาะสามารถปรับเปลี่ยนเพื่อใช้งานได้หลากหลาย

4. การตอบสนองของเครื่องยนต์

ในเมืองแม้จะต้องกดคันเร่งกันลิกอยู่บ้าง แต่ก็จัดทำให้การตอบสนองได้ดี รวมทั้งความจัดจ้านยามขับด้วยความเร็วแม้จะเป็นเครื่องเล็กแค่ 1.0 L ก็ตาม

5. การทำงานของเกียร์อยู่ในระดับประทับใจ

ทำงานรวดเร็วฉับไวและราบเรียบ อีกทั้งยังล็อกได้ทุกเกียร์ช่วยให้การขับขี่มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

ข้อด้อยที่น่าจะปรับปรุง

1. การทรงตัวจะเน้น

ความนุ่มสบายมากไปนิด

ทำให้มีประสิทธิภาพในการ

ยึดเกาะถนนด้อยลง โดยเฉพาะการขับด้วยความเร็วสำหรับกำลังเครื่องยนต์ที่กดกันได้รวม 200 กม./ชม. น่าจะทำได้ดีกว่านี้

2. การเก็บเสียงยังทำได้ไม่ดี โดยเฉพาะเสียงด้านหลังจากภายนอกช่วงท้ายรถยังได้ยินกันชัดหูมากไปนิด ถือเป็นจุดด้อยของรถ 5 ประตู และมีการวางโฟมตลอดจนท้ายรถทำเป็น 2 ชั้นแล้ว แต่ถ้าเก็บเสียงได้ดีกว่านี้อีกหน่อยล่ะก็แจ่มเลย

3. ระบบเบรก

หน้าดีสค์หลังดรัม

มีนอร์มคาไปหน่อย

เมื่อเทียบกับประสิทธิภาพของ

เครื่องยนต์ 4 สูบ น่าจะเป็นดีสค์ 4 ล้อ ซึ่งจะช่วยสร้างความมั่นใจได้ดีกว่า

Big 2021

มหกรรมยานยนต์ เพื่อขาย5ปีใหม่
20-29 สิงหาคม 2564
ไทเทค บางนา

Big MOTOR SALE
มหกรรมยานยนต์ เพื่อขาย5ปีใหม่
20-29 สิงหาคม 2564
ไทเทค บางนา

First Drive

ทดลองขับรถใหม่



ชมคลิปวิดีโอ



SUZUKI Ciaz RS

ซิตานมาดสปอร์ต กว้างขวางสบายเกินตัว

Eco Car ซิตานคันนี้โต กว้างสุดในกลุ่มนี้

Eco Car รุ่นแรกในตลาด

ที่ให้ช่องแอร์สำหรับผู้โดยสารด้านหลัง

แนวคิดการออกแบบ

“Authentic Sedan”

ผสมผสานยานยนต์สไตล์หรู

และเป็นสปอร์ตได้ลงตัวในราคา

ที่อ่อนถึง ผ่านรูปลักษณ์ใหม่

ทันสมัยสไตล์สปอร์ต

ระบบความปลอดภัยครบครัน

อุปกรณ์อำนวยความสะดวกสบาย

มีเยอะ สมรรถนะใช้ได้ดี

และมีความประหยัด

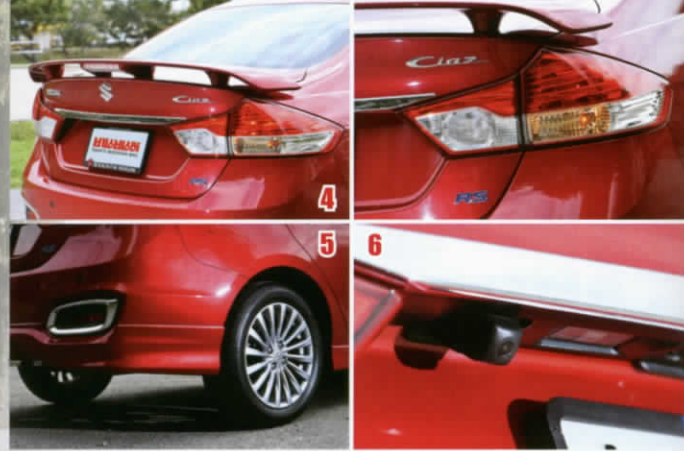


พาร์ท RS แต่งหล่อมาจากโรงงาน

ภายนอกเน้นประโยชน์การใช้งานที่หลากหลายรูปแบบและทันสมัย ตอบสนองทุกความต้องการ ด้วยทัศนวิสัยและมุมมองในการขับขี่ที่สูงกว่า ผลานการออกแบบช่วงล่างที่มีจุดศูนย์ถ่วงต่ำ ความกว้างระหว่างล้อซ้ายและขวาที่กว้างขึ้น เพิ่มความนุ่มนวลในการทรงตัวของทุกสภาพการขับขี่ได้อย่างมั่นใจยิ่งขึ้น กันชนหน้าดีไซน์ใหม่ขนาดใหญ่ ไฟหน้าให้ความสว่าง สร้างทัศนวิสัยเต็มที่ กระจกมองข้าง กระจกหน้าดีไซน์ใหม่รับกับชุดกันชนหน้าแบบสปอร์ตใหม่ที่ให้ความรู้สึกปราวดเปรี๊ยะ กระฉับกระเฉง มีสไตล์

ด้านข้างเห็นหลังคาสูงดูโปร่ง แนวข้างมีขอบคิ้วเส้นสันช่วยให้ตัวถังไม่รู้สึกหนามากเกินไป ช่องกระจกมีขนาดกว้างใหญ่ ด้านท้ายมีสเปย์เลอร์หลังคาเล็กๆ มิติตัวถัง กว้าง 1,730 มม. ยาว 4,490 มม. สูง 1,475 มม. ความยาวฐานล้อ 2,650 มม. ความกว้างฐานล้อหน้า/หลัง

1. ดีไซน์สปอร์ต กังฉับ กระฉับหน้าใหม่
2. โคมไฟหน้าโปรเจกเตอร์ พร้อมไฟตัดหมอก
3. สกริตข้างสปอร์ต



4. ตกแต่งเพิ่มเติม มาดสปอร์ต RS จากโรงงาน
5. ล้อ 16 นิ้ว ยาง BRIDGESTONE ขนาด 195/55 R 16
6. กล้องมองหลังพร้อมเซ็นเซอร์หลัง

1,495/1,505 มม. พร้อมชุดตกแต่งภายนอกในรุ่น RS เป็นสเปคเจอร์หน้าและหลัง ทางหลังแบบสปอร์ต ไซดส์เกิร์ต ล้อขอบ 16 สวมยาง BRIDGESTONE Ecopia EP150 195/55 R 16 87H จัดเต็มด้วยอุปกรณ์พร้อมชุดแต่งเสริมความหล่อแนวสปอร์ตจากโรงงานเพื่อเพิ่มความสวยงามและประสิทธิภาพในการขับขี่ใช้งาน ด้วยราคาเริ่มต้น 523,000 บาท จบที่รุ่น RS ราคา 675,000 บาท

สมรรถนะพอดิว เน้นประหยัดน้ำมัน

ขุมกำลังรหัส "K 12 B" ที่คุ้นเคยในบอดี Swift แบบ 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว Dual-VVT ความจุ 1,242 ซีซี. จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยระบบมัลติพอยท์ จุดระเบิดแบบไดเรกต์คอกอลย์ ให้กำลังสูงสุด 91 แรงม้า ที่ 6,000 รอบ/นาที และแรงบิดสูงสุด 118 นิวตัน-เมตร ที่ 4,800 รอบ/นาที รองรับน้ำมันถึง E20

การเร่งความเร็วสวนคันเร่งลงไปเต็มที่ การตอบสนองของเครื่องและเกียร์จะค่อยๆ ไล่ความเร็วขึ้นไปเรื่อยๆ แต่ไม่ถึงกับชักช้ามากจนเกินไป สามารถใช้วิ่งในเมืองได้ดี ตอบสนองได้ดีพอตัว มีอัตราสิ้นเปลืองที่น่าพอใจไม่น้อยทีเดียว

เกียร์อัตโนมัติ CVT

ระบบส่งกำลังเป็นเกียร์อัตโนมัติ CVT ที่มาพร้อมโหมด Sport ให้ใช้ ผลิตโดยค่าย JETCO ซึ่งถูกนำมาใช้ในรถหลายค่ายหลายรุ่นทีเดียว เกียร์รุ่นนี้มีการเลือกใช้อัตราทดเกียร์ในช่วงกว้างเพื่อตอบสนองต่ออัตราเร่งอย่างสูงสุดในแต่ละเกียร์ ระบบคอมพิวเตอร์จะควบคุมการทำงานของชุดเกียร์โดยตรง จึงทำให้การทำงานในการเปลี่ยนเกียร์แต่ละตำแหน่งมีความนุ่มนวล ใช้เชื้อเพลิงได้อย่างมีคุณค่า อยู่ในเกณฑ์ของ "ความประหยัด" แรงบิดที่มีอยู่สามารถช่วยดึงรถไหลไปได้แบบนุ่มนวลต่อเนื่องโดยไม่ต้องกดคันเร่งมาก แต่ในจังหวะแซงการตอบสนองยังไม่ทันใจดีพอ คันเร่งและเกียร์ CVT ตอบสนองช้าไปหน่อย แต่ก็เพราะมันเกิดมาเป็นรถใช้งานในเมืองเป็นหลักมากกว่าเอามาวิ่ง



ทำความเร็วสูงๆ อยู่แล้ว ตรงนี้จึงไม่น่าใช้ปัญหาที่ "รับไม่ได้"

อัตราเร่งและความต่อเนื่อง ไหลลื่นดีพอตัว ตัวเลขความเร็วจาก 0-100 กม./ชม. ใช้เวลาไป "13.56 วินาที" ควอเตอร์ไมล์ทำได้ 19.60 วินาที ที่ความเร็ว 122.75 กม./ชม. ความเร็วสูงสุดขึ้นไปได้ถึง "180 กม./ชม." แต่แสดงค่าอ่อนไปนิด ความเร็วจริงอยู่ที่ 175 กม./ชม. เท่านั้น ที่รอบเครื่อง 5,900 รอบ/นาที อัตราเร่งแซงช่วง 60-120 กม./ชม. ใช้เวลาไป 13.61 วินาที อัตราความสิ้นเปลืองเฉลี่ยในการเดินทางด้วยความเร็ว 100-120 กม./ชม. ทำได้ตัวเลขอยู่ที่ 22.13 กม./ลิตร การปรับปรุงในครั้งนี้มีผลทำให้ความนุ่มนวลในการทำงานและลดอาการหาเกียร์ที่เหมาะสมไม่เจอเวลาขับบนทาง

ขึ้นลงเขาได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะการเปลี่ยนเกียร์ที่ฉับไวและนุ่มนวลขึ้น ถือว่าเป็นรถที่ขับในเมืองหรือจะเดินทางไกลก็รู้สึกสบายมาก การทำงานของเกียร์ให้ความนุ่มนวลราบเรียบและต่อเนื่องดี ปุ่ม Hold ช้างคันเกียร์เพื่อรีดรอบให้เร่งแซงก็ใช้ได้ หรืออาศัยเป็น Engine Brake ได้จากการทำงานร่วมกันในจังหวะที่เกียร์มีการเปลี่ยนขึ้นในตำแหน่งสูง กำลังจากเครื่องยนต์จะถูกส่งออกมาอย่างแม่นยำตามความต้องการของระบบส่งกำลังในทุกช่วงจังหวะของการเปลี่ยนตำแหน่งเกียร์ ลดอาการกระชากในจังหวะการเปลี่ยนเกียร์ในทุกสภาวะการขับขี่

ช่วงล่างเกาะดี มั่นคง มั่นใจได้

ระบบช่วงล่างปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพการยึดเกาะถนนให้ดีขึ้น ให้ความนุ่มนวล แต่ยังคงหนีบพอใช้แม้ในความเร็วสูง ด้าน



● ปีเกิด 1.25 ลิตร ให้อาพลังเพียงพอต่อการใช้งาน



7



12



8

9



10

11



13



14

7. ห้องโดยสารโปร่ง สูง ไม่อึดอัด
8. แผงหน้าปัดสวย อ่านค่าง่าย
9. พวงมาลัยมีลวดลายที่จับ ควบคุมชุดเครื่องเสียง
10. เกียร์ CVT ตอบสนองดี
11. แอร์หลังพร้อมช่อง Power Outlet

หน้าเป็นแบบอิสระ แม็คเฟอร์ริ่งสันสตรีท ซ็อกคอบ คอยล์สปริง และเหล็กกันโคลง ส่วนด้านหลังเป็น ทอร์ชั่นบาร์ พร้อมคอยล์สปริง ช่วงล่างของ Ciaz RS ได้รับการปรับปรุงชุดสปริงและบูชต่างๆ ดีเป็นพิเศษ นอกจากความนุ่มนวลนั่งสบายแล้วยังคำนึงถึงเรื่องของความเสียบ การดูดซับและลดแรงสั่นสะเทือนยามขับซึ่งทำได้ดียิ่งขึ้น

พวงมาลัยเป็นแบบเร็คแอนพินเนียน เพาเวอร์ไฟฟ้า ระบบเบรคหน้าดิสค์หลังดรัม มีระบบความปลอดภัย ABS, EBD ติดตั้งมาเป็นมาตรฐาน ปรับในเรื่องของความหนืดของระบบ บังคับเลี้ยวและลดความผิดพลาดในระหว่างทำงาน โดยที่ชุดกระปุกเฟืองเกียร์ของระบบพวงมาลัยถูกติดตั้งให้อยู่ในตำแหน่งที่ต่ำลงจากเดิม ยังรวมถึงเรื่องของมุมในระบบบังคับเลี้ยว, บูชยางต่างๆ, วัสดุที่ใช้มีความทนทานและแน่นหนา ปรับแต่งสปริงและซ็อกคอบในระบบช่วงล่าง เมื่อขับอยู่ในโค้ง ล้อด้านในจะยังคงอยู่ในแนวตั้งฉากสัมพันธ์กับพื้นผิวถนน โดยที่มีระยะการยุบและยืดในระดับที่ดีขึ้น ซึ่งจะช่วยเพิ่มการสัมผัสของหน้ายางบนพื้นผิวถนนได้อย่างเต็มที่ อากาศของรถเข้าโค้งมีอันเดอร์สตีร์นิดๆ แต่แก้ไขง่าย มีแรงลมปะทะด้านข้างจะมีอาการโคลงบ้างตามรูปแบบของตัวถังที่มีช่วงสูงและพื้นที่หน้าตัดด้านข้างค่อนข้างจะแบนเรียบ การตอบสนองของเบรค ทำงานได้เร็ว ตอบสนองได้ดี ใช้ระยะหยุดไม่มาก และยังคงให้ความมั่นใจได้

กว้างขวาง นั่งสบาย ใหญ่สุดในกลุ่ม
 เนื้อที่ภายในสามารถตอบสนองการใช้งานได้ดี แนวคอนโซลกลางดูสวยงามจากการจัด

12. เบาะคู่หน้ามีหมอนหนุนในตัว นั่งสบาย
13. เบาะหลังกว้าง มีพื้นที่วางขาเหลือเฟือ
14. ห้องเก็บสัมภาระด้านหลังความจุถึง 565 ลิตร

วางชุดเครื่องเสียง ระบบปรับอากาศ โดยแบบอัตโนมัติ ไม่แยกฝั่งชาย-ชาว วัสดุพลาสติกดูเรียบโดยรวมค่อนข้างสวย ทันสมัย คอนโซลเกียร์โค้งขึ้นไปหาแผงหน้าปัด ชุดเครื่องเสียงเป็นวิทยุ AM/FM พร้อมเครื่องเล่น CD/MP3 มากับช่องเสียบ USB และ AUX-in เบาะนั่งหุ้มผ้ามีหมอนหนุนศีรษะรวมอยู่กับพนักพิงในตัว วางตำแหน่งเบาะคู่หน้าเอาไว้ค่อนข้างสูงพอสมควร ทำให้นั่งสบายได้ทัศนวิสัยที่ดี ซัพพอร์ทพิงข้างไม่สูงมากนักกำลังพอดี เบาะด้านหลังมีหมอนหนุนศีรษะสองฝั่ง ส่วนกลางมีเท้าแขนฝั่งไว้เพื่อให้ใช้งาน ให้พื้นที่โดยสารกว้างขวางสามารถวางขาได้อย่างสบายมาก ห้องเก็บสัมภาระด้านท้ายจุ 565 ลิตร เรียกว่าทั้งกว้างและลึกที่สุดในพิกัดนี้ ตอบสนองการใช้งานจริงได้อย่างสมบูรณ์แบบ พื้นที่บริเวณเหนือศีรษะและพื้นที่วางขา กว้างสบายทั้งที่นั่งตอนหน้าและตอนหลัง ส่วนพื้นที่เก็บสัมภาระก็จุได้มากเกินความต้องการ จากความตั้งใจสร้างมาตรฐานใหม่ให้กับรถยนต์อีโคคาร์ที่ผสมผสานความพึงพิถันในทุกรายละเอียดได้อย่างลงตัว

อีโคคาร์ซีดานคันนี้ แต่งสวยมาจากโรงงาน ตอบรับการใช้งานได้หลากหลาย ขณะเดียวกันก็ให้ความสะดวกสบายในแบบฉบับรถใช้งานที่สามารถตอบโจทย์ความต้องการด้านความปลอดภัย คุณค่า สามารถจับยี่ได้น่าพอใจ ให้ครบทั้งระบบเบรค ABS/EBD กล้องมองหลัง เซ็นเซอร์ระยะถอยหลัง ถุงลมนิรภัยคู่หน้า SRS ระบบ NVH ช่วยลดเสียงรบกวนจากภายนอก และลดแรงสั่นสะเทือน โครงสร้างตัวถัง (TECT) ออกแบบพิเศษจากเหล็กกล้าทนทานสูงปลอดภัยทุกการเดินทาง ทุญแจนิรภัย Immobilizer รวมไปถึง Keyless Entry และ Keyless Push Start ซึ่งถ้าไม่ไหวสูงมากจนเกินไปโดยรวมแล้วถือได้ว่าสามารถให้ความคุ้มค่าได้มากพอสมควรเลย

ข้อมูลและรายละเอียด
SUZUKI Ciaz RS



สมรรถนะจากเครื่องยนต์ V box Mini, VERICOM VC 3000-DAQ		
โหมด D ออกตัวที่รอบเดินเบา		
ความเร็ว (กม./ชม.)	เวลา (วินาที)	ระยะ (เมตร)
0-40	4.07	22.50
0-60	6.41	57.81
0-80	9.47	115.20
0-100	13.56	215.39
0-120	20.12	398.78
ควอเตอร์ไมล์ (ปิดแอร์)	เวลา 19.60 วินาที	ความเร็ว 122.75 กม./ชม.
อัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเฉลี่ยลิตร/100กม.	ในเมือง 15.81 กม./ลิตร	
	เดินทาง 100-120 กม./ชม. 22.13 กม./ลิตร	
ราคา ณ วันทดลองขับ (ธันวาคม 2563)		675,000 บาท

สรุปข้อดีและข้อดีจากรายงานการขับ
SUZUKI Ciaz RS

- ข้อดีต้องชม**
- ◆ **รุ่นปรับโอมยังคงราคาเดิม**
แต่ให้อุปกรณ์เพิ่มขึ้น พร้อมข้อเสนอพิเศษ
 - ◆ **น่าเสอความคุ้มค่า**
บำรุงรักษาง่ายและทนทานในระยะยาว
 - ◆ **ประหยัดน้ำมัน**
ตัวเลขที่ทำได้เรียกว่าอยู่ระดับหัวแถวในกลุ่ม Eco Car
 - ◆ **ภายในห้องโดยสารกว้างขวาง**
สูงโปร่ง นั่งสบาย สูงเกิน 180 ซม. ก็ไม่ติด

- ข้อดีที่ยังน่าจะปรับปรุง**
- ◆ **เครื่องยนต์น่าจะรองรับเชื้อเพลิง E85 แต่ก็ไม่ใช้**
แทนที่จะประหยัดกว่านี้ได้อีกหน่อยก็ยังดี
 - ◆ **เข้าโค้งด้วยอาการอันเดอร์สตีร์นิดๆ**
 - ◆ **จังหวะเร่งแซง** ตอบสนองช้าไปหน่อย
 - ◆ **แรงลมปะทะด้านข้าง**
จะเกิดอาการโคลงเล็กน้อยพอให้รู้สึก
 - ◆ **ควรเน้นเรื่องศูนย์บริการ** ให้ทันกับตัวเลขการขาย การให้บริการที่ดียอมทำให้ลูกค้ามีความอุ่นใจ



BIS 2021
 มกราคม 2021 เพื่อขายดีใหม่
 20-29 สิงหาคม 2564
 1000 บาท

เตรียมตัวพร้อม...!
 ประกาศความเคลื่อนไหวของยานยนต์ 'ใหม่ถูกดี' มุ่งสู่งาน

ขายเลย 53
 53 ปี
 53 ปี



ภาพจาก royalpurple.com



ภาพจาก youtube.com



เรื่องจริบขอบ น้ำมันเครื่อง



(ตอนจบ)

ภาพจาก arlingtoncars.com

เรื่องบางอย่างมีหน้าสงสัยยาก แต่ไม่ยากจะมีใครพูดถึงเลย ใ้รู้ว่าเป็นเพราะไม่สงสัยเนื่องจากความไม่รู้ หรืออาจจะมี ความสงสัยเหมือนกัน เพียงแต่ใ้รู้จะไปถามใคร และเชื่อว่า มีอีกไม่น้อยที่มีความคิดว่า “ใ้รู้จะสงสัยไปทำไม...??!”

เอาเป็นว่ายังมีอีกหลายเรื่องที่เราใ้รู้กันเอาใ้ช้กันหน่อย โดยเฉพาะ พวกคนใ้ช้รถ ซึ่งหลายเรื่องจะเกี่ยวข้องโดยตรง อันเป็นเรื่องที่น่าสงสัย และน่าใ้รู้เอาใ้ โดยเอเฉพาะเรื่องของน้ำมันเครื่อง อย่างน้อยก็ใ้ได้ความรู้ เอาใ้ สามารถป้องกันกรถูกหลอก ไม่ต้องมาเจ็บใจกันภายหลัง



ภาพจาก thebalance.com

น้ำมันเครื่องสังเคราะห์

คนใ้ช้รถบ้านเราส่วนใหญ่จะรักรถ แม้บางครั้งรถจะไม่ค่อยรักเจ้าของซักเท่าใ้ไร ยิ่งรถบางคันก็ไม่รัก “หน้า” เจ้าของเอาซะเลย พยายามไปจอดตายแถวไฟแดงที่การจราจรคับคั่งติดขัดใ้เจ้าของตาดกหน้า (และตากแดด) ลงมาเข็นรถ ท่ามกลางเสียงแตรของรถร่วมถนน ถึงกระนั้นเจ้าของรถก็ยังรัก (รอใ้ถูกสลากกินแบ่งรางวัลที่ 1 ซะก่อน จะจับเอาไปซังก็โ้ขายเป็นเศษเหล็กใ้รู้แล้วรู้แล้วไป)

เจ้าของรถบางท่านอดสำห้ควักกระเป๋า สรรหาของดีๆ ราคาแพง ซื่อเอามาใ้กับรถ เช่นเดียวกับทางบริษัทผู้ผลิตสินค้าก็พยายามปรับปรุงและหาของแปลกๆ ใหม่ๆ เอามาขาย โดยอ้างสรรพคุณชะเลิศเลอ ซึ่งบางอย่างก็ถือว่าดีจริงคุ้มค่าต่อการควักกระเป๋า แต่ก็มีอีกไม่น้อยเหมือนกันที่คอยกันเกินหน้าเกินตาไปหน่อย อย่างน้ำมันเครื่องสังเคราะห์ที่ใ้ว่าเต็ม 100 % หรือ Fully Synthetic นั้นมันเป็นของจริงของดีหรือเปลำ แล้วราคาน้ำมันเครื่องสังเคราะห์ของแต่ละยี่ห้อทำใ้มันจึงแตกต่างกัน เรามาลองดูว่าใ้เจ้าน้ำมันเครื่องสังเคราะห์ที่มีที่มาจากใ้ไปอย่างไร แล้วคราวนี้ก็จะรู้คำตอบเองแหละ...!!??

กลุ่มของน้ำมันเครื่อง
กลุ่มน้ำมันเครื่องคล้ายกับเกรดหรือประเภทของน้ำมันเครื่องที่มีผลกับประสิทธิภาพและราคา

น้ำมันเครื่องที่เราซื้อมาใช้กันนั้น พื้นฐานของน้ำมันเครื่องหรือ Base Oil มีอยู่ 5 กลุ่ม คือ กลุ่ม 1 กลุ่ม 2 กลุ่ม 3 กลุ่ม 4 และกลุ่ม 5 โดยกลุ่ม 1 ถึงกลุ่ม 3 เป็นน้ำมันเครื่องที่ทำมาจากน้ำมันดิบหรือน้ำมันตามธรรมชาติ ส่วนกลุ่ม 4 และกลุ่ม 5 เป็นน้ำมันเครื่องสังเคราะห์ ส่วนใหญ่จะเป็นพวก PAO หรือ Polyalphaolefin โดยน้ำมันเครื่องกลุ่ม 3 จะมีคุณภาพสูงที่สุดในกลุ่มน้ำมันธรรมชาติ เรียกว่าใกล้เคียงกับน้ำมันสังเคราะห์กลุ่ม 4 มาก สำหรับน้ำมันเครื่องกลุ่ม 4 เป็นน้ำมันเครื่องสังเคราะห์สำหรับยานยนต์ มีความสิ้นและอายุการใช้งานสูง ส่วนน้ำมันเครื่องกลุ่ม 5 จะเป็นน้ำมันเครื่องสังเคราะห์ที่มีความสิ้นและอายุการใช้งานสูงสำหรับพวกเครื่องจักร

ในการผลิตน้ำมันเครื่องใ้เราก็ใ้ใช้น้ำมันเครื่องพื้นฐานจาก 1 ใน 5 นี้แหละ แล้วนำเอาพวกสารเพิ่มประสิทธิภาพผสมลงไป



ภาพจาก motorist.sq



โรงงานที่ผสมหรือผลิตน้ำมันเครื่องในบ้านเรามีอยู่ไม่กี่แห่ง พวกบริษัทน้ำมันเครื่องก็จ้างโรงงานเหล่านี้ผลิตให้ ดังนั้น น้ำมันเครื่องหลายยี่ห้อก็ออกมาจาก

โรงงานเดียวกัน ด้วยเหตุนี้คุณภาพของน้ำมันเครื่องจึงขึ้นอยู่กับการเลือกใช้น้ำมันเครื่องพื้นฐานกับพวกสารเคมีเพิ่มคุณภาพที่เติมผสมลงไป อย่างเช่นพวกสารต้านทานการรวมตัวกับออกซิเจน ป้องกันสนิม ต้านทานการกัดกร่อน ชะล้างทำความสะอาด กระจายเขม่าตะกอน เพิ่มดัชนีความหนืด ต้านทานการเกิดฟอง ต้านทานการสึกหรอ หรือลดแรงเสียดทานเหล่านี้เป็นต้น โดยแต่ละรายก็จะเติมสารเคมีเพิ่มคุณภาพแต่ละอย่างในปริมาณที่แตกต่างกัน

ไอ้ที่เป็นเรื่องขึ้นมาเพราะเจ้าน้ำมันเครื่องกลุ่ม 3 นี่เอง จากคุณสมบัติที่ใกล้เคียงกับน้ำมันเครื่องสังเคราะห์กลุ่ม 4 เข้า แต่ราคาค่าตัวถูกกว่าก็เลยมีการนำเอาน้ำมันเครื่องกลุ่ม 3 มาผสมกับสารเพิ่มคุณภาพแล้วอ้างว่าเป็นน้ำมันเครื่องสังเคราะห์หรือน้ำมันเครื่อง Synthetic และบางทีก็หาทางออกโดยใช้คำว่า Synthetic Technology หรือใช้คำ Synthetic ร่วมกับคำอื่นๆ ก็เติมแต่งเพิ่มเข้าไป...

สิ่งที่ทำให้เกิดปัญหาและเป็นเรื่องราวขึ้นมา ก็เพราะว่าในสหรัฐอเมริกาบริษัทน้ำมันเครื่องแห่งหนึ่ง ใช้น้ำมันเครื่องพื้นฐานกลุ่ม 3 เอามาผสมสารเพิ่มคุณภาพเข้าไป แล้วประกาศว่าเป็นน้ำมันเครื่องสังเคราะห์ขายในราคาที่ถูกกว่าน้ำมันเครื่องสังเคราะห์ยี่ห้ออื่นหลายตั้งค์เลยก็เดียว บริษัทน้ำมันเครื่องอีกบริษัทที่ทำน้ำมันเครื่องจากกลุ่ม 4 อันเป็นน้ำมันเครื่องสังเคราะห์ขนานแท้ เห็นว่ามันไม่ถูกต้องที่นำเอาน้ำมันเครื่องกลุ่ม 3 อันเป็นน้ำมันธรรมชาติมาทำเป็นน้ำมันเครื่อง แล้วโฆษณาว่าเป็นน้ำมันเครื่องสังเคราะห์ แม้คุณภาพของน้ำมันเครื่องกลุ่ม 3 จะใกล้เคียงกับน้ำมันเครื่องกลุ่ม 4 ก็จริง แต่ก็ไม่เพียงพอ 'ใกล้เคียง' เท่านั้น ยังไม่สามารถทัดเทียมได้ โดยเฉพาะคุณสมบัติเรื่องอายุการใช้งานถือว่ายังห่างไกลกัน เพราะน้ำมันเครื่องสังเคราะห์ (ตัวจริง) จะมีอายุการใช้งานยืนยาวกว่าน้ำมันเครื่องจากธรรมชาติ แต่ไม่รู้วาทนายของบริษัทน้ำมันเครื่องแห่งแรกเก่งกว่าหรือไร ทำให้ผลตัดสินของศาลในสหรัฐอเมริกาบอกว่าไม่ผิด คราวนี้ก็เลยปรากฏว่ามีน้ำมันเครื่องสังเคราะห์ที่ผลิตจากน้ำมันเครื่องกลุ่ม 3 ออกมาขายกันเต็มไปหมด โดยโฆษณาว่าเป็นน้ำมันเครื่องสังเคราะห์ แต่มีราคาถูกกว่าน้ำมันเครื่องสังเคราะห์เกือบครึ่ง

อย่างไรก็ตาม ผลตัดสินอันนี้มีใช้กันเฉพาะในสหรัฐเท่านั้น ทางฟากยุโรปยังไม่ยอมรับ ส่วนบ้านเรา...อย่าให้พูดดีกว่า ของมันรู้ๆ กันอยู่ แล้วเอาเป็นว่าหากต้องการน้ำมันเครื่องสังเคราะห์ ที่ผลิตจากน้ำมันพื้นฐานสังเคราะห์กลุ่ม 4 ก็ต้องดูที่ภาชนะบรรจุให้ดีและอย่าเห็นแก่ของถูกก็แล้วกัน พวกน้ำมันเครื่องสังเคราะห์ที่ทำมาจากน้ำมันเครื่อง

กลุ่ม 3 เท่าที่เจอเจอกันส่วนใหญ่ มักจะขายกันในราคาแกลลอนละพันกว่าบาท ส่วนพวกสังเคราะห์ที่ทำจากน้ำมันเครื่องกลุ่ม 4 มักจะมีราคาไม่ต่ำกว่าแกลลอนละสองพันบาท และโปรดจำไว้...ของดีด้วยถูกด้วยหายาก ส่วนพวกของแพงแต่ไม่ดีกลับมีให้เจอเยอะ ดังนั้นก็สังเกตกันให้มากๆ ระวังจะไปเจอกับของไม่ดีแต่ตั้งราคาเอาไว้สูงก็แล้วกัน...

Compression Ignition คือ การจุดระเบิดด้วยแรงอัดสำหรับเครื่องยนต์เซล โดยตัวอักษรทั้งสอง S หรือ C จะตามด้วยตัวอักษรอื่น อย่างน้ำมันเครื่องของเครื่องยนต์เบนซินนั้นขยับไปถึงเกรด SP แล้ว ซึ่งสามารถนำไปใช้กับรถที่ระบุให้ใช้ API SN, SM, SL ตลอดจน SJ หรือเกรดต่ำกว่านี้ได้



The Best Synthetic Motor Oils 2020 ภาพจาก yourbestpics.com

เกรดของน้ำมันเครื่อง

น้ำมันเครื่องเบนซินตอนนี้ก็มีเกรดใหม่เพิ่มขึ้นมาจากสมัยเกรด SL เป็นเกรด SM กับ SN และล่าสุดก็เป็นเกรด SP ซึ่งแน่นอนว่าน้ำมันเครื่องที่เป็นเกรดใหม่กว่าเกรดสูงกว่าย่อมต้องมีคุณสมบัติเพิ่มขึ้น แต่จะเน้นหรือดีกว่า

น้ำมันเครื่องเกรดสูง
ยุคหลังๆ เครื่องยนต์ได้พัฒนาไปไกล ทั้งเครื่องยนต์เบนซินกับเครื่องยนต์ดีเซล มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ในขนาดความจุเท่ากันสามารถผลิตแรงม้าแรงบิดได้มากกว่าสมัยก่อนเยอะ และยังกินน้ำมันน้อยลงอีกต่างหาก แต่ไม่ว่าเครื่องยนต์จะพัฒนาไปแค่ไหน น้ำมันเครื่องกลับพัฒนาช้ากว่าเครื่องยนต์อย่างน้อย 1 ก้าวเสมอ เพราะหากน้ำมันเครื่องพัฒนาช้ากว่าเครื่องยนต์ เจ้าเครื่องยนต์ประสิทธิภาพสูงจะทำงานได้อย่างไร จะเอาน้ำมันเครื่องที่โหดมาใช้ ด้วยเหตุนี้ น้ำมันเครื่องจึงต้องพัฒนาให้มีเกรดสูงขึ้นอยู่ตลอดเวลา

น้ำมันเครื่องเกรดเดิมอย่างไรบ้าง
สำหรับมาตรฐานน้ำมันเครื่องจะเกิดขึ้นมาจากผลการทดสอบกับเครื่องยนต์แบบต่างๆ ที่กำหนดวิธีทดสอบให้ใกล้เคียงกับการใช้งานจริงในสภาพต่างๆ แล้วเทียบเป็นมาตรฐานจากระดับต่ำไปสู่ระดับสูง เพื่อให้สอดคล้องกับวิวัฒนาการของเครื่องยนต์ที่ต้องทำงานหนักมากขึ้น ซึ่งต้องการน้ำมันเครื่องที่มีคุณภาพสูงขึ้นตามมาตรฐานที่ใช้อ้างอิงกัน

มาตรฐานน้ำมันเครื่อง API (American Petroleum Institute) สถาบันปิโตรเลียมแห่งอเมริกา กำหนดให้มาตรฐานน้ำมันเครื่องเบนซินใช้อักษร S (Service Station) เริ่มตั้งแต่ SA, SB, SC, SD, SE ซึ่งถ้าสมัยและยกเลิกไปแล้ว ส่วนพวก SF, SG, SH หรือแม้กระทั่ง SJ ก็ไม่ค่อยจะได้เห็นหน้าเห็นตากัน น้ำมันเครื่องเกรดที่พอจะให้เห็นกันก็มีพวก SL เป็นต้นไป โดยบางทีก็มาในมาดของ



ภาพจาก blog.amsoil.com

เกรดที่หย่อนยาน้ำมันดีเซล อย่างเช่น น้ำมันเครื่อง 5W-40 API CI-4/SL เป็นต้น ซึ่งตอนนี้เกรดน้ำมันเครื่องสำหรับใช้กับเครื่องยนต์เบนซินนั้นเกรด SP จะเป็นเกรดสูงสุด ซึ่งคราวที่แล้วได้พูดถึงกันไปเรียบร้อยแล้ว คราวนี้จึงอยาก จะพูดถึงเกรดน้ำมันเครื่องสำหรับเครื่องยนต์ดีเซลกันบ้าง

โดย เกรดของน้ำมันเครื่องยนต์ดีเซล จะใช้อักษร C (Compression หรือ Commercial) นำหน้า เริ่มกันตั้งแต่ CA, CB ซึ่งถูกยกเลิกไปแล้ว ปัจจุบันที่ยังพอเหลือใช้อ้างอิงกันก็มีพวก CC, CD, CF, CF-4, CG-4 หรือ CH-4 สำหรับเครื่องยนต์ดีเซล 2 จังหวะ มาตรฐานก็คือพวก CD-2 และ CF-2 เกรดสูงสุดของน้ำมันเครื่องยนต์ดีเซลขณะนี้อยู่ที่ API CK-4 กับ API FA-4 โดยคุณสมบัติที่เพิ่มเติมขึ้นมา จะเป็นเรื่องความเหมาะสมของการใช้ งานสำหรับเครื่องยนต์ดีเซลรุ่นใหม่

จุดเด่นของน้ำมันเครื่องสังเคราะห์

น้ำมันเครื่องสังเคราะห์ที่มีคุณสมบัติเด่นที่น่าสนใจหลายอย่างที่ทำให้เกิดความน่าคบหาด้วย จนกระทั่งน้ำมันเครื่องธรรมดาที่ทำจากน้ำมัน ธรรมชาติแทบจะไม่มีใครนึกถึงกันอยู่แล้ว มาดูกันว่าน้ำมันเครื่องสังเคราะห์ มันดีจริง..คุ้มค่ากับความแพงหรือเปล่าว?

น้ำมันเครื่องสังเคราะห์ (Synthetic Engine Oil) ไม่ได้กลั่นมาจากน้ำมันดิบแบบน้ำมันเครื่องธรรมดา แต่ถูกสังเคราะห์ขึ้นโดยประกอบไปด้วยไฮโดรคาร์บอน ที่มีโครงสร้างของโมเลกุลเป็นแบบเดียวกับน้ำมันเครื่อง ธรรมดา คือสังเคราะห์จาก Specific Olefin โดยขบวนการ Polymerization แต่จากการเลือกสารพื้นฐานและกรรมวิธีที่เหมาะสม ทำให้โครงสร้างของ น้ำมันสังเคราะห์มีคุณภาพทางเคมีและฟิสิกส์พอเหมาะ

ความเหนียวข้นของน้ำมันเครื่องสังเคราะห์ ที่ทำให้น่าคบหาว่า น้ำมันเครื่องธรรมดา อยู่ตรงที่สามารถรักษาความหนืดได้ดีกว่า และยังรักษา ได้นานกว่าด้วย เนื่องจากน้ำมันเครื่องสังเคราะห์ที่ไม่มีโมเลกุลที่มีโครงสร้าง รูปวงแหวนอย่าง Aromatic และ Naphthenic ซึ่งเป็นเจ้ากี้เจ้าการทำให้ ความข้นใสของน้ำมันเครื่องเปลี่ยนได้ง่าย แต่เจ้าน้ำมันเครื่องสังเคราะห์นั้น จะประกอบด้วย Paraffinic เกือบทั้งหมด

ภาพจาก loveforporsche.com



นอกจาก นี้ น้ำมัน เครื่อง สังเคราะห์ ยังมี ความสะอาดและ บริสุทธิ์ ไม่จำเป็นต้องผ่านกรรมวิธี พิเศษ หรือการ

ปรุงแต่งเพื่อลดปริมาณกำมะถัน ไนโตรเจน และสารโลหะที่ปะปน อยู่ ผิดกับน้ำมันเครื่องธรรมดาที่ ทำจากน้ำมันดิบธรรมชาติ ซึ่งจะมี สารต่างๆ เหล่านี้ปะปนอยู่ จึง จำเป็นต้องผ่านกรรมวิธีขจัดออกไป เพราะจะเป็นอันตรายต่อเครื่องยนต์ ส่วนคุณสมบัติอีกประการที่คงไม่มี ประโยชน์สำหรับเมืองร้อนอย่าง บ้านเราเท่าไรนัก คือ น้ำมัน เครื่องสังเคราะห์จะมีจุดแข็งตัว (Pour Point) ต่ำ เนื่องจากไม่มี สารจำพวกขี้ผึ้ง (Wax) ปะปนอยู่

เมื่อเปรียบเทียบระหว่าง น้ำมันเครื่องสังเคราะห์กับน้ำมัน เครื่องธรรมดา จะพบว่าน้ำมัน เครื่องสังเคราะห์นั้นจะไม่รวมตัว กับอ็อกซิเจนอย่างรวดเร็ว (ซึ่งเป็น สาเหตุที่ทำให้ต้องมีการเปลี่ยนถ่าย น้ำมันเครื่อง ถึงแม้จะจอดรอเอาไว้เฉยๆ ไม่ได้ขับใช้งานก็ตาม) แล้ว ยังเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติในด้าน ของความข้นใสน้อยกว่า อายุการใช้งาน ของน้ำมันเครื่องสังเคราะห์จึง ยืนยาวกว่า ไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายกัน เร็วเหมือนน้ำมันเครื่องธรรมดา อีกทั้งการเผาไหม้ก็เกิดเป็นคราบเขม่า



น้อยกว่า เพราะไม่ค่อยจะยอมรวม ตัวกับอ็อกซิเจน

ที่อุณหภูมิต่ำมากๆ ความ ข้นใสของน้ำมันเครื่องสังเคราะห์จะ ดีกว่า จากคุณสมบัติที่มีจุดแข็งตัว ต่ำ ส่วนในอุณหภูมิปกติความข้น ใสของน้ำมันเครื่องสังเคราะห์จะไม่ แตกต่างจากน้ำมันเครื่องธรรมดา มากนัก แต่ที่อุณหภูมิสูงซึ่งเกิดจาก การขับด้วยรอบเครื่องสูง จุดเดือด ที่สูงกว่าเล็กน้อยของน้ำมันเครื่อง สังเคราะห์ก็จะมีผลเป็นอย่างมาก เพราะถ้าน้ำมันเครื่องกลายเป็นไอ ไปก่อน คุณสมบัติในการหล่อลื่นก็จะ หดไป และเป็นอันตรายต่อชิ้นส่วน ต่างๆ ของเครื่องยนต์เป็นอย่างมาก ทำให้ น้ำมันเครื่องสังเคราะห์สามารถ ลดการสึกหรอจากเครื่องยนต์ได้ดี กว่า และจากการใช้งานในระยะ ทางที่น้ำมันเครื่องธรรมดานั้นหมด คุณสมบัติไปแล้ว เจ้าน้ำมันเครื่อง สังเคราะห์ยังคงรักษาความข้นใสได้ ดี จึงมีอายุการใช้งานที่ยาวนานกว่า และยังมีการสิ้นเปลืองน้ำมันเครื่อง น้อยกว่าน้ำมันเครื่องธรรมดาอีกด้วย เนื่องจากน้ำมันเครื่องมีจุดเดือดสูง ทำให้การเป็นไอน้ำ

อย่างไรก็ตามน้ำมันเครื่องสังเคราะห์ยังต้องรองรับสิ่งสกปรก ของเครื่องยนต์ ไม่ว่าจะเป็นเขม่า ฟุนละออง และกรดต่างๆ ฯลฯ ดังนั้นจึงยังต้องมีการเปลี่ยนถ่ายอยู่ดี ถึงแม้ช่วงการเปลี่ยนถ่าย จะยาวนานกว่าน้ำมันเครื่องธรรมดาก็ตาม

สั่งซื้อได้เลยที่ LINE : @yanyont ...ค่าส่งฟรี!!



นักเลงรถกระบะ: โดย ยานยนต์สโกลด์ กรุ๊ป บิทยาสารเล่มแรกแห่งประเทศไทยที่เกิ เสนอเฉพาะเรื่องราวของรถเก๋งประเภตสปอร์ตได้ความรักรถยนต์ และนำรถ ใช้งาน สกปรก รถแต่งพิเศษ ฉบับที่ 374 เดือนมีนาคม 2564 **สกปรก..ลองดู** รายการการขับที่ MERCEDES-AMG GLC 43 4 MATIC Coupe หัวใจ V6 / 3.0 ลิตร-เทอร์โบ 390 ม้า อัตราเร่ง 0-100 ใน 5.35 วิ.

เปิดชมก่อนซื้อ ณ จุดจำหน่ายหนังสือทั่วประเทศ และที่



อย่าขบอย่างเดียว

แจกแจงวิธีแก้ปัญหารถยนต์

ฉลาดน้อยกว่ารถก็ขยับ

แก้ไขไม่ถูกจุดก็เหมือนแก้ไขไม่ถูกที่คัน มันก็คันอยู่นั่นแล้ว...

ช่วงปลายปีก็แล้วต่อเนื่องมาถึงต้นปีนี้มีเรื่องเยอะเลย และก็ยังเป็นข่าวหน้าหนึ่งมาตลอดก็คือเรื่องการระบาดของ COVID-19 ที่มีคนป่วยวันละสองสามร้อยคน จนกระทั่งตอนนี้รวมกันก็มีคนป่วยสะสมเกินหมื่นไปแล้ว และยังมีแพร่หลายไปเกือบทั่วประเทศ โดยให้ความสำคัญและเอาใจใส่ป้องกันอย่างเข้มงวด ซึ่งบ้านเราตอนนี้ก็ยังมีคนป่วยแค่หมื่นนิดๆ ตายอีกไม่กี่สิบเอง เค้าว่ากันว่าพวกที่ตายนั้นเป็นเพราะมีโรคประจำตัวต่างหาก ถ้าเจ็บแสบพิศม์บนแค่นอนพักหน่อยเดียวก็กลับบ้านได้แล้วล่ะครับท่าน...!!??

สืบเนื่องจากเจ้าโคโรนาเป็นเหตุ ทำให้ตอนหยุดยาวช่วงวันปีใหม่นี้ไม่กล้าออก แร่ดไปไหน ได้แต่หมกตัวโพสต์โซเชียลกับเพื่อน พร้อมกับ "ฟ้าทะลายโจร" อยู่กับบ้าน เนื่องจากกลัวออกไปเจอกับเชื้อของ โควิด-19 ตามที่สาธารณสุข โดยเฉพาะบริเวณ ศูนย์การค้า ร้านอาหาร หรือตามคลับบาร์ที่มีผู้คนมาชุมนุมกันเยอะๆ ครั้นจะออกไปท่องเที่ยวตามต่างจังหวัด ก็เจอกับการ "ล็อกดาวน์" ซะอีก คิดว่างานนี้คงจะคุ้มค่าเมื่อเทียบกับความสุขเสียของธุรกิจท่องเที่ยวที่ซบเซาลงไปนะ

พวกรถยนต์ใหม่จะอุดมไปด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ท่วมต้นมันดีในแง่ที่ว่าช่วยสร้างความสุขสบายและปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่กับผู้ใช้โดยสารได้มาก การเปิด-ปิดล็อคประตูก็ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ แค่นำมือแตะก็ปลดล็อคแล้ว ไม่ต้องมานั่งไขว่คว้าแหยงให้ยุ่งยาก สวิตช์สตาร์ทติดเครื่องยนต์ก็เหมือนกับเป็นสวิตช์ไฟ แคกดสวิตช์แล้วรอให้ระบบทำการสตาร์ทติดเครื่องยนต์เอง พวกมาลัยเป็นมอเตอร์ไฟฟ้าที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ทำงานตามสภาพใช้งานจริง ริงค์ซักเบาขับเร็วก็หนัก อัตราทดแปรผันไปตามความเร็วของรถ หากขับช้าหักพวงมาลัยนิดเดียวรถเลยไปเยอะแล้ว แต่ถ้าขับเร็วการทำงานก็จะช้าลง คันเข้าเกียร์ก็คล้ายกับจอยสติ๊กที่ใช้เล่นเกม แคชยับหน่อยเดียวระบบอิเล็กทรอนิกส์ก็เข้าควบคุมการทำงานของเกียร์ ไม่ว่าจะเป็นการเปลี่ยนเกียร์ จังหวะการเข้าเกียร์ รวมทั้งเลือกเกียร์ให้เหมาะสมกับการใช้งานด้วย คนขับแทบจะเหลือหน้าที่จับพวงมาลัยแล้วเหยียบคันเร่งกับเบรคเท่านั้นเอง



ภาพโดยยานยนต์

เจ้าสิ่งต่างๆ เหล่านี้ถ้าจะว่าไปแล้วยังไม่ถึง 1 ใน 10 ของระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีใช้ในรถ ยังมีอีกมากมายที่ใช้งานอยู่โดยเฉพาะในเรื่องของความปลอดภัย ทั้งพวกถุงลมนิรภัย ระบบเบรค ระบบช่วยการทรงตัวต่างๆ การรักษาระยะห่างกับรถคันหน้า ระบบเตือนเมื่อจะเปลี่ยนช่องทาง และอีกหลากหลาย ซึ่งในอนาคตจะทวีเพิ่มมากขึ้นไปอีกเรื่อยๆ

นอกจากปัญหาเรื่องค่าตัวรถที่งอกงามตามระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ใส่เข้าไปแล้ว ก็เป็นปัญหาตอนที่มันเสียหรือไม่ทำงานนั้นแหละ



ภาพจาก sitti.com

ซึ่งตอนนี้แน่นอนว่าเป็นปัญหาของช่างซ่อมรถแล้วว่าจะสามารถจัดการแก้ไขได้หรือไม่ โดยสมัยใหม่นี้หลายคนจะเห็นว่าง่าย เพียงแค่นำพวกเครื่องคอมพิวเตอร์วิเคราะห์สภาพรถเสียก็เข้าไปกดนู่นกดนี่แล้วมันก็บอกว่าจะอะไรเสีย ต่อจากนั้นช่างก็จัดการรีออุปกรณ์ที่เสียออกแล้วเอาอะไหล่

ตัวใหม่ใส่เข้าไป ซึ่งเจ้าอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์หรืออะไหล่เหล่านี้ ต้นทุนการผลิตไม่ที่ตั้งค์หกรอก แต่ที่แพงเป็นพันเป็นหมื่นหรือหลายๆ หมื่นก็เพราะเค้าบวกค่าคิดค้นเข้าไปด้วย นอกจากนี้ส่วนใหญ่แล้วจะไม่ได้เปลี่ยนอะไหล่กันแค่ตัวเดียว แต่ต้องเปลี่ยนกันยกยวงเป็นชุด ดังนั้นค่าใช้จ่ายก็เลยบานเบิกเป็นธรรมดา

คราวนี้ปัญหามันไม่ได้อยู่ตรงเรื่องค่าซ่อมแพงเพียงอย่างเดียว แต่ยังมีเรื่องปวดหัว (สำหรับเจ้าของรถ) อีกต่างหาก เช่น ซ่อมแล้วอาการยังไม่หาย หรือซ่อมได้ไม่นานเดี๋ยวก็เสียอีกแล้ว ซึ่งเจ้าของรถอาจจะหัวระเบิดไปเลยก็ได้ว่า ไอ้ที่ช่างเปลี่ยนอะไหล่ไปเป็นหมื่นนั้น บางทีก็ไม่ได้เสียอะไรเลย แต่จุดเสียที่แท้เป็นจุดอื่นต่างหาก



ทั้งนี้เพราะระบบการทำงานของเครื่องยนต์ โดยเฉพาะพวก ระบบอิเล็กทรอนิกส์มันจะลึกลับต่อเนื่องถึงกันหมด หากไปเจอช่างเก่งๆ มีประสบการณ์สูงก็ไม่มีปัญหาอะไร แต่ถ้าเป็นระดับช่างมือใหม่หัดซ่อม ยิ่งต้องประสบการณ์ก็มักจะถูกรถหลอกให้หลงทาง ซึ่งช่างเค้าก็คงไม่รู้สัก อะไรที่จะโง่ให้รถหลอกบ้าง เพราะไม่ใช่เป็นเรื่องเสียหายอันใด เนื่องจาก ผู้เสียหายที่แท้จริงนั่นคือเจ้าของรถเป็นผู้ควักกระเป๋าจ่ายค่าซ่อมกับค่า อะไหล่ต่างหาก...!!



เท่าที่เจอเจอมาอาการเสียของพวกรถรุ่นใหม่ๆ ค่อนข้างจะผิด ความคาดหมายหรือเหลือเชื่อ บางอย่างก็ไม่น่าจะเป็นไปได้เลย อย่างที่ เคยเล่าให้ฟังถึงรถที่มีปัญหาว่าไม่สามารถใช้ไมโทลคอปประตูดี้ ใครจะไป คิดว่าเกิดจากฟิวส์ขาด เพราะเมื่อล้อคในรถยังสามารถทำงานได้ตามปกติ หากฟิวส์ขาดระบบล้อคก็ไม่สมควรจะทำงานได้ แม้จะเป็นการล้อคภายใน รถก็ตามที

อย่างรถพรรคพวกอยู่คันหนึ่งเกิดมีปัญหาเรื่องความร้อนขึ้นสูง เอรารถเข้าไปหลายเที่ยวแล้วอาการก็ยังไม่ดีขึ้น ช่างสารพัดจะแก้ไขก็ยังไม่หาย เจอรถติดนานหน่อยเดียวระดับความร้อนจะพุ่งขึ้นสูงปริ๊ดปริ๊ด จนเจ้าของอยากจะขายทิ้งเพื่อเป็นการตัดปัญหาให้รู้แล้วรู้รอดกันไปเลย

ตอนแรกที่รถมีปัญหาเรื่องความร้อนขึ้นสูงยามที่รถติด เพื่อนก็ เอรารถเข้าไปให้ช่างจัดการแก้ไข หลังจากช่างสอบถามและดูอาการแล้ว ก็ จัดการเปลี่ยนพัดลมไฟฟ้าให้ใหม่ (แต่เป็นของเก่าจากเชียงใหม่) เมื่อเพื่อน จ่ายค่าซ่อมแล้วเอารถไปใช้ ก็พบว่าอาการดีขึ้นมาหน่อยเดียว เจอรถติด พักใหญ่เข้มวัดความร้อนก็ขยับตัวพรวดพราดขึ้นมาใกล้ขีดแดง จึงนำรถ กลับเข้าไปให้ช่างตรวจเช็คอีกครั้ง คราวนี้ช่างจัดการเปลี่ยนปั้มน้ำให้ แล้วบอกว่าให้ลองขับใช้งานดู เพราะเท่าที่จอดติดเครื่องทดสอบอยู่ในอู ระดับความร้อนก็เป็นปกติ

เมื่อได้ยินช่างบอก เช่นนั้นเจ้าเพื่อนก็คิดว่าคราว นี้คงหายแน่แล้ว จึงจัดการ จ่ายดั่งค้ค่าซ่อมรถแล้วขับรถ ออกจากอูมา หลังจากขับรถ ได้ไม่กี่ไกลเท่าไรรถก็เพื่อน



ก็เจอรถติด ก็คิดอยู่ในใจว่าดีแล้วจะได้ทดสอบดูว่ารถเป็นไ่มั้ง สำหรับ ตอนแรกที่เจอรถติดทำให้ต้องจอดแช่อยู่นั้น เข้มวัดความร้อนยังนิ่งสงบอยู่จนกระทั่งเพื่อนวางใจว่าคราวนี้อาการคงหายเป็นที่เรียบร้อย แล้ว แต่พอเจอรถติดต่อไปอีกไม่เท่าไร เข้มวัดความร้อนก็ขยับขึ้นสูง

อีกแล้ว ด้วยความโมโหเจ้าเพื่อน จึงโทรศัพท์กลับไปหาช่างตั้งใจจะ ต่อว่าซักหน่อย ทางช่างก็อธิบาย ว่าที่อาการเป็นแบบนี้เพราะการ ระบายความร้อนมีประสิทธิภาพ ต่ำกว่าที่ควร ได้พยายามทำการ แก้ไขให้แล้ว แต่ถ้าจะให้ดีกว่านี้ คงจะต้องเปลี่ยนหม้อน้ำ เพราะ หม้อน้ำเก่าเริ่มอุดตัน หรืออาจ จะมีขนาดเล็กไปต้องใช้หม้อน้ำใบ หนาขึ้นที่มีท่อทางเดินน้ำมากกว่า เดิม เป็นการช่วยระบายความร้อน และบางทีก็ต้องลดขนาดพูลเลย์บีม่ น้ำให้เล็กลง เพื่อที่จะเป็นการเพิ่ม รอบการทำงานของปั้มน้ำให้เร็วขึ้น



เจ้าเพื่อนได้ยินช่างพูด แบบนี้ก็นึกถึงเรื่องหนึ่งขึ้นมาได้ จัดการขับรถไปยังร้านซ่อมดีที่รู้จัก กัน ให้ช่างติดพัดลมไฟฟ้าขนาด เล็กเพิ่มขึ้นอีก 2 ตัว โดยทำสวิทช์ ปิดเปิดแยกอีกต่างหาก ตั้งใจว่า จะเอาไว้เปิดช่วยตอนรถติดนานๆ แล้วความร้อนขึ้นสูง

แม้การเพิ่มขนาดหม้อน้ำ หรือเพิ่มรอบการทำงานของปั้มน้ำ จะเป็นวิธีการแก้ไขปัญหาเรื่อง ระบายความร้อนได้ก็จริง อย่างไรก็ตาม

ก็ตามสำหรับรถของเพื่อนคันนี้ ยัง ไม่แน่ใจว่าการเปลี่ยนหม้อน้ำหรือ บีม่ น้ำจะช่วยแก้ปัญหาให้ลุล่วง ไปได้ เหมือนกับคนปวดหัวแล้ว กินยาแก้ปวด อาจจะทำอะไรก็ได้ พักหนึ่ง แต่ตราบดีที่ยังไม่แก้ไข ตัวการที่ทำให้เกิดอาการปวด ก็ ย่อมเกิดอาการปวดขึ้นมาได้อีก เพราะตามที่เพื่อนเล่ามาให้ฟัง ทั้งหมดนี้ เท่าที่คิดดูแล้วปัญหา ที่แท้จริง อาจจะไม่ได้เกิดขึ้นจาก การระบายความร้อนก็ได้

ก่อนอื่นก็ต้องมีรายการ ทดลองขับรถเพื่อดูก่อนว่าอาการ เครื่องร้อนนั้นมันใช้เวลานานแค่ไหน จึงชวนเพื่อนไปหาเส้นทางรถติดๆ ขับเล่น ซึ่งหาได้ง่ายมากเพราะใน กทมตอนนี้ที่ไหนๆ รถมันก็ติดทั้ง นั้นแหละ เพียงแต่ว่าติดมากระดบ ไหนเท่านั้นเอง



เท่าที่สังเกตดู พบว่า นอกจากรถจะมี ปัญหาเรื่องความร้อนขึ้น สูงแล้ว ยังมีอาการเครื่อง

สั่นเบาดับเวลาเครื่องร้อนอีกด้วย แบบนี้อาจจะเกิดจากการทำงาน ของกล่องควบคุมเครื่องยนต์ก็ได้ โดยมีปัญหาเกี่ยวกับการส่งจ่ายเชื้อเพลิง ผิดพลาด หรืออีกกรณีหนึ่งคือ ตัวข้อมูลผิดพลาด เลยทำให้การ ส่งจ่ายเชื้อเพลิงไม่ถูกต้องก็เป็น ได้ จึงบอกเพื่อนให้ขับรถเข้าชอย แล้วหาที่จอดสะดวกๆ ไม่เกะกะ ชาวบ้าน ต่อจากนั้นก็เปิดฝากระ โปรงเครื่องยนต์ไล่หาตัวการ และ ก็ไม่ผิดหวัง

เครื่องยนต์รุ่นนี้จะใช้ สวิทช์ความร้อน 2 ตัว มีทั้งตัวหน้า

เครื่องกับตัวหลังเครื่อง ปรากฏว่าสวิทช์ตัวหลังเครื่องไม่ทราบว่าเป็นอะไร กระแทกทำให้เป็นรอยหัก จึงบอกเพื่อนให้เดินหาร้านสะดวกซื้อเพื่อหา กาวช่างมาใช้งาน หลังจากได้กาวช่างมาก็จัดการเชื่อมตัวสวิทช์ให้เข้าที่ รอกาวแห้งพักหนึ่งก็ปิดฝากระโปรงแล้วออกเดินทางต่อ คราวนี้ปรากฏ ว่าอาการเครื่องร้อนตอนรถติดไม่มีมาให้เห็นอีกเลย การทำงานของ เครื่องยนต์ก็ราบเรียบ จึงบอกเพื่อนว่าอย่าลืมน้ำมันซื้อสวิทช์มาเปลี่ยน ตอน นี้เอากาวหยอดไว้ใช้ได้ชั่วคราวเท่านั้นเอง

ไม่รู้ว่ายังจำสาวเจ้าที่ซุ่มซำม “ชอบทำนมทก” ได้หรือเปล่า
เมื่อวันก่อนคุณเธอได้โทรศัพท์มาหา บอกว่ารถของคุณเธอนั้นไฟเตือน
น้ำมันเครื่องที่เป็นรูปภาเค็มน้ำมันดึๆ ดับๆ ไม่ทราบว่ารถเป็นอะไรไป
และจะเป็นมากหรือเปล่า

การที่ไฟเตือน น้ำมันเครื่องติดโชว์ขึ้นมา ไม่ว่าจะติดชั่วคราวหรือ ค้างคืนก็ตาม เป็นการ แสดงให้ทราบว่ามีปัญหา กับระบบหล่อลื่นแล้ว ซึ่ง โดยทั่วไปน้ำมันหล่อลื่น นอกจากจะช่วยรองรับ



ภาพจาก ridetime.ca

การเสียดสี ลดการสึกหรอของเครื่องยนต์แล้ว ยังมีหน้าที่สำคัญอีกอย่าง คือ ช่วยระบายความร้อนของเครื่องยนต์อีกด้วย จนกระทั่งมีเครื่องยนต์ หลายตัวถูกออกแบบให้มีน้ำมันเครื่องฉีดเข้าไปที่ใต้ลูกสูบ เพื่อให้ น้ำมัน เครื่องช่วยลดความร้อนของลูกสูบ ดังนั้นหากมีปัญหาเกี่ยวกับระบบหล่อลื่น อาจหมายความว่าเครื่องยนต์พังและเป็นการพังอย่างย่อยยับชะด้วย

พรรคพวกเราหนึ่งซักรถไปต่างจังหวัด ขณะที่ขับก็ได้ยินเสียง เครื่องยนต์ดังผิดปกติเป็นเสียง “ก๊ก ก๊ก” เมื่อมองไปที่มาตรวัดก็พบว่า มี ไฟเตือนน้ำมันเครื่องติดขึ้นมา และไม่แน่ใจว่าติดโชว์ขึ้นมาขนาดไหน แล้วเพราะเพิ่งจะสังเกตเห็นกันอีตอนนี่เอง เจ้าเพื่อนรีบถอนคันเร่งลด ความเร็วพร้อมกับคิดว่าจะจอดรถแอบเข้าข้างทาง หรือขับไปเรื่อยๆ เพื่อ หาปั๊มน้ำมันกับซ่อมมรดก ก็พอดีเครื่องยนต์หยุดทำงานไปซะก่อน จึงต้อง หักพวงมาลัยเบนรถจอดเข้าข้างทาง ต่อจากนั้นก็ลงสตาร์ทเครื่องยนต์ พบว่าเครื่องยนต์ไม่หมุนทั้งๆ ที่ตรวจเช็คแล้วว่าแบตเตอรี่มีไฟเต็ม แสดง ว่าเครื่องยนต์อาจจอร์จนจัดจนกระทั่งลูกสูบติด



ภาพจาก autocar.co.uk

ในที่สุดก็ต้องจำ รถมาลากไปอยู่ ซึ่งผลปรากฏ ว่ามีปัญหาเกี่ยวกับการทำงานของปั๊มน้ำมันเครื่อง ทำให้ ไม่มีน้ำมันเครื่องไปหล่อ เลี้ยงเครื่องยนต์อย่างเพียงพอ เกิดการเสียดสีอย่างหนักและเกิดความร้อนสูง

ลูกสูบไหม้ซาฟท์ข้อเหวี่ยงละลาย และที่สำคัญตัวข้อเหวี่ยงก็รวาวด้วย งานนี้ค่าอะไหล่บานเบิก เพื่อนเลยใช้วิธีเปลี่ยนเครื่องแทน แต่ก็เล่นเอา กระเป๋าเบาไปหลายเดือน ด้วยเหตุนี้หากพบว่ามีไฟเตือนน้ำมันเครื่องติด ขึ้นมาจึงไม่ใช่เรื่องล้อเล่น...

สาเหตุที่ไฟเตือนน้ำมันเครื่องติดๆ ดับๆ
แสดงว่าแรงดันของน้ำมันเครื่องไม่คงที่
ประเภทมาไม่ถึงมาไม่ถึง ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้จากตัวปั๊ม
มีปัญหาเสื่อมวัยตามอายุขัย การทำงาน
เลยติดๆ ชัดๆ ไม่ไหลลื่นเท่าที่ควร

แต่กรณีปั๊มชำรุดและ สึกหรอนี้ไม่ค่อยจะได้เจอบ่อย ยกเว้นจะเป็นรถที่มีอายุการใช้งานนานมาก วิ่งกันไปหลายแสน โหลแล้วแบบนี้ยังมีทางอยู่มั่ง

ส่วนประการสุดท้ายตัว สวิทช์แรงดันน้ำมันเครื่องที่เสื่อม เสียชะเอง โดยแรงดันน้ำมันเครื่อง ยังคงไหลลื่นและไหลเร็วเป็นปกติ สุข เพียงแต่สวิทช์แรงดันน้ำมัน

แค่อาการ “ตัวร้อน” ยังมีตัวการโดยตรงและ ตัวการเกี่ยวเนื่องมากมาย



ภาพจาก pinterest.com

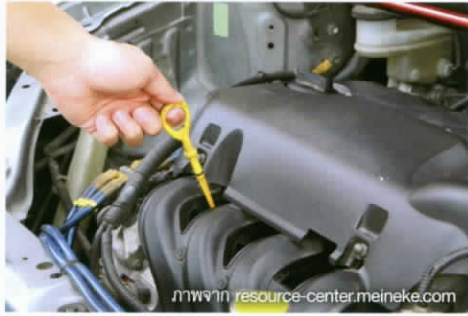
เครื่องเกิดการชำรุด เสื่อมสภาพ หรือชำ เลี้ยบสายไฟหลุดหลวม ไฟเตือนน้ำมันเครื่อง เลยติดโชว์ขึ้นมา

อย่างแรกที่ ได้แนะนำคุณเธอไป ก็ คือให้ตรวจเช็คระดับ ของน้ำมันเครื่องก่อน

ส่วนรถของคุณเธอแม้จะอายุเยอะ ก็ใช้งานผ่านหลักแสนไปไม่มากเท่า ไหร่ เรื่องปั๊มจึงไม่น่าจะเป็นปัญหา อีกจุดหนึ่งเป็นเรื่องการ อุดตันของท่อทางเดินน้ำมันเครื่อง ซึ่งไล่กันตั้งแต่ตัวฝักบัวดูดน้ำมัน เครื่องผ่านท่อและรูทางเดินไปหล่อ ลื่นส่วนต่างๆ ของเครื่องยนต์ ซึ่ง สาเหตุส่วนใหญ่ที่เจอนั้นมักเป็น เรื่องความสกปรกของน้ำมันเครื่อง โดยเกิดขึ้นจากการไม่ได้ถ่ายน้ำมัน เครื่องตามกำหนดระยะเวลาที่ควร ไม่ว่าจะเพราะเชื่อคำกล่าวอ้าง ของบริษัทน้ำมันเครื่อง หรือใช้ รถเพลิงจนลิมเปลี่ยนถ่ายน้ำมัน เครื่องก็ตาม ทำให้น้ำมันเครื่องเกิด แปรสภาพมีหน้าตาใกล้เคียงกับ น้ำโคลน

หากเกิดการรั่วไหลไม่ว่าจะเป็น ซิลอย่างน้ำมันเครื่องรั่ว หรือโบลท์ ตัวถ่ายน้ำมันเครื่องขันไม่แน่น ขันป็นเกลียว หรือไม่ยอมเปลี่ยน แหวนโบลท์ตัวถ่ายน้ำมัน ซึ่งจะสามารถทำให้น้ำมันเครื่องเกิดการ รั่วซึมจนขาดระดับ หรือบางที่เกิด จากการใช้ไส้กรองน้ำมันเครื่องไม่ ดี ไม่ได้ทาน้ำมันเครื่องที่ซิลยาง ของไส้กรอง เพื่อให้ซิลยางเกาะตัว ไม่ลื่นหลุดจากตำแหน่ง และช่วย หล่อลื่นซิลยาง เวลาขันไส้กรองซิล จะได้ไม่หลุดหรือขยับปลิ้นตัวจน เกิดการรั่ว หากใส่ไส้กรองน้ำมัน เครื่องไม่ดีหรือขันไม่แน่น ก็ทำให้น้ำมันเครื่องรั่วได้

เมื่อน้ำมันเครื่องมีน้อย ปั๊มดูดไม่สามารถดูดน้ำมันเครื่องไป



ภาพจาก resource-center.meineke.com

หล่อเลี้ยงเครื่องยนต์ ได้อย่างต่อเนื่อง บางช่วงก็ไม่มีน้ำมัน เครื่องทำให้แรงดันตก แบบนี้ไฟเตือนก็ย่อมติดๆ ดับๆ เป็นธรรมดา :

คุณเธอหาย

ไปพักใหญ่ก็โทรศัพท์ทักกลับมา บอกว่าได้ให้พวกเพื่อนๆ ช่วยกันดูแล้ว เค้าบอกว่าระดับน้ำมันเครื่องเป็นปกติ ต่ำกว่าขีดสูงสุดเล็กน้อย และในท้องเครื่องก็สะอาดดีไม่มีร่องรอยการรั่วไหลของน้ำมันเครื่องแต่ประการใด

เมื่อเป็นเช่นนี้ก็อาจเป็นไปได้ว่าคุณเธอไม่ได้ถ่ายน้ำมันตามกำหนดระยะเวลา หรืออาจไปเจอน้ำมันเครื่องปลอมที่ไร้คุณภาพ ซึ่งจากการสอบถามเรื่องนี้ก็ได้รับคำตอบว่า คุณเธอเพิ่งเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องมาเมื่อเดือนที่แล้ว และเปลี่ยนจากร้านที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักกันโดยทั่วไป ซึ่งน่าจะวางใจและตัดปัญหาเรื่องน้ำมันเครื่องปลอมได้ เพราะด้วยชื่อเสียงของทางร้านที่เป็นแฟรนไชส์ คงไม่คิดสั้นตัดอนาคตตัวเองกระมัง... แบบนี้ก็พอวางใจได้ จึงเปลี่ยนเรื่องไปยังตัวไส้กรองน้ำมันเครื่อง ซึ่งอาจ

มีปัญหาในเรื่องประสิทธิภาพ ไม่ใช่ว่าทางร้านเค้าเอาของไม่ดีมาขาย แต่อาจจะจะเป็นเฉพาะไส้กรองลูกนั้นมีปัญหาก็ได้



ภาพจาก familyhandyman.com

พอดูมาถึงเรื่องไส้กรองน้ำมันเครื่อง น้ำเสียงของคุณเธอก็เปลี่ยนไปทันที จากที่เคยใช้สำเนียง "จ้อเลาะ" วาบหาวมชวนฝัน

ก็มีน้ำเสียงทำท่าเหมือนแปลกใจหรือข้องใจอะไรบางอย่าง โดยบอกว่าการถ่ายน้ำมันเครื่องครั้งนี้ไม่ได้เปลี่ยนไส้กรองน้ำมันเครื่อง เพราะเคยทราบมาว่าการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องนั้น ให้เปลี่ยนน้ำมันเครื่องสองครั้งถึงจะเปลี่ยนไส้กรองน้ำมันเครื่องหนึ่งครั้ง ซึ่งตอนแรกช่างที่ร้านก็จะเปลี่ยนไส้กรองน้ำมันเครื่องให้ด้วยเหมือนกัน แต่คุณเธอออกข้างว่าไม่ต้องเปลี่ยนให้ใช้ของเดิมติดรถ ดังนั้นไส้กรองจึงไม่ควรเป็นปัญหาเพราะใช้มาตั้งนานแล้วก็ไม่เห็นจะมีอะไรเลยเนี่ย สามารถใช้งานได้ดีมาโดยตลอด...!??

ได้ยินคำตอบแบบนี้ก็พอจะสันนิษฐานได้ว่าอาการไฟเตือนน้ำมันเครื่องโชว์ในบางจังหวะนั้น ตัวการน่าจะเกิดขึ้นจากไส้กรองน้ำมันเครื่องตันเป็นแน่แท้ เพราะคุณเธอเล่นไม่ยอมเปลี่ยนไส้กรอง หลังจากผ่านการใช้งานมายาวหนึ่งแล้ว ซึ่งในสมัยก่อนรุ่นที่น้ำมันเครื่อง (เป็นซิน) ยังตัวมเดียวกันที่เกรด SG กับ SH หรืออย่างเก่งก็เป็น SJ พวกน้ำมันสังเคราะห์หรือกึ่งสังเคราะห์ยังไม่ฮิตมากเท่าไรนัก จากการใช้งานของน้ำมันเครื่องธรรมดาทั่วไป ส่วนใหญ่จะเปลี่ยนถ่ายกันที่ 3,000 กม. โดยอายุการใช้งานของไส้กรองน้ำมันเครื่องจะว่ากันแถว 5,000 กม. ดังนั้นจึงสามารถเปลี่ยนถ่าย



ภาพจาก caradvice.com

น้ำมันเครื่องได้ 2 ครั้ง ถึงจะเปลี่ยนไส้กรองน้ำมันเครื่องกัน ต่อมาน้ำมันเครื่องได้รับการพัฒนาให้มีอายุยืนขึ้นกว่าเดิม คราวนี้ก็หันมาเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องกันที่ระยะทาง 6,000-10,000 กม. ตอนแรกๆ นั้นยังเป็นกังวลว่าไส้กรองน้ำมันเครื่องจะอยู่ได้หรือไม่ เพราะแต่เดิมนั้นกำหนดอายุการใช้งานไว้แค่ 5,000 กม. เท่านั้นเอง จนกระทั่งได้ทดลองใช้กันดู โดยเฉพาะช่วงหลังไส้กรองน้ำมันเครื่องก็มีพัฒนาการดีขึ้น สามารถรองรับพฤติกรรม การเปลี่ยนน้ำมันเครื่องแบบใหม่ได้ แต่นั่นหมายความว่า **ต้องมีการเปลี่ยนไส้กรองน้ำมันเครื่องกันทุกครั้งที่เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง** นี่คุณเธอเล่นใช้งานไส้กรองน้ำมันเครื่องกันถึง 2 ยกแบบนี้ยอมรับไม่ไหว จึงแนะนำให้คุณเธอจัดการเปลี่ยนไส้กรองน้ำมันเครื่อง



ภาพจาก bimmer-th.com

อันที่จริงจากการพูดคุยก็ทราบว่า คุณเธอก็ยังไม่ไกลเท่าไรนัก สามารถขับรถมาหาหรือจะโทรขอ "ไอ้ตัวตูด" ไปดูรถของคุณเธอก็ยังไหว แต่วันนั้นยังไม่ต้องการสเปกเซอร์คิวเอ็น เพราะเพิกขมิ้นคิกกับข้าวกับหญิงเอาไว้อแล้ว ที่สำคัญ...สาวเจ้าคนนี้สงสัยคงจะมีแม่ที่ใจดีเอามากๆ เพราะให้ติดตัวมาเยอะจริงๆ เลย...

เพิ่มมุมมอง สินค้าและบริการ โดยมีออาชีพ

ด้วย Content หลากหลาย รูปแบบสวยงาม
ผ่านช่องทางออนไลน์ของยานยนต์ส์แควร์ กรุ๊ป

f แพลตฟอร์ม ยานยนต์ กรุ๊ป

YouTube : YANYONTChannel



สนใจติดต่อ ฝ่ายโฆษณา และ ฝ่ายบริการลูกค้าออนไลน์

วันจันทร์-วันเสาร์ 08.30 น.-17.00 น. 0-2691-8130



เรื่องของ แบริ่ง ที่ใช้อยู่ในรถ

ภาพจาก appraisalsinternational.com

ตัวที่รองรับน้ำหนักในเครื่องยนต์ และทำหน้าที่รับภาระเป็นตัวรองรับชิ้นส่วนที่กำลังหมุน เพื่อลดการเสียดสี ลดความร้อน และลดการสึกหรอ รวมทั้งลดความฝืดเพิ่มความลื่น ช่วยลดแรงในการกระทำที่ใช้กำลังน้อยลง ก็จะเป็นความรับผิดชอบของแบริ่งหรือที่บ้านเรานิยมเรียกขานกันว่า “ลูกปืน” หรือเรียกสั้นๆ ว่า “ลูกปืน” ก็เป็นอันรู้กัน แต่ที่เรียกกันว่า “แบริ่ง” จริงๆ แล้วไม่ได้มีเฉพาะลูกปืนเพียงอย่างเดียว ยังมีแบบเป็นแผ่นที่เราเรียกกันว่า “ชาร์ป” (Sharp) อีกด้วย

แบริ่งที่ใช้กับระบบส่งกำลังในรถยนต์

แบริ่งที่ใช้กับระบบส่งกำลังในรถยนต์ แบ่งได้ตามการเกิดความฝืดในตัวของมันเอง

1. แบริ่งที่มีผิวลื่น (Sliding-Surface Bearing) ซึ่งรวมถึงผิวที่ถูกเคลือบด้วยน้ำมันหล่อลื่น, จาระบี, กราไฟต์ หรือสารอื่นๆ ซึ่งทำให้เกิดการลื่น
2. แบริ่งแบบลูกกลิ้ง (Rolling Contact Bearing) รวมถึงแบริ่งทั้งหมดที่มีรูปร่างกลม (Ball) และลูกปืน รู้จักกันในนามของแบริ่งที่ลดความเสียดทาน (Antifricition Bearing)

3. แบริ่งแบบที่มีผิวหน้าหมุนและลื่น (Sliding Rolling-Face) รวมทั้งที่พบในฟันเฟือง, ลูกเบี้ยว และแบริ่งแบบลูกกลิ้งบางแบบ

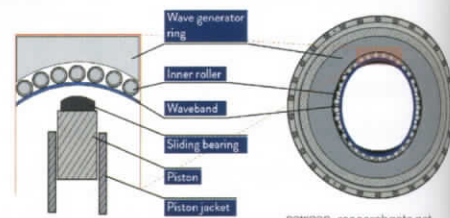
แบริ่ง อาจแบ่งตามคุณสมบัติดังต่อไปนี้

1. แบริ่งแบบเรเดียล (Radial Bearing) เป็นแบริ่งที่มีการใช้มาก มีความเที่ยงเหมาะสำหรับการใช้งานกับชิ้นส่วนที่มีความเร็ว แบริ่งชนิดนี้ใช้รองรับ shaft (Shaft) หรือเพลาคือที่หมุนได้ให้อยู่ในแนวเดียวกัน และป้องกันไม่ให้เกิดการเคลื่อนไหวในแนวอื่นอย่างแนวรัศมี
2. แบริ่งทรัสต์ (Trust Bearing) แบริ่งชนิดนี้สามารถรับแรงแนวแกนได้เพียงทิศทางเดียว และรับแรงแนวรัศมีได้เพียงเล็กน้อย ใช้กับปลายน shaft ที่หมุนอิสระหรือทำให้ปลายรับแรงได้ในขณะที่หมุนอยู่

3. แบริ่งแบบแองกูลาร์ (Angular Bearing) ทั้งแหวนวงในและแหวนวงนอกแยกออกจากกันได้ เหมาะสำหรับใช้กับชิ้นส่วนที่ต้องถอดเข้าถอดออกอยู่เสมอ สามารถรับได้ทั้งแรงแนวรัศมีและแรงในแนวแกนทิศทางเดียวได้มากกว่า เพื่อรับน้ำหนักที่เกิดจากการเคลื่อนที่เป็นวง (Angular Direction)

แบริ่งแบบผิวลื่น (Sliding-Surface Bearing)

แบริ่งประเภทนี้จะเป็นแบริ่งสำหรับส่วนที่หมุนเท่านั้น ไม่มีการเคลื่อนที่ ส่วนใหญ่ของแบริ่งจะเป็นของส่วนที่หมุนอยู่ เช่น Shift Rail ในระบบส่งกำลัง ซึ่งจะมีปลายหนึ่งหมุนต่อกัน และอยู่ในช่องของเสื้อ (Case) อีกทีหนึ่ง หรือรอยต่อ (Slip Joint) ของเพลากลาง แบริ่งแบบผิวลื่นจะใช้กับส่วนหมุนอย่างเช่น เพลาลูก ซึ่งหมุนอยู่ในรูโดยปราศจากเครื่องประกบเพลาลูก (Bushing) ระหว่างผิวทั้งสองจะเคลือบด้วยน้ำมันเครื่อง แบริ่งที่ใช้กับเฟืองดอกจอกที่ติดกับเพลาลูก (Differential Side Gears) จุดศูนย์กลางของ Side Gear จะถูกต่อกับเพลาลูกแล้วหมุนอยู่ในรูของห้องเฟืองท้าย ทั้งสองส่วนมักจะทำให้มีความแรงสูง แบริ่งของ Side Gear จะรับแรงในแนวรัศมี โดยจะใช้แหวนบรอนซ์ใส่ไว้ระหว่าง Side Gear และห้องเฟืองท้ายเพื่อรับแรงดัน แบริ่งแบบเดียวกันนี้ใช้กับเฟืองเดี่ยวหมุน (Differential Pinions) เท่ากับตรงที่รู (Holes) อยู่ในเฟืองเดี่ยวหมุนที่หมุนได้ซึ่งจะหมุนไปรอบๆ Differential Spider แบริ่งแบบนี้



ภาพจาก researchgate.net

• Sliding-Surface Bearing



ภาพจาก wallpaperflare.com

เรียกว่า Plain Bearing ใช้กับความเร็วดำและงานเบาๆ เท่านั้น
 แบริ่งแบบแบนอีกอันหนึ่งก็คือ แบริ่งแบบผิวลื่น (Sliding Surface) หรือเครื่องประทับเพลลา ซึ่งจะต้องใส่เข้าไปก่อนสวมเพลลา ประทับเพลลา (Busking) นี้มักจะทำจากโลหะทองแดงขึ้นรูปให้เป็นรูแล้วทำให้พอดีกับเพลลาอีกทีหนึ่ง

ประทับเพลลาแบบแบน (Plain Bushing) ใช้รับแรงในแนวรัศมีเท่านั้น ประทับเพลลาที่ทำด้วยบรอนซ์ใช้ในระบบส่งกำลังในรถยนต์ แต่ส่วนมากใช้แบริ่งแบบลดความเสียดทาน (แบบลูกปืน) แทน ประทับบรอนซ์ยังคงใช้กับสลักลูกสูบในเครื่องยนต์จุดสันดาปภายใน

แบริ่งที่มีผิวลื่นอีกแบบหนึ่งคือ Babbitt หรือแบริ่งที่ทำจากโลหะสีขาว ซึ่งเป็นแบริ่งแบบแบนเหมือนกัน Babbitt คือโลหะผสม ส่วนผสมส่วนใหญ่เป็นทองแดงและตะกั่ว มีคุณสมบัติคือ มีความฝืดต่ำ อาจจะเป็นรูขนาดพอดีกับเพลลาเลย หรือทำแบบแยกออกจากกันได้ เป็นบรอนซ์หรือเหล็ก แล้วสอดใส่เข้าไปในฐานรองรับแบริ่ง (Bearing Housing) บางครั้งในการหล่ออาจผสมกราไฟต์กับโลหะเพื่อคุณสมบัติในการหล่อลื่น แบริ่งแบบ Babbitt อาจจะเป็นชิ้นเดียวหรือแบบที่แยกส่วนได้ ซึ่งแบบหลังถ้าเกิดการสึกหรอก็ตัดแทนได้ โดยการเอา "ชิม" (Shim) ใต้แบริ่งออก แต่บางครั้งอาจทำเป็นปีกออกมาเพื่อรับแรงดึง แบริ่งในปัจจุบันไม่ค่อยมีใช้ในระบบส่งกำลังของรถยนต์แต่จะใช้ในเครื่องยนต์เล็กทีเดียว



ภาพจาก kugellager-express.de
• Plain Bearing

ลูกปืนและแบริ่งแบบลูกปืน (Ball And Roller Bearing)

แบริ่งแบบนี้ใช้กันอย่างแพร่หลายในระบบส่งกำลังของเครื่องยนต์ ใช้ในห้องเกียร์, เฟืองท้าย และที่ล้อรถยนต์ การที่เรียกกันว่า "แบริ่งลดความเสียดทาน" ก็เพราะตัวมันมีความเสียดทานน้อย โดยการหมุนเป็นการสัมผัสของลูกปืนแทนที่จะสัมผัสผิวหน้าทั้งหมด

แบริ่งแบบลูกปืนมีการสัมผัสเป็นจุดระหว่างลูกปืนและราวลูกปืน และเพราะว่าเกิดการยึดติดตัวของลูกปืนเมื่อรับแรงภายใต้พื้นที่ที่ลูกปืนสัมผัส ความเสียดทานขณะเริ่มแรก (Starting Friction) ของลูกปืนจึงมากกว่าความฝืดระหว่างการวิ่งเล็กน้อย ความก้าวหน้าที่คือ เราสามารถเริ่มเคลื่อนที่ได้ในขณะที่รับน้ำหนักบรรทุกอยู่และยังสามารถรับน้ำหนักที่มากเกินไปในช่วงสั้นๆ ด้วย ตามธรรมชาติลูกปืนหรือแบริ่งแบบลูกปืนจะไม่พังในทันที แต่จะมีการเตือนให้ทราบโดยการวิ่งที่ไม่เรียบ ในขณะที่เดียวกันแบริ่งก็จะพังและต้องถอดเครื่องออกมาซ่อม

ส่วนประกอบสำคัญของแบริ่งจะอยู่ที่ร่องลูกปืนทั้งด้านในและด้านนอก ซึ่งจะมีลูกปืนอยู่ในร่องตามลักษณะของการใช้งาน ลูกปืนเหล่านี้จะยึดกันไว้ด้วยตัวยึด (Cage) ซึ่งบางทีก็เป็นแบบแถวเดียวหรืออาจจะเป็นแบบ 2 แถวก็ได้ โดยลูกปืนจะมีลักษณะที่แตกต่างกันซึ่งขึ้นอยู่กับลักษณะและจุดประสงค์ในการใช้งาน แต่ทั่วไปจะแบ่งออกเป็น 3 แบบด้วยกันคือ แบริ่งรัศมี, แบริ่งตัน และแบบเป็นมุม

ซึ่งเป็นการแสดงถึงทิศทางของน้ำหนักที่กระทำกับแบริ่ง และมุมระหว่างลูกปืนกับราวลูกปืนที่มารับน้ำหนัก

แบริ่งแบบรัศมีซึ่งมีลูกปืนแถวเดี่ยวร่องลึก (Single Row Deep Groove Ball Bearing) เป็นแบริ่งที่มีการใช้อย่างกว้างขวางที่สุดทางเดินของลูกปืนจะเป็นร่องลึก จึงลึกลงได้สะดวกและมีความเที่ยง



ภาพจาก hgbindustrial.com

สามารถรับแรงแนวรัศมีได้มาก โดยรับแรงแนวแกนได้พอสมควร เหมาะสำหรับใช้งานที่มีความเร็วสูง แบริ่งแบบนี้จุดสัมผัสระหว่างลูกปืนและราว ออกมารับแรงในแนวรัศมี และยังคงทนไม่ยึดตามยาวด้วย แบบนี้จะใช้กับแรงที่เกิดในแนวรัศมีและมีแรงดันด้วยในขณะเดียว และสามารถควบคุมการเคลื่อนที่ตามยาวได้ในขณะเกิดแรงที่กลับไปกลับมา

แบริ่งลูกปืนแถวเดี่ยวและการสัมผัสเป็นมุม (Single Row, Angular Contact Ball Bearing) แหวนวงในและแหวนวงนอกแยกออกจากกันได้ เหมาะสำหรับใช้กับส่วนที่ต้องถอดเข้าถอดออกอยู่เสมอ แบริ่งชนิดนี้มีความ



ภาพจาก primefeed.in

สามารถรับได้ทั้งแรงแนวรัศมีและแรงแนวแกนทิศเดียวได้มากกว่า แบริ่งลูกปืนแถวเดี่ยวร่องลึก สำหรับแบริ่งที่มีลูกปืน 2 แถวและจุดสัมผัสเป็นมุมสามารถรับแรงหลายทิศทางในขณะเดียวกันได้ และยังคงรูปอยู่ได้ในทั้ง 2 ทิศทาง แบริ่งที่รับแรงดันอาจจะเรียกว่าแบบซุกก็ได้ มีจุดสัมผัสทำมุม 90 หรือแรงจะกระทำระหว่างลูกปืนและราวขนานกับเพลลา คือเพลลาจะสวมด้านในของลูกปืนและด้านนอกจะติดกับเปลือก (Housing) แรงดันที่กระทำในทิศทางเดียวจะกดราวและลูกปืนเข้าด้วยกัน แรงดันในทิศทางอื่นจะแยกออกจากกัน ดังนั้นแบริ่งชนิดนี้จะใช้รับแรงในทิศทางเดียว แรงที่กระทำ 2 ทิศทางจะต้องใช้แบริ่ง 2 อัน หรือใช้แบริ่งชนิดที่สามารถรับแรงดันได้ทั้งสองทิศทาง แบริ่งแต่ละอันก็ใช้ได้กับความเร็วดังหนึ่งเท่านั้น

แบริ่งแบบลูกกลิ้ง

รูปร่างของลูกกลิ้งจะแตกต่างออกไปตามจุดประสงค์ที่จะใช้งาน แต่มีอยู่ 3 ชนิดที่ใช้กันอยู่ คือ ลูกกลิ้งทรงกระบอก (Straight Roller) ลูกกลิ้งทรงกรวย (Tapered) และลูกกลิ้งทรงกลม (Spherical Roller) การออกแบบก็เหมือนกับลูกปืน คือ ใช้รับแรงในแนวรัศมีกับแรงดัน และแรงที่กระทำที่เดียวหลายทิศทาง แบริ่งแบบลูกกลิ้งมีพื้นที่สัมผัสมากกว่าแบบลูกปืนจึงใช้งานหนักได้

ลูกกลิ้งแบบตรงหรือแบบทรงกระบอก (Straight Roller หรือ Cylindrical Roller Bearing) มีราวลูกกลิ้งด้านนอกด้านใน และตัวลูกกลิ้งเป็นทรงกระบอก มักเป็นแท่งตัน และจะกลิ้งอยู่ในร่อง อาจเป็นร่องเดียวหรือ 2 ร่อง ก็ได้ ในกรณีที่มี 2 ร่อง แบริ่งจะสามารถรับแรงดันได้ และใช้ได้ดีสำหรับการรับแรงในแนวรัศมี

ลูกกลิ้งในโรงงานมักจะทำจากวัสดุอัลลอยมาทำเป็นรูปทรงกระบอกและทำให้มีความแข็ง แล้วนำไปทำให้ได้ขนาดตามที่ต้องการ เพราะว่าลูกกลิ้งมีความยืดหยุ่นจึงต้องมีช่องเหลือเอาไว้ แต่ต้องน้อยที่สุดเพื่อให้ลูกกลิ้งสามารถปรับตัวได้ ลูกกลิ้งอาจประกอบเข้าได้ทั้งทางด้านซ้ายและด้านขวาในแบริ่ง และถูกยึดให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมของห้องลูกกลิ้งอีกที แบริ่งนี้อาจมีราวลูกกลิ้งอยู่ในแบริ่งด้านนอกหรือด้านใน และอาจมีร่องเฉพาะด้านใน แบริ่งลูกกลิ้งแบบตรงหรือลูกกลิ้งแบบรูปทรงกระบอกนี้สามารถรับแรงแนวรัศมีได้มาก ใช้ได้กับความเร็วสูงและมีแกนที่ยังรับแรงแนวแกนได้เพียงเล็กน้อยเท่านั้น โดยมีด้วยกันหลายแบบ



• Cylindrical Roller Bearing

ชิ้นส่วนไม่ใหญ่ แต่มีความสำคัญไม่น้อย

แบริ่งแบบเข็ม (Needle Roller Bearing) หรือแบริ่งแบบก้านขนนก (Quill Bearing) เป็นแบริ่งแบบลูกกลิ้งทรงกระบอก จะเรียกเป็นลูกกลิ้งแบบเข็ม (Needle Roller Bearing) ก็ต่อเมื่อมีเส้นผ่าศูนย์กลางของลูกกลิ้งเล็กกว่า 5 มม. และเมื่อเทียบกับความยาวแล้วจะเล็กกว่ามาก หรือมีเส้นผ่าศูนย์กลางของลูกกลิ้งไม่เกิน 1/8 ของความยาวลูกกลิ้ง แบริ่งแบบนี้จะมีราวนอกและราวใน (Inner Race) และราวอันนอกติดกับเปลือก (Housing) ห้องลูกกลิ้งจะพอดีกับลูกกลิ้ง และการหมุนของลูกกลิ้งจะถูกบังคับให้อยู่ในแนวตามยาวเท่านั้น แบริ่งแบบเข็มเหมาะสมที่จะใช้รับแรงในแนวรัศมี แบริ่งเหล่านี้จะใช้กับบริเวณเล็กๆ แต่รับแรงมาก เช่นที่ขอยุทธ์ (Universal Joint) หรือที่สลักลูกสูบซึ่งติดกับก้านสูบในเครื่องยนต์ออโตโมทีฟ

แบริ่งแบบลูกกลิ้งเรียวหรือทรงกรวย (Tapered Roller Bearing) นิยมใช้กันในระบบส่งกำลังของรถยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพวกที่ต้องใช้สำหรับการรับแรงมาก ลูกกลิ้งของแบริ่งแบบนี้มีลักษณะเป็นส่วนของรูปกรวย มีร่องทางเดินของลูกกลิ้งแบบโคนที่แหวนวงใน ลักษณะการวางลูกกลิ้งอยู่ในแนวเอียง ดังนั้นบริเวณที่สัมผัสระหว่างผิวลูกกลิ้งกับราว จะพบที่จุดเดียวกันบนแกนของแบริ่ง ส่วนสำคัญ



• Tapered Roller Bearing

ของแบริ่งก็คือ ราวใน หรือราวรูปกรวยในกับราวอันนอกลูกกลิ้ง และเปลือกลูกกลิ้งแบริ่งสามารถใช้ในงานหนัก มีมุมกระทบกว้างจึงสามารถรับแรงรับได้ทั้งแรงในแนวรัศมีและแรงดันทิศทางเดียว หรือรับทั้ง 2 แรงพร้อมกัน แบริ่งที่ใช้กันอยู่อาจมีลูกกลิ้ง 2 แถวก็ได้ แบริ่งที่ใช้รับแรงดันในแนวราบมีลูกกลิ้งเรียว



• Needle Roller Bearing

เหมือนกันและใช้รับแรงเฉพาะแรงดันเท่านั้น แบริ่งชนิดนี้มีใช้กันอย่างกว้างขวางทั้งในรถยนต์ เครื่องจักรก่อสร้างตลอดจนโรงงาน

แบริ่งแบบลูกกลิ้งทรงกลม (Spherical Roller Bearing) เหมือนกับแบริ่งลูกกลิ้งทรงกระบอก เว้นเสียแต่ราวนอกมีผิวเป็นทรงกลม มีจุดศูนย์กลางอยู่ที่ศูนย์กลางของแบริ่ง ลูกกลิ้งมีลักษณะเหมือนกลอง (Barrel Shaped) คล้ายกับแบริ่งลูกปืนสองแถวเบี่ยงเบนแกนได้ ผิดกันก็ตรงตัวลูกหมุนซึ่งจะใช้ลูกกลิ้งผิวโค้งทรงกลมแทน ส่วน

ลักษณะการใช้งานเหมือนกัน แต่สามารถรับแรงแนวแกนได้มากกว่า เพราะมีมุมกระทบกว้าง

การหล่อลื่น (Lubrication)

จุดประสงค์ของการหล่อลื่น คือ ป้องกันผิวของลูกกลิ้งที่ทาอย่างดีมิให้สึกหรอ ผิวของเปลือกลูกกลิ้งบริเวณที่เสียดสี



ภาพจาก machinerylubrication.com

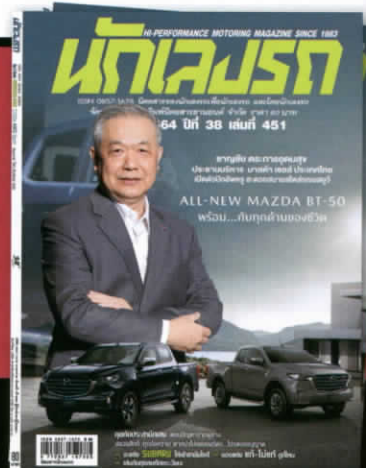
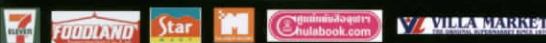
กับลูกกลิ้งเป็นส่วนสำคัญ ซึ่งจะต้องมีน้ำมันหล่อลื่นเคลือบอยู่ น้ำมันเครื่องหรือจาระบีเพียงเล็กน้อยก็สามารถหล่อลื่นแบริ่งได้เพราะมันจะกระจายไปทั่วแบริ่ง ไม่ควรใช้น้ำมันหรือจาระบีมากเกินไปเนื่องจากจะทำให้เกิดความร้อนในแบริ่ง อุณหภูมิที่ใช้งานจะเป็นตัวกำหนดน้ำมันหล่อลื่น น้ำหนักความเร็ว และสภาวะอากาศ มีผลโดยตรงต่ออุณหภูมิเช่นเดียวกับชนิดของแบริ่งและชนิดของเพลาด้วย

สำหรับแบริ่งแบบลดความเสียดทานหรือความผิดในระบบส่งกำลังของรถยนต์นั้นการหล่อลื่นไม่ได้แยกต่างหากแต่จะรับมาด้วยการเป็นส่วนประกอบของคลัทช์ เพลาล้อ และส่วนอื่นๆ ถ้าส่วนเหล่านี้มีการหล่อลื่นอยู่ แบริ่งก็จะได้รับการหล่อลื่นตามไปด้วย

สั่งซื้อได้ทันที LINE : @yanyont ...ต่ำส่งฟรี!!



นักแข่งรถ กับนักชงสารที่ "เหมาะที่สุด" สำหรับผู้ชื่นชอบความแรงและเร็ว ฉบับที่ 451 เดือนมีนาคม 2564 โดย ยานยนต์สแควร์ กรุ๊ป แม่น่ารถใหม่ น่าสนใจ รถแรงรถแต่ง รวดสวย รายงานการขับซิ่งที่ใหม่ ฉบับนี้ คอลัมน์แนะนำ **Hottest Stuff** สวมจากโรงงาน McLaren 765 LT สที่สร้อนแรงกับเทคโนโลยี โลกความเร็ว 0-200 ใช้เวลา 7.0 วินาที ส่วน 200-0 ใช้ระยะ: 108 เมตร จัดเต็มทุกระบบ!!



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 657

มีนาคม 2564



THE NEW E-CLASS.

สาระจากยานยนต์ ป้ายทะเบียนแบบ Ad Lib
แถมกระปุกคนรวยช่วย กปค.

อย่าขับอย่างเดียว ไล่เปลี่ยนอะไหล่ไปเรื่อยๆ
ช่างชนะ หรือ รถชนะ ??

ISSN 0858-7213 B 90
9 770858 721006
นิตยสารยานยนต์

คุณว่ามา-เราว่าไป คอบปิ้งหมาจากพี่อ้วน
สงวนสิทธิ์ ทุกข้อความ หากนำไปเผยแพร่ต่อ...โปรดขออนุญาต

แอร์กินกำลัง เบรคดังตอนเข้า
Voltage Stabilizer ทำหน้าที่อะไร
ทำสี ทำเครื่อง ทำภายใน ควรทำอะไรก่อนดี
TOYOTA Camry หน้าลอยเพราะเหตุใด