

มาออยมอช

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

ผู้นำนิตยสารธุรกิจรถยนต์วันนี้
★★★★★ ราคา 90 บาท

ฉบับประจำเดือน
ปีที่ 53 เล่มที่ 658

เมษายน 2564

คุณว่ามา-เราว่าไป ตอบปัญหาจากผู้อ่าน
สวอนสิทธิ์ ทุกข้อความ ทาน้ำไปเพยแพร่ต่อ...*โปรดออกนุญา*

- น้ำมันอ็อกเทนสูง
เพาโหม้ซ้ากว่า !?
- เบรกแล้วตั้ง
ก๊อกแก๊ก
- ตำแหน่งท่อไอเสีย
มีผลกับอะโรบ่าง...



Mr. เอออิชิ โคอิโตะ

กรรมการผู้จัดการใหญ่
บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด
สานต่อพลังขับเคลื่อน
MITSUBISHI ในประเทศไทย



ISSN 0858-7213 B 90



9 770858 721006

นิตยสารยานยนต์

Contents

ฉบับที่ **658**

ประจำเดือน **เมษายน 2564**

VIP Room **3**

มร.เออีซี โคอีโตะ
กรรมการผู้จัดการใหญ่
บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด

Global New Cars **12**

- PEUGEOT 3008 Hybrid
- NISSAN Note e-Power
- MG RX8
- KIA Carnival HiLimousine
- 2022 CHEVROLET Bolt EV
- BMW 128ti
- 2022 TOYOTA Mirai
- 2022 DS4 e-Tense

อ่านได้เรื่อง@ยานยนต์ **27**

ประกันแบตเตอรี่ EV จริงใจขนาดไหน?

Yanyont Story @ Big 2021 **31**

ถนนสู่งานใหญ่สิงหาคม



BMW X1 sDrive 20d M Sport



43

43 Run-In

BMW X1 sDrive 20d M Sport
ปรับรูปลักษณ์ เพิ่มเติมอุปกรณ์และความแรง

48 First Drive

2021 MAZDA CX-3 2.0 ProActive
ขับสนุก แรงสุดในกลุ่ม

51 รถต้นแบบ

- RENAULT 5 Concept
- TOYOTA GR Supra Sport Top
- Chevy Caravan SS Concept
- Apple iCar ProMax
- JAGUAR Vision Gran Turismo SV Concept

58 New Tech

เทคโนโลยี MEMS ขั้นสูง รองรับการขับอัตโนมัติ

61 คุณว่ามา-เราว่าไป

ไขข้อข้องใจจากผู้อ่าน

- น้ำมันออกเทนสูงเผาไหม้ดีกว่า !?
- เบรกแล้วดิ่งก็อกแก็ก
- ตำแหน่งท่อไอเสียมีผลกับอะไรบ้าง...

65 อ่านหาเรื่อง@ยานยนต์

เพิ่มเบาะปรับตำแหน่ง

67 อ่านหาเรื่อง@ยานยนต์

รถดีไม่ต้องแพง รถแพงใช่ว่าดี

69 รู้ไว้ใช่ว่า

ปรับรถให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม

YanYont Gossip **72**

แวดวงธุรกิจยานยนต์

สาระจากยานยนต์ **76**

ตำนานเครื่องยนต์อิน 3 สัญลักษณ์
เยอรมัน อิตาลี ญี่ปุ่น

อย่าขับอย่างเดียว **79**

- เรื่องยุ่ง ๆ วนเวียนของรถ
- * ธิโมทเปียน้ำ * ยางอะไหล่หายตัว
- * รถวิ่งไม่ตรงทาง



First Drive **48**



Run-in

รายงานการขับขี
เพื่อผู้บริโภค



แบบฉบับวิถีโอ



BMW X1 sDrive 20d M Sport

ปรับเสริมรูปลักษณ์ เพิ่มอุปกรณ์ เต็มความแรง



■ มาเกียอนี้มีการปรับหน้าแต่งตา หล่อและกับสมัยขึ้นเยอะ

ยนตรกรรมสปอร์ตครอสโอเวอร์ เปี่ยมไปด้วยความคึกคักและแข็งแรง ตามเอกลักษณ์ของรถตระกูล X โดยได้รวมเอาคุณสมบัติของเจ้ารถอเนกประสงค์ SUV เช่น ความบึกบึน ได้ทั้งรถสูง และมีตำแหน่งคนขับอยู่สูง ให้เข้ากับคุณสมบัติของรถยนต์สปอร์ตชาลูนที่มีโอเวอร์เฮงกสั้น ฐานล้อยาว ได้อย่างลงตัวตามแบบฉบับของรถที่ทางค่ายเรียกว่า SAV หรือ Sports Activity Vehicle สะท้อนให้เห็นถึงความคล่องตัวและสมรรถนะได้อย่างเด่นชัด พร้อมด้วยเทคโนโลยี เพื่อสร้างความมั่นใจและความสะดวกสบายในทุกการเดินทาง

จาก BMW X1 ตัวเก่าในบอดี E84 ทาง BMW ได้นำเข้าตัว X1 โฉมใหม่ บอดี F48 ประกอบนอกเข้ามาจำหน่ายเป็นตัว BMW X1 sDrive 20d วางเครื่องดีเซลบล็อก N47 D20C แบบ 4 สูบ ขนาด 2.0 L มีเรี่ยวแรง 130 kW หรือ 177 hp ที่ 4,000 รอบ/นาที พร้อมด้วยแรงบิดสูงสุด 350 Nm (35.6 กก.-เมตร) ที่ 1,750-3,000 รอบ/นาที ใช้เกียร์อัตโนมัติ 6 จังหวะ โดยมีค่าตัว 3,399,000 บาท ส่วน BMW X1 ในเวอร์ชันนี้ยังมีตัวบอดี F49 อันเป็นตัว “Long Wheelbase” ที่มีช่วงล้อยาวขึ้นกว่าปกติอีก 110 มม. แต่บ้านเรามีเฉพาะตัว F48 รุ่นปกติเพียงอย่างเดียว

สำหรับ BMW X1 น้อยเล็กสุดในตระกูล X ตอนนี้เป็นรุ่นประกอบในบ้านเรา พร้อมราคาตัวที่เบาบางกว่าตัวนำเข้า โดยเวอร์ชันนี้จะมีด้วยกัน 3 รุ่น X1 sDrive 18i (Iconic) 1,969,000 บาท X1 sDrive 20d xLine 2,329,000 บาท X1 sDrive 20d M Sport ราคา 2,529,000 บาท หากรวม BSI Standard (BMW Service Inclusive) จะต้องเพิ่มอีก 30,000 บาท

มาเกียอนี้มีขุมพลังอยู่ 2 รูปแบบ สำหรับตัว X1 sDrive 18i



BI 2021
มหกรรมยานยนต์ เพื่อขายวิถีใหม่
20-29 สิงหาคม 2564
โตโยต้า บางนา

เตรียมตัวพร้อม..!

ประกาศความเคลื่อนไหวของยานยนต์ ‘ใหม่ทุกตัว’ มุ่งสู่งาน

ขายโอที 43

ผู้จำหน่ายรายชื่อบริษัท บีที 53
จำกัด โกลบ บริษัท จำกัด (มหาชน) สาขาบริการลูกค้า

(Iconic) จะเป็นเครื่องเบนซิน 3 สูบ บล็อก B38 เทคโนโลยี BMW TwinPower Turbo ความจุ 1.5 L มีเรียวแรงให้ใช้งานกัน 103 kW หรือ 140 แรงม้า ที่ 4,600-6,500 รอบ/นาที พร้อมแรงบิดสูงสุด 220 Nm ที่ 1,480-4,200 รอบ/นาที



■ มือเปิดประตูจะมีไฟ พร้อมระบบไฟ LED สองไฟโลโก้ X1 ลงไปที่พื้นข้างรถเมื่อปลด ล็อคประตู



ขับเคลื่อนด้วยเกียร์อัตโนมัติ 7 จังหวะ แบบ Steptronic พร้อมคัลท์พิกซ์ และใช้ล้ออัลลอยขนาด 18 นิ้ว ลาย Y-spoke ส่วนตัว X1 sDrive 20d xLine กับ ตัว X1 sDrive 20d M Sport จะใช้เครื่องดีเซล B47 C2000 4 สูบ ขนาด 2.0 L เทคโนโลยี BMW TwinPower Turbo สามารถปล่อยพุ่งมาออกมาได้ 140 kW หรือ 190 แรงม้า ที่ 4,000 รอบ/นาที พร้อมแรงบิดสูงสุด 400 Nm ที่ 1,250-2,500 รอบ/ นาที โดยตัว X1 sDrive 20d xLine จะส่งกำลัง ผ่านเกียร์อัตโนมัติ 8 จังหวะ แบบ Steptronic และ ใช้ล้ออัลลอยขนาด 18 นิ้ว ลาย Y-spoke แบบ สลับสี สำหรับตัว X1 sDrive 20d M Sport จะ ใช้เกียร์อัตโนมัติ 8 จังหวะ แบบ Sport Steptronic และใช้ล้ออัลลอย M ขนาด 19 นิ้ว ลาย Double-spoke แบบสลับสี

คันที่นำมาลองขับนี้จะเป็นตัวท็อป X1 sDrive 20d M Sport ที่มาพร้อมชุดแต่ง M Aerodynamics ไฟหน้าทรงเรียวกแฉกทั้ง ไฟต่ำและสูงเป็นไฟ LED พร้อมไฟกลางวัน แบบ LED กระฉิงหน้าโคคูที่กระฉิงแนวตั้งสีดำ กรอบกระฉิงหน้าโครเมียม และไฟตัดหมอก LED พร้อมด้วยเซ็นเซอร์ควบคุมระยะการจอด ด้านหน้าและหลัง

กระจกมองข้างด้านคนขับที่ส่องสว่างเป็นสัญลักษณ์ "X1" แบบสองสีเมื่อปลด ล็อค กับไฟสว่างที่มีเปิด ราวหลังคาสีดำเงา สปอยเลอร์หลังคาพร้อมไฟเบรคดวงที่สาม ไฟท้ายเป็นแบบสองส่วนมาพร้อมเทคโนโลยี LED

ในดีไซน์รูปตัว L นอกจากนั้นยังมีฟังก์ชันไฟเบรคแบบ ไดนามิกที่จะกะพริบไฟเมื่อมีการเบรคแบบกะทันหัน กล้องแสดงภาพด้านหลัง พร้อมด้วยระบบช่วยนำรถ เข้าที่จอดอัตโนมัติ Parking Assistant กระทะล้อ ติดรถเป็นอัลลอย ลาย Double-spoke แบบสลับสี ขนาด 8J x 19 H2 Offset 47 ยาง GOODYEAR Eagle F1 Asymmetric 3 Made in GERMANY ขนาด 225/45 R 19 96W ดัชนิมน้ำหนักบรรทุก 96 รับน้ำหนักได้ 710 กก. สัญลักษณ์ความเร็ว W รับมือกับความเร็วได้สูงสุด 270 กม/ชม.



■ ระบบจอภาพแสดงข้อมูลการขับขี่ที่กระจกหน้า

ตอบสนองได้ทันใจ

เครื่องยนต์ดีเซล BMW Twin Power Turbo ขนาด 2.0 L ทรงพลังยิ่งขึ้น สามารถ ใ้การตอบสนองได้อย่างทันใจกว่าเดิม



■ เครื่องยนต์บล็อก B 47 C 2000 เครื่องดีเซล คอมมอนเรส 1,995 ซีซี. 140 kW หรือ 190 แรงม้า ที่ 4,000 รอบ/นาที และมีแรงบิดสูงสุด 400 Nm หรือ 40.8 กก.-เมตร ที่ 1,750-2,500 รอบ/นาที พร้อมมีคาน Strut Tower Bar มาให้ด้วย

แหล่งกำเนิดพลังวางขวาง หันขวาอยู่ในห้องเครื่อง เป็นเครื่องยนต์ดีเซลบล็อก B 47 C 2000 แบบ DOHC 4 สูบเรียง 16 วาล์ว แบบวาล์วแปรผัน Dual Valve Tronic ขับเคลื่อนแคมชาฟท์ด้วยโซ่ จ่ายเชื้อเพลิงด้วยระบบ Commonrail Direct Injection และเพิ่มประสิทธิภาพสร้างพลังด้วย Single-Scroll Turbocharger พร้อมระบบแปรผัน Variable Turbine Geometry VTG ฝาสูบและเสื้อสูบจะทำจาก



■ ปุ่มสวิตซ์สตาร์ทเครื่องยนต์มีสวิตซ์ ปิดระบบดับเครื่องตอนเบรคอยู่ ทางด้านข้าง

■ หลังคาติดตั้ง Roof Rail สีดำเงา มีสปอยเลอร์ หลังคาพร้อมไฟเบรค สำหรับไฟท้ายรูปทรงสะกดตา พร้อมไฟ LED

อะลูมิเนียม ตัวเครื่องยนต์มีความจุ 1,995 ซีซี. จากความกว้างกระบอกสูบ 84 มม. ใช้ ช่วงชักยาว 90 มม. กำลังอัด 16.5 ต่อ 1. ป้อนเชื้อเพลิงด้วยระบบหัวฉีดอิเล็กทรอนิกส์ ปล่อยพุ่งมาออกมาได้ 187 bhp, 190 ps หรือ 140 kW ที่ 4,000 รอบ/นาที พร้อมแรง บิดสูงสุด 40.8 กก.-เมตร, 295 ปอนด์-ฟุต หรือ 400 Nm ที่ 1,750-2,500 รอบ/นาที

การสตาร์ทติดเครื่องยนต์และดับเครื่องยนต์ โดยการกดปุ่ม Start/Stop Engine และหากกดที่ด้านข้างของสวิตซ์ ก็จะถูกเลิกระบบเครื่องยนต์อัตโนมัติ ยามรถหยุดนิ่ง แม้จะเป็นเครื่องดีเซลแต่ ช่วงรอบเครื่องเดินเบาก็มีการทำงานราบ เรียบ การเก็บเสียงก็ทำได้ดีจนกระทั่งคน ขับหรือผู้โดยสารหากไม่รู้มาก่อนจะไม่คิด ว่าเป็นรถที่ใช้เครื่องดีเซล ยกเว้นออกมา นอกรถ

ในช่วงรอบเครื่องต่ำมีการตอบสนองที่ดี ใ้การใช้งานในเมืองมีความ สะดวกสบายเป็นพิเศษ อัตราเร่งอยู่ใน

ระดับประทับใจ อันเป็นผล จากการทำงานของเทอร์โบ ที่ค่อนข้างจะบูสท์หนัก อย่าง ความเร็วถึงช่วง 160 กม/ ชม. ไม่ต้องรอคอยหรือใช้ ความพยายามแต่อย่างใด

ถ้าจะออกอาการบ้างก็ช่วงความเร็ว 180 กม/ ชม. ไปถึง 200 กม/ชม. การเพิ่มความเร็ จะช้าหน่อยแต่ก็สามารถขับไปได้เรื่อยๆ สำหรับอัตราเร่ง 0-100 กม/ชม. ใช้เวลาอ เพียงแค่ 8.59 วินาที เท่านั้น ส่วนอัตราเร่ง

1/4 ไมล์ ใช้เวลาตะกายกัน **16.28 วินาที** ที่ความเร็ว 140.62 กม./ชม. และความเร็วสูงสุดบนมาตรวัดจะแสดงตัว 220 กม./ชม. ที่ 4,000 รอบ/นาที ซึ่งจะเป็นความเร็วสูงสุดที่แท้จริงด้วย **กินไม่เปลือง**

เครื่องดีเซลของ BMW บล็อกนี้ เคยเจอบ้ากับมาหลายครั้งหลายหนแล้ว ก็ไม่ทำให้ผิดหวัง ต้องยอมรับว่ามักน้อยในการบริโภค การแจกจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นแบบฉีดเข้าสู่ห้องเผาไหม้ โดยตัวหัวฉีดเป็นผลึก PIEZO ของ BOSCH มีแรงดันหัวฉีดสูงสุด 2,000 Bar หรือ 29,400 Psi ภายใต้การควบคุมของกล่อง ECU ที่ติดตั้งเอาไว้ในห้องเครื่องทางด้านซ้ายข้างแบตเตอรี่ 12V 70A

จากการทดลองขับเพื่อหาอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของการใช้ในเมือง มาตรวัดแสดงอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงบนออนบอร์ดคอมพิวเตอร์แจ้งว่าทำได้ 11.9 กม./ลิตร แต่เพื่อความแน่ใจก็ใช้วิธีเติมน้ำมันจนเต็ม ได้อัตราสิ้นเปลืองเฉลี่ยในเมืองอยู่ที่ **11.58 กม./ลิตร** (วัดจากระยะทางจริงโดยระยะทาง 10 กม. มาตรวัดขึ้น 9.93 กม.) สำหรับอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงในการเดินทางด้วยการใช้ความเร็วเฉลี่ย 100 กม./ชม. โดยช่วงแรกเป็นการขับตามลม ได้ตัวเลขโชว์บนออนบอร์ดคอมพิวเตอร์ประจำรถ แจ้งว่ามีอัตราการใช้เชื้อเพลิงที่ 24.8 กม./ลิตร ต่อมาเมื่อหันรถกลับมาขับทวนลมบ้าง ปรากฏว่าตัวเลขแสดงอัตราสิ้นเปลืองก็ลดลงมาเหลือ 23.8 กม./ลิตร หลังจากนั้นก็เป็นการวัดอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง โดยการใช้วิธีเติมน้ำมันจนเต็ม พบว่าการขับรถเดินทางด้วยความเร็วเฉลี่ย 100 กม./ชม. อยู่ที่ **22.77 กม./ลิตร**

เกียร์อัตโนมัติยังมีอาการในบางจังหวะ: การถ่ายกำลังผ่านเกียร์อัตโนมัติช่วยเสริมสมรรถนะในการขับขี่ มีการทำงานที่ฉับไวและนุ่มนวล ยกเว้นบางจังหวะจะมีอาการกระตุกค่อนข้างแรงอยู่บ้าง

การปลดปล่อยผู้มั่งคั่งผ่านล้อหน้า เป็นหน้าที่ของเกียร์อัตโนมัติ 8 จังหวะ แบบ Sport



■ ความเร็วสูงสุดที่โชว์บนมาตรวัดทำได้ 220 กม./ชม. อันเป็นความเร็วจริงด้วย



■ เปิดฝาครอบเครื่องออกมา ก็จะเจอหัวฉีดแบบ PIEZO

■ กล่องควบคุม ECU อยู่ข้างแบตเตอรี่

Steptronic พร้อมสามารถปรับโหมดที่สวิทช์บนคอนโซลด้านขวาของคันเกียร์ในการขับขี่ได้ 3 แบบ คือ SPORT, COMFORT และ ECOPRO ซึ่งปรับน้ำหนักของพวงมาลัยไฟฟ้าให้หนักมือขึ้นในโหมด SPORT ตามไปด้วย คันเกียร์มีขนาดค่อนข้างสั้นโดยมาในรูปแบบของรถสปอร์ต หัวเกียร์จะมีฟังก์ชันกดเอาไว้ การเปลี่ยนเกียร์จะฉับขึ้นลงตรงๆ ซึ่งทำได้อย่างรวดเร็วและเบาแรง จากตำแหน่งเกียร์ D เมื่อขยับคันเกียร์ไปทางด้านซ้าย จะเป็นโปรแกรม S การทำงานของเกียร์จะเป็นแบบสปอร์ต เพิ่มความคล่องตัวในการขับขี่ และเมื่อขยับ Paddle Shift ที่พวงมาลัย ก็จะเปลี่ยนโปรแกรมเป็นเกียร์ธรรมดา สามารถเลือกเกียร์ใช้ได้ตามที่ต้องการ

การติดต่อของเกียร์ทำงานได้อย่างรวดเร็ว รวมทั้งมีความราบเรียบนุ่มนวล เป็นไปอย่างไหลลื่น ยกเว้นในบางจังหวะก็มีอาการกระตุกอยู่บ้างเหมือนกัน แต่ส่วนใหญ่แล้วก็ราบเรียบนุ่มนวลดี การเลื่อนคันเกียร์ไปมาระหว่าง D กับ N หรือ R กับ N จะเบามือ จังหวะเปลี่ยนเป็นเกียร์สูงในจังหวะ

■ เกียร์แบบ 8 จังหวะ มีขนาดเท่านี้เอง



■ คันเกียร์มาดสปอร์ต หน้าตาน่าสัมผัส

ต่างๆ นุ่มนวล ทำให้ผู้ขับแทบไม่รู้สึกจนกว่าจะเห็นความเร็วที่เพิ่มขึ้นจากมาตรวัด **มันคงและมันใจ**

ประสิทธิภาพของการทรงตัว อยู่ในระดับน่าคบหาด้วยเป็นอย่างมาก สามารถรับมือกับเส้นทางลักษณะต่างๆ ได้อย่างสบายแล้วยังไปได้เร็วด้วยความมั่นใจอีกต่างหาก

ระบบกันสะเทือนหน้าทางด้านบนเป็นสตรัทแก๊สของ ZF ตัวรองรับน้ำหนักเป็นคอยล์สปริงชุดห่างวงกว้างขนาดเส้นสปริง 13 มม. วางตัวเอียงศูนย์ออกทางนอกรถ พร้อมยางรองคอยล์สปริงทั้งบนและล่าง ส่วนด้านล่างเป็นปีกนกรูปตัว C ทำจากเหล็กแผ่นหนา 3 มม. ขึ้นรูปเชื่อมประกบกัน พร้อมด้วยเหล็กกันโคลงขนาด 27 มม. ยึดกับกระบอกสตรัทด้วยลูกหมากตัวยาว



■ ช่วงล่างทางด้านหน้าเป็นแบบสตรัท

ระบบกันสะเทือนทางด้านหลังเป็นแบบมัลติลิงค์ ปีกนกบนทำจากเหล็กแผ่นหนา 3 มม. เป็นรูปตัว U คว่ำ ปีกนกบนตัวหน้าทำหน้าที่เป็นสวิงอาร์ม ปีกนกกลางตัวหน้าทำจากเหล็กแผ่นหนา 2 มม. บีมขึ้นรูป ปีกนกกลางอันหลังที่มีขนาดค่อนข้างยาว ทำจากเหล็กแผ่นหนา 2 มม. บีมเป็นรูปตัว U คว่ำ มีเหล็กกันโคลงขนาด 20 มม. ยึดกับสวิงอาร์มด้วยลูกหมากตัวสั้น คอยล์สปริงหลังชุดเดี่ยววงเล็กเส้นสปริงขนาด 14 มม. ซ็อกคับเป็นแบบแก๊สของ ZF

ความนุ่มนวลของช่วงล่างมีให้สัมผัสกันได้ไม่มากนัก แต่ไม่ได้หมายความว่าจะไม่ให้เซเลย เพราะถึงแม้ช่วงล่างจะให้ความรู้สึกกระชับ ความแข็งของช่วงล่างก็ได้เป็นแบบกระด้าง แต่มีลักษณะแน่นหนักกระชับในรูปแบบของรถสปอร์ตมากกว่า การทรงตัวให้ความมั่นใจได้เยอะ การขับด้วยความเร็วสูงจึงเต็มไปด้วยความมั่นใจ ไม่มีอาการเครียดหรือต้องใช้ความพยายามในการควบคุมรถซักเท่าไร กระทั่งกดคันจนใกล้จะมิดคันเร่งแล้วก็ตาม



■ ทางด้านหลังเป็นมัลติลิงค์

ความประพฤติยามเจอทางโค้งทั่วไปแล้วจะออกอาการค่อนข้างเป็นกลาง ทั้งๆ ที่ X1 รุ่นนี้จะขับเคลื่อนด้วยล้อหน้าก็ตาม ยกเว้นในบางจังหวะกลับออกอาการอันเดอร์สตีร์อันเป็นนิสัยของรถขับหน้า ทั้งนี้คงเป็นเพราะมัลติลิงค์ที่ด้านหลัง ยืนยันหนักแน่นไปหน่อยไม่ยอมติดดิน ด้านหน้าก็เลยมีอาการตื้อเล็กน้อย ซึ่งก็แค่พอรู้สึกได้บ้างเท่านั้น ไม่สร้างปัญหากับการบังคับควบคุมรถแต่อย่างใด การขับบนทางโค้งจึงมีความมั่นใจสูง

เบรกตามสั่ง

ระบบเบรกให้มากกันอย่างเต็มที่ ด้วยดิสก์เบรกแบบมีช่องระบายความร้อนทั้งหน้าและหลัง พร้อมปั๊มช่วยอีกคืบคั้ง

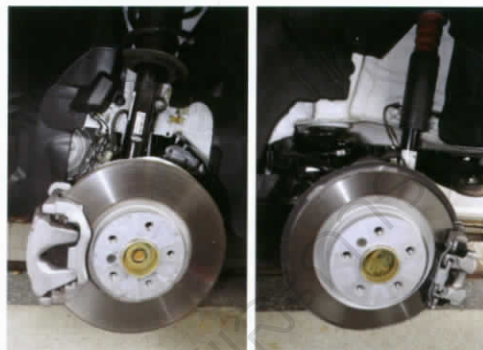
ระบบเบรกเป็นแบบ 2 วงจรพร้อมมีหม้อลมพ่นแรง พร้อมตัวแจกจ่ายแรงดันน้ำมันเบรก Actuator ชุด ABS ติดตั้งอยู่ในช่องด้านขวา ระหว่างแผ่นกันห้องเครื่องกับห้องโดยสาร ซึ่งมีแผ่นปิดทางด้านบน อุปกรณ์ช่วยเบรกและช่วยในการทรงตัวมีมาก ไม่ว่าจะเป็นระบบป้องกันล้อล็อก ABS ระบบช่วยเพิ่มแรงเบรคอัตโนมัติ ระบบควบคุมเสถียรภาพการขับขี่ DSC ระบบควบคุมการยึดเกาะถนน DTC ระบบควบคุมแรงดันเบรกแบบแปรผัน DBC และระบบควบคุมการขับขี่ขณะเข้าโค้ง Performance Control

ด้านหน้าเป็นดิสก์เบรกแบบมีช่องระบายความร้อน หนา 24 มม. เส้นผ่าศูนย์กลาง 350 มม. คาลิเปอร์เบรกแบบลูกสูบเดี่ยวขนาด 57 มม. ของ TRW ส่วนทางด้านหลังให้ดิสก์เบรกแบบมีช่อง

ระบายความร้อน โดยมีความหนา 20 มม. ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 300 มม. คาลิเปอร์เบรกใช้แบบลูกสูบเดี่ยวขนาด 36 มม. ของ ATE

คันเหยียบเบรกค่อนข้างจะหน่วงเท่ากันพอสมควร ดังนั้นการเบรกต้องมีรายการออกแรงกันบ้าง การทำงานของเบรคมีการจับตัวค่อนข้างเร็วสามารถชะลอความเร็วของรถลงได้ตามที่ต้องการ รวมทั้งให้ความรู้สึกที่ดีด้วย และหากมีรายการต้องหยุดรถแบบกะทันหัน เบรคก็มีประสิทธิภาพในการหยุด ส่วนช่วงการขับขี่ค่อนข้างเร็ว ก็ยังสามารถชะลอความเร็วของ

การเก็บเสียงเครื่องยนต์ ยังไม่ตีพอลอยตัวยืนชัตหูกมากไปนิด



■ ดิสก์เบรกหน้าแบบมีช่องระบายความร้อน

■ สำหรับด้านหลัง ก็เป็นดิสก์เบรกแบบมีช่องระบายความร้อน

รถลงได้ หรือแม้กระทั่งจะการเบรกเพื่อหยุดก็ไม่มีปัญหา เพียงแต่ต้องออกแรงเท่ากันมากซักหน่อย การทำงานของเบรคสามารถรับมือได้ในทุกสถานการณ์ สร้างความวางใจในการขับขี่ได้มาก

พอประมาณสำหรับรถขนาดนี้

ถึงแม้จะเป็นน้องเล็กสุดท้องของตระกูล X แต่เนื้อที่ภายในห้องโดยสารมีให้มากพอสำหรับการใช้งาน

ด้านหน้ามีเนื้อที่วางเท้าค่อนข้างเยอะ และพนักผู้โดยสารก็ไม่มีปัญหาเรื่องไปงล้อมาเบียดบังพื้นที่วางเท้า พนักกันห้องโดยสารก็ยังคงวางเท้าได้สบาย สำหรับเขาก็ไม่ทะเลาะกับฝาปิดลิ้นชัก เมื่อนั่งลงไปแล้วมีเนื้อที่วางเหนือศีรษะให้ร่วมคืบ ยึดคอกันได้สบาย ความกว้างของห้องโดยสารถือว่ากำลังดี ผู้โดยสารคู่หน้าไม่ใกล้จนอึดอัดหรือใกล้กันจนรู้สึกท่างเห็น

สำหรับด้านหลังเนื้อที่วางเท้าก็จัดสรรมาให้มากพอสมควร นั่งลงไปแล้วเขายังห่างจากพนักพิงหลังของเบาะหน้า อุโมงค์กลางที่พื้นที่



■ ทดลองเกิ้ลกันแรงๆ สดก็เหยียดตัวประมาณนี้

ไม่กว้างหรือสูงเท่าไรจึงไม่เกะกะกีดขวางเท่า ส่วนความสูงค่อนข้างมากตามประสารถประเภทนี้ที่นิยมทำหลังคาทรงสูง เมื่อนั่งแล้วจึงมีเนื้อที่วางเหนือศีรษะให้ใช้ร่วมคืบ ผู้โดยสารตอนหลังจึงไม่รู้ลึกลับอึดแม้จะต้องนั่งกันนานยามเดินทางก็ตาม

ห้องเก็บของด้านหลัง มีเนื้อที่ใช้งานตามปกติ 550 ลิตร เรียกว่าไม่น้อยเหมือนกัน และหากพับเบาะลงก็สามารถเพิ่มเนื้อที่ได้เป็น 1,550 ลิตร ด้านความลึกก็มีให้พอสมควรเพียงแต่ความกว้างยังมีน้อยไปหน่อย ใต้แผ่นปิดพื้นวางเป็นที่อยู่ของยางอะไหล่แบบ Compact กระทะเหล็ก ด้านบนของห้องเก็บของมีแผ่นบังสายตา ประตูหลังเปิดได้ง่ายและสะดวก แลเห็นเท้าเข้าไปได้รถ ประตูท้ายก็จะเปิดหรือปิดด้วยระบบอัตโนมัติ

อุปกรณ์มีให้ใช้กันค่อนข้างมาก

ภายในห้องโดยสารทรูพลาสมาสไตล์ ตกแต่งด้วยอะลูมิเนียมลาย Finely Brushed Lengthwise พร้อมแถบโครเมียม กับหลังคาภายในสี Anthracite



■ เบาะนั่งหนังแท้ Dakota พร้อมบูรณะอากาศ ทางด้านคนขับปรับสี่เอน ปรับพิกเบาะ และระดับสูง-ต่ำด้วยระบบไฟฟ้า พร้อมความจำ 2 ตำแหน่ง ส่วนคนนั่งปรับได้แค่สี่เอนกับเอนด้วยระบบไฟฟ้า รวมทั้งปรับระยะปรับคันชัตด้วยมือทั้งคู่

เนื้อที่ด้านหลังแม้จะมีให้มากตามสมควร แต่อาจจะไม่ถึงระดับจุใจ เนื่องจากพื้นฐานรถคันนี้โตเท่าไรนัก ถ้านั่งกันสองคนจะรู้สึกสบาย หากมีกันสามคนก็อาจจะเบียดกันอยู่บ้าง

การล็อกและปลดล็อกประตูรถ เป็นระบบเซ็นทรัลล็อกแบบรีโมท พร้อมระบบล็อกและปลดล็อกด้วยการแตะที่มือจับประตู ซึ่งการล็อกหรือปลดล็อกครั้ง จะเป็นการเปิดระบบหรือปิดระบบสัญญาณกันขโมยไปด้วยในตัว อีกทั้งระบบเซ็นทรัลล็อก จะล็อกเองโดยอัตโนมัติที่ความเร็วประมาณ 20 กม./ชม. และในกรณีเกิดอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงมากพอ ระบบเซ็นทรัลล็อกจะปลดล็อกโดยอัตโนมัติ รวมทั้งไฟฉุกเฉินและไฟภายในรถจะติดสว่างขึ้นด้วย พร้อมกับการตัดระบบน้ำมัน



■ พนักงานของที่นั่งด้านหลังแบ่งพับได้ 40:20:40

แผงหน้าปัดเป็นโพลีคาร์บอเนต ซึ่งเป็นการผสมผสานระหว่างความสวยงามทันสมัยกับความหรูหรา พวงมาลัยเป็นแบบ 3 ก้านหุ้มหนัง M แบบมัลติฟังก์ชัน ขอบวงรอบกระชับจับได้ถนัดมือ ตัวพวงมาลัยปรับได้ 4 ทิศทาง แผงมาตรวัดเป็นรูปทรงกลมอันโดดเด่นคู่กัน 2 วง ทางด้านซ้ายเป็นมาตรวัดความเร็ว โดยมีมาตรวัดระดับน้ำมันเชื้อเพลิง



■ ภายในหรูหราสุดที่เคียว โดยเฉพาะสีเบบงูอินแฟนติงกับเบาะสีเบบงูอินแฟนติง...พวงมาลัยแบบมัลติฟังก์ชัน 3 ก้านหุ้มหนังสีไซเบอร์ M Sport

อยู่ด้านล่าง ทางด้านขวาเป็นมาตรวัดรอบเครื่องยนต์ ด้านล่างเป็นมาตรวัดเบรคเสริม (Energy Control) ใช้วัดความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงในขณะนั้น กับไฟบอกตำแหน่งเกียร์ บริเวณตรงกลางระหว่างมาตรวัดเป็นอุณหภูมิภายนอก ระยะทางที่วิ่งได้จากน้ำมันที่เหลือในถัง มาตรวัดระยะทางรวม ระยะทางย่อย โดยมุมล่างขวาสุดเป็นนาฬิกาแบบตัวเลข คอนโซลกลางด้านบนเป็นจอภาพระบบสัมผัสความละเอียดสูงขนาด 10.25 นิ้ว พร้อมแสดงข้อมูลเกี่ยวกับการขับขี่ทั้งหมด ควบคุมการทำงานผ่านสวิตช์มัลติฟังก์ชันบนพวงมาลัย ปุ่มสวิตช์ iDrive ที่คอนโซลเกียร์ และผ่านทางระบบสัมผัสที่หน้าจอ ถัดลงมาเป็นช่องแอร์พร้อมสวิตช์ไฟกระพริบอยู่ตรงกลาง ทางด้านล่างเป็นชุดเครื่องเสียงกับชุดควบคุมแอร์อัตโนมัติแบบ 2 โซน

สรุป

BMW X1 sDrive 20d M Sport คันนี้ เป็นอีกทางเลือกสำหรับผู้ที่มองหาความไม่ธรรมดา ต้องการความแปลกใหม่รวมทั้งการเติมสีสันให้กับชีวิต มีความปราดเปรียวคล่องตัวสูง สามารถใช้งานในชีวิตประจำวันได้ หรือเป็นเพื่อนในการท่องเที่ยวเดินทาง ขุมพลังเป็นเครื่องยนต์ดีเซลที่ให้พลังสูง ตอบสนองได้ทันใจทั้งการขับขี้นในเมืองและยามเดินทาง แต่ให้ความประหยัดเชื้อเพลิง พร้อมกับประสิทธิภาพด้านการทรงตัว ที่สร้างความมั่นใจแก่ผู้ขับพวงมาลัยได้มาก

ข้อมูลและรายละเอียด	
แบบ	SAV 5 ประตู 5 ที่นั่ง รหัส F48
สมรรถนะ	
ตัวเลขจากการทดลองขับ	วัดด้วยเครื่องมือ
VBOX II Lite และ VERICOM VC 3000 DAQ	
น้ำมันเชื้อเพลิง	ดีเซล B7
อัตราเร่ง (เกียร์ D ปิดแอร์)	
ความเร็ว (กม./ชม.)	เวลา (วินาที)
0-40	2.24
0-60	3.88
0-80	6.05
0-100	8.59
0-120	11.78
อัตราเร่ง 1/4 ไมล์	16.28 วินาที
ที่ความเร็ว 140.62 กม./ชม.	

ความเร็วสูงสุด	220 กม./ชม.
อัตราเร่งแซง (เกียร์ D ปิดแอร์)	
ความเร็ว (กม./ชม.)	เวลา (วินาที)
40-60	1.58
40-80	3.79
40-100	6.28
40-120	9.50
ความเร็ว 100 กม./ชม.	
เกียร์ 7	1.850 รอบ/นาที
8	1,500 รอบ/นาที
อัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง	
ในเมืองเฉลี่ย	11.58 กม./ลิตร
เดินทาง	22.77 กม./ลิตร
(ที่ความเร็วเฉลี่ย 100 กม./ชม.)	
ราคา ณ วันทดสอบ (รวมภาษี 2564)	2,559,000 บาท

สรุปข้อเด่นข้อด้อย BMW X1 sDrive 20d M Sport



ข้อดีที่ต้องชม

1. แม้เป็นรถเล็กที่เรอรร่า มีขนาดกะทัดรัด ช่วยให้ขับใช้งานได้ง่ายมีความคล่องตัวสูง โดยเฉพาะการใช้งานในเมืองจะสะดวกสบายเป็นพิเศษ แต่ก็ใหญ่โตพอสำหรับงานเดินทางท่องเที่ยว
2. การตอบสนองของเครื่องยนต์ทำได้ดี แม้จะเป็นเครื่องยนต์ดีเซลความจุแค่ 2 ลิตร แต่สร้างแรงม้าแรงบิดได้มาก ให้การตอบสนองได้ดี ทั้งในช่วงรอบต่ำและรอบเครื่องสูง โดยที่ยังสามารถคงความประหยัดเชื้อเพลิงเอาไว้ได้มาก เครื่องแรงทำไม่ยาก แต่แรงด้วยประหยัดด้วยนั้นทำลำบากมากเลย
3. การทรงตัวเป็นอีกเรื่องที่สร้างความประทับใจ แม้จะรู้กันดีว่ารถ BMW เรื่องการทรงตัวนั้นไม่เป็นรองใครก็ตาม แต่เท่าที่ทำได้ระดับนั้นถือว่าไม่ง่ายเลย
4. ระบบเบรก ทาง BMW ก็ให้มาอย่างเต็มที่ทั้งดิสก์เบรก 4 ล้อ แกมเบรคหลังยังมีช่องระบายความร้อนให้ใช้อีกต่างหาก ถึงคาลิเปอร์เบรคหน้าจะเป็นเพียงแค่นิ่มเดียวไม่ถึงกับเป็นไม้คู้ แต่ก็ใช้เนิ่นมีเบรคคลุกค่อนข้างโตขนาด 57 มม. เลยทีเดียว ประสิทธิภาพในการชะลอและหยุดรถจึงเชื่อว่าเป็นพิเศษ...สั่งได้เลย



ข้อด้อยที่เกะประปรุ

1. หน้าตาของรถรวมถึงไฟท้ายที่ได้รับการออกแบบมาใหม่ ช่วยให้รถดูดีกว่าเดิมมากขึ้นก็จริง แต่เนื่องจากข้อดีนี้มีมาตั้งแต่ปี 2015 แล้ว นับถึงวันนี้ด้านความสะอาดคงตกเป็นรองพรศพวกที่เพิ่งจะเกิด หรือเกิดมาไม่นานเท่าไร ทั้งรูปทรงตลอดจนเส้นสายต่างๆ ตกเป็นรองเยอะในแง่ของความทันสมัยสะอาดตา
2. โดยทั่วไปการทำงานของเกียร์ จะปรับเปลี่ยนอย่างราบเรียบ นุ่มนวล รวมทั้งมีความฉลาดสามารถเลือกเกียร์ได้อย่างเหมาะสมกับลักษณะของการใช้งาน โดยเฉพาะสามารถปรับเปลี่ยน Mode เกียร์ ให้ตรงกับความต้องการได้ แต่ในการทำงานบางจังหวะ โดนเฉพาะช่วงเปลี่ยนจังหวะเกียร์ระหว่าง N กับ D หรือระหว่าง N กับ R พบว่าในบางจังหวะจะมีอาการกระตุกค่อนข้างแรง
3. ในห้องโดยสารสามารถปกป้องเสียงเครื่องยนต์ได้มาก จนกระทั่งตอนนั่งปิดประตูปิดกระจก จะไม่รู้เลยว่ากำลังนั่งอยู่บนรถเครื่องยนต์ดีเซล แต่อย่างไรก็ตามคนนอกรถก็รู้ดีว่าเป็นเครื่องดีเซล เป็นเพราะการเก็บเสียงของเครื่องยนต์ยังไม่ดีพอ ทำให้เสียงการทำงานของเครื่องดีเซลได้ยินชัดหมากไปนิด



First Drive

ทดลองขับรถใหม่



ชมคลิปวิดีโอ



2021 MAZDA CX-3 2.0 ProActive

ปรับโฉมเพิ่มอ็อพชั่น ขับสนุก แรงสุดในกลุ่ม

ตลาดรถยนต์ Crossover กำลังมาแรง CX-3 2021 Collection จึงถูกอัดเทคโนโลยี i-ACTIVSENSE เข้าไปแน่นเต็มคัน เพื่อเป็นจุดเด่นให้ช่วยตัดสินใจได้ง่ายขึ้น โดยปรับโฉมใหม่ ปรับราคาสูง แยกจาก CX-30 ชัดเจน อัดเต็มเทคโนโลยีก้าวล้ำ พร้อมฟังก์ชันการใช้งานครบครัน เริ่มต้นที่ 2.0 Base 769,000 บาท, 2.0 Base+ 809,000 บาท, 2.0 Comfort 879,000 บาท และ 2.0 ProActive 959,000 บาท

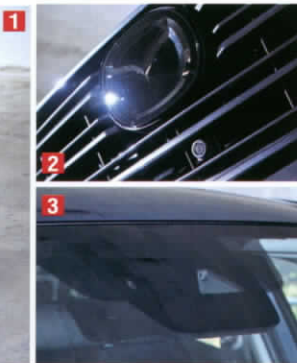
ตัวรถเน้นสปอร์ตครบครันทั้งภายในและภายนอก ถูกพัฒนาขึ้นมาให้สามารถตอบสนองความต้องการพื้นฐานที่จำเป็นได้ครบทั้งการออกแบบผสมผสานสมรรถนะการขับขี่ควบคุมได้แม่นยำ คล่องแคล่วปราดเปรียวสมคูลได้อย่างลงตัว และภายใต้รูปลักษณ์ความเป็นสปอร์ตระดับพรีเมียม และโดนใจ ด้วยอุปกรณ์มาตรฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกสบาย และความปลอดภัยระดับโลก

• ไฟท้าย LED ทรงสปอร์ต



โฉมใหม่ เร้าใจและปลอดภัยขึ้น

ดีไซน์ใหม่หมดภายใต้แนวคิด KODO Design จิตวิญญาณแห่งการเคลื่อนไหวที่โดดเด่น สะดุดตา สวยงามปราดเปรียว ภายนอกเน้นเส้นสายในส่วนของกระจังหน้าทรง 5 เหลี่ยม Signature Wing และพื้นที่เปิดในส่วนของกันชนหน้าด้วยความลงตัวผสานเข้ากับรูปทรงพื้นผิว และเส้นสายที่สวยงามของฝากระโปรงหน้าที่เชื่อมต่อไปยังเสา A ทั้งสอง ด้วยมาดสปอร์ตไฟหน้า Projector Lens แบบ LED เปิด-ปิด ไฟหน้าอัตโนมัติ ไฟหน้าปรับระดับสูง-ต่ำอัตโนมัติ (Auto Level System) ไฟ DRLs แบบ LED



1. ไฟหน้า Projector Lens LED เปิด-ปิด ปรับสูง-ต่ำอัตโนมัติ
2. กล้องแสดงภาพ 360 องศา รอบทิศทาง
3. Mazda Radar Cruise Control (MRCC) ช่วยควบคุมความเร็ว



• แพงกันกระแทกด้านข้างโครเมียมสีเงิน

• สีใหม่ทาบ Polymetal Grey

เสาหน้าเอนลาดรับกับกระจกหน้าที่เอียงลู่ลมพร้อมระบบปิดน้ำฝนแบบอัตโนมัติ Rain Sensor กระจกมองข้างปรับและพับไฟฟ้าพร้อมไฟเลี้ยวกันชนหน้าสไลด์สปอร์ตเป็นวัสดุสังเคราะห์สีเดียวกับตัวรถเน้นรูปทรงให้โฉบเฉี่ยวและมีมาดสปอร์ตเพิ่มขึ้น โดยด้านล่างเจาะเป็นช่องลมขนาดใหญ่รับลมเต็มๆ วัสดุทำตัวรถสามารถแหวกอากาศได้ง่ายและคล่องตัว วัสดุตกแต่งเสา B ภายนอก สีดำเงา High Gloss เพิ่มหลังคา Sunroof เปิด-ปิดด้วยระบบไฟฟ้า แพงกันกระแทกตกแต่งตัวถังด้านข้างโครเมียมสีเงิน กันชนหลังสวยดูดี ไฟท้าย LED พร้อมสเปกเซอร์หลัง กระจกกรองแสงรอบคัน พร้อมลดเสียงรบกวนจากภายนอก เสาอากาศแบบ Shark Fin ท่อไอเสียคู่สปอร์ตพร้อมปลายท่อโครเมียม

SKYACTIV-G เป็นชิ้น 2.0 ลิตร สองสูบ "E85"

เครื่องยนต์เป็นชิ้น SKYACTIV-G 2.0 ลิตร แถวเรียง 4 สูบ DOHC 4 วาล์วต่อสูบ พร้อมระบบวาล์วแปรผันคู่อัจฉริยะ Dual S-VT และระบบไอเสีย 4-2-1 จ่ายเชื้อเพลิงด้วยหัวฉีดอิเล็กทรอนิกส์ ให้กำลังสูงสุด 121 กิโลวัตต์ หรือ 165 แรงม้า (ps) ที่ 6,000 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุด 210 นิวตัน-เมตร ที่ 4,000 รอบ/นาที รองรับเชื้อเพลิงได้สูงสุดที่ระดับ "E85" ส่งกำลังด้วยเทคโนโลยี SKYACTIV-DRIVE อัตโนมัตินี้ 6 จังหวะ Activematic พร้อม Drive-Selection สามารถเลือกขับขี้นในโหมด Sport และเล่นเกียร์ Sequential มี Paddle Shift ให้มาครบ

จากการขับขี้นใช้งานในเมือง จะรู้สึกว่าเป็นรถที่ขับง่ายขับสบาย คันหนึ่ง อากาศรอรอบมีน้อยพร้อมกับได้ระบบวาล์วแปรผันคู่ Dual S-VT มาช่วยควบคุมการทำงาน แรงบิดจึงมีให้ใช้มากในรอบต่ำทั้งยังออกมาในลักษณะต่อเนื่อง ออกตัวได้อย่างราบเรียบนุ่มนวล ไม่ต้องกดคันเร่งกันลิ้มเพื่อเรียกรอบเครื่องและแรงบิด เครื่องยนต์มีการตอบสนองทันต่อการใช้งาน เพิ่มความปราดเปรียว ทันใจในการขับขี้นได้ไม่น้อย การใช้งานในเมืองจึงขับสบาย มีความคล่องตัวและราบเรียบเป็นอย่างมาก

เกียร์ฉลาดตอบสนองฉับไว

เกียร์ SKYACTIV-DRIVE อัตโนมัตินี้ 6 จังหวะ Activematic ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อช่วยควบคุมการเปลี่ยนเกียร์ให้เป็นไปอย่างรวดเร็ว ราบเรียบและนุ่มนวล พร้อมทั้งเปลี่ยนตำแหน่งเกียร์ให้ตรงกับลักษณะการใช้งาน อย่างช่วงเส้นทางขับขึ้นเขา จะไม่เปลี่ยนจังหวะเกียร์หรือเปลี่ยนเป็นเกียร์สูงบ่อยเกินไป เพื่อให้มีแรงบิดสูง ลดแรงกระชาก พร้อมกับมีระบบปรับเปลี่ยนโปรแกรมการขับขี้นตามความประพฤติของ "เท้าชกคนขับ" ช่วงการปรับเปลี่ยนเกียร์มีการทำงานที่รวดเร็วฉับไว ซึ่งเกียร์รุ่นนี้ขยับเปลี่ยนเกียร์ตลอดเวลาเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการจราจร

อัตราเร่ง 0-100 กม./ชม. ใช้เวลา 10.80 วินาที ระยะทาง 186.107 เมตร
อัตราเร่งควอเตอร์ไมล์ 17.60 วินาที ความเร็วเข้าเส้น 128.514 กม./ชม.
ความเร็วสูงสุดจากการทดลองขับทำได้ 200 กม./ชม. บนหน้าปิด
อัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเฉลี่ยจากการทดลองขับ ในเมืองทำได้ 9.85 กม./ลิตร
และช่วงเดินทางใช้ความเร็วระดับ 100-120 กม./ชม.
ตัวเลขความสิ้นเปลือง 17.82 กม./ลิตร

จึงมีการตอบสนองที่คล่องตัว ทำให้การขับขี้นปราดเปรียวทันใจขึ้น แดมยังมีเอนจินเบรคมาช่วยเพิ่มความปลอดภัยด้วย ในบางจังหวะเพียงแคกดเท้าลงไปบนคันเร่งเพียงเล็กน้อย มันก็รีบเปลี่ยนเกียร์ลงเป็นเกียร์ต่ำให้แล้ว เพิ่มความทันอกทันใจในการขับขี้นได้ดีทีเดียว

เกียร์ใหม่ สืบเอง เราใจ

เกียร์อัตโนมัติแบบเดินหน้า 6 จังหวะ ซึ่งมีโหมดการเปลี่ยนเกียร์แบบเกียร์ธรรมดา พร้อมมีการนำระบบเกียร์มาใช้ด้วย เกียร์รุ่นนี้จะนำระบบการเปลี่ยนเกียร์อัตโนมัติในช่วงตำแหน่งเกียร์ D และระบบการเปลี่ยนเกียร์แบบแมนนวลหรือเกียร์ธรรมดาในช่วงตำแหน่ง M มาใช้ โดยมีการเปลี่ยนเกียร์อย่างอัตโนมัติระหว่างเกียร์ 1 ถึงเกียร์ 6 และระบบการเปลี่ยนเกียร์แบบแมนนวล จะใช้การโยกเกียร์ไปทางด้านหน้าหรือด้านหลังเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนเกียร์ การทำงานของเกียร์ถูกควบคุมโดยกล่องสมองเพื่อกำหนดช่วงและตำแหน่งเกียร์ ในการทำงานของเกียร์อัตโนมัติ จะมีไฟบอกตำแหน่งเกียร์บนแผงหน้าปัดให้ดูด้วย แต่ถ้าเลื่อนคันเกียร์

ไปทางขวาช่วงตำแหน่ง "M" นั้น จะทำงานในโหมดการเปลี่ยนเกียร์แบบเกียร์ธรรมดา ซึ่งโหมดการเปลี่ยนเกียร์แบบเกียร์ Manual จะมีการเปลี่ยนเกียร์ลงหรือขึ้นได้ โดยเลื่อนคันเกียร์ไปทางด้านหน้า (-) หรือด้านหลัง (+) ในการเปลี่ยนเกียร์ลงทางตำแหน่ง "-" และเปลี่ยนเกียร์สูงขึ้นในตำแหน่ง "+" และในกรณีที่รอบเครื่องไม่เหมาะสมกับตำแหน่งเกียร์และความเร็ว นั้น เกียร์ก็จะไม่ยอมเปลี่ยนให้แม้จะขับขี้นก็ตาม เป็นการป้องกันไม่ให้เครื่องยนต์และเกียร์เกิดการเสียหายได้

ช่วงล่าง G-Vectoring Control เน้น มั่นคง ปลอดภัย

ระบบช่วงล่างเพิ่มเติมเทคโนโลยี SKYACTIV-Vehicle Dynamics คือ ระบบ G-Vectoring Control ระบบควบคุมสมรรถนะการขับขี้นอัจฉริยะติดตั้งมาเป็นมาตรฐานเพิ่มอีกด้วย ช่วยทำให้รถยึดเกาะถนนและทรงตัวดี พร้อมกับรักษาความนุ่มนวลเอาไว้จนเป็นเอกลักษณ์อันโดดเด่นของรถจากค่าย MAZDA มานาน ซึ่งระบบ G-Vectoring Control



• ขุมกำลังให้สรรถนะดี แต่ไม่ประหยัดมากนัก





4. พวงมาลัยหุ้มด้วยหนัง ตกแต่งลายคาร์บอน สีเงินขาว

5. หน้าจอสี Center Display ขนาด 7 นิ้ว รองรับ Apple CarPlay / Android Auto ไร้สาย

6. ปรีนอากาศอัตโนมัติ หัวเกียร์หุ้มด้วยหนัง เบรกมือไฟฟ้า EPB พร้อม Auto Hold

7. เบาะนั่งคู่หน้า โอบกระชับได้ดี

8. เบาะหลังค่อนข้างแคบ แยกพับ 60 : 40

มีที่วางแขนกลาง กว้างแก้ว 2 ตำแหน่ง

9. หลังคา Sunroof เปิด-ปิดไฟฟ้า

ที่วัดแรงกระทำทั้งแนวราบและแนวตั้งเข้ามาจัดการจำกัดแรงบิดของเครื่องยนต์ เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าโค้งได้อย่างมั่นคง แม่นยำและสบายต่อการบังคับควบคุมมาช่วยยามเข้าโค้งให้ความรู้สึกเป็นกลาง ชับง่าย ชับสบาย อาการเอียงของตัวรถมีไม่มาก ประสิทธิภาพในการยึดเกาะถนน ทำให้มีความปลอดภัยสูงมากทีเดียว พร้อมกับติดตั้งระบบควบคุมเสถียรภาพการทรงตัว DSC, TCS ช่วยป้องกันรถลื่นไถล และระบบ HLA ช่วยออกตัวรถขณะอยู่บนทางลาดชัน เพิ่มความมั่นคงและปลอดภัยมากขึ้น

เทคโนโลยี i-ACTIVSENSE

ระบบ Advanced Blind Spot Monitoring (ABSM) & Rear Cross Traffic Alert (RCTA) ระบบตรวจจับยานพาหนะจากด้านข้างและด้านหลังที่กำลังใกล้เข้ามาบริเวณจุดบอด พร้อมทั้งเตือนเมื่อผู้ขับขี่จะทำการเปลี่ยนเลน RCTA จะช่วยเตือนผู้ขับขี่เมื่อมีรถในจุดอับสายตาขณะถอยหลัง

ระบบ Lane Departure Warning System (LDWS) ระบบคาดการณ์การเบี่ยงออกนอกเลน และเตือนผู้ขับขี่ถึงอันตรายผ่านทางเสียง

ระบบ Adaptive LED Headlamps (ALH) ระบบปรับการทำงานของไฟหน้าสูง-ต่ำ แยกอิสระซ้ายขวาอัตโนมัติ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพถนน ตำแหน่งรถ

คันหน้า รวมถึงรถที่วิ่งสวนมา เพิ่มความปลอดภัยขณะขับขี่ ระบบ Driver Attention Alert (DAA) ช่วยลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากความเมื่อยล้า โดยส่งเสียงและสัญญาณไฟเตือนให้หยุดพัก เมื่อตรวจพบพฤติกรรมเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่

ระบบ Mazda Radar Cruise Control (MRCC) ช่วยควบคุมความเร็ว และรักษาระยะห่างจากรถคันข้างหน้าอัตโนมัติ ระบบแสดงภาพ 360 องศา รอบทิศทาง หรือ 360° View Monitor พร้อมมุมมอง

ในแบบ Top View ช่วยให้การขับขี่ที่ทำได้อย่างมั่นใจ และปลอดภัยยิ่งขึ้น ระบบ Smart City Brake Support (SCBS) และระบบ Smart City Brake Support-Reverse (SCBS-R) ระบบช่วยหยุดรถอัตโนมัติขณะเดินหน้าและถอยหลัง ช่วยลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการชน ระบบ Smart Brake Support (SBS) ระบบเตือนการชนด้านหน้าและช่วยเบรกอัตโนมัติ เมื่อพบความเสี่ยง

ความรู้สึกเมื่อได้สัมผัส เป็นความประทับใจในการออกแบบที่สวยงาม รายละเอียดของคุณภาพวัสดุที่เลือกใช้ ความสบายในห้องโดยสารและประสิทธิภาพในการยึดเกาะถนน ที่ถึงแม้ว่าจะเข้ามาใหม่ขึ้นและพวงมาลัยน้ำหนักเบาขึ้นกว่าเดิม ก็ยังยืนยันว่า มันคือรถ Compact Crossover สปอร์ตที่โดดเด่น ทำกายเพื่อไลฟ์สไตล์ของครอบครัวใหม่ที่ให้ความสำคัญและอบอุ่นใจตลอดการเดินทางที่แตกต่างจากรถรุ่นทั่วไปกับความโยกเยกเพื่อความปลอดภัยขั้นไปอีกขั้น



ข้อดีต้องชม

- ◆ ปรับโฉมเพิ่ม 11,000 บาท แต่ให้อุปกรณ์เพิ่มขึ้น พร้อมข้อเสนอพิเศษ
- ◆ G-Vectoring Control ช่วยควบคุมแรงบิดขณะเข้าโค้ง ทำให้ขับได้ปลอดภัยมากขึ้น
- ◆ ขุมพลังแรงสุดในกลุ่มหัวแถว มีแรงบิดสูง ชับสบายตามสไตล์เครื่องใหญ่
- ◆ ให้ Apple CarPlay/Android Auto ไร้สาย Wireless ครบหมด
- ◆ จัดเต็มระบบเตือนการชนหน้า ช่วยเบรก คุมความเร็วอัตโนมัติแปรผัน ช่วยเพิ่มความมั่นใจขณะขับขี่

สรรพคุณจากการทดลองขับ เครื่องมือ V Box Mini, VERICOM VC 3000-DAQ

ความเร็ว (กม/ชม.)	เวลา (วินาที)	S-Box (เมตร)
0-40	2.89	15.312
0-60	4.55	42.460
0-80	7.24	95.768
0-100	10.80	186.107
0-120	15.95	329.541
G-Force	0.519	ความเร็วสูงสุด 200 กม/ชม.
ควอเตอร์ไมล์ (ปิดแอร์) A/T	เวลา 17.60 วินาที ที่ความเร็ว 128.514 กม/ชม.	
เบรก 60-0 กม/ชม.	เวลา 2.02 วินาที ระยะ 16.82 เมตร G-Force 0.924	
80-0 กม/ชม.	เวลา 2.73 วินาที ระยะ 33.25 เมตร G-Force 0.936	
100-0 กม/ชม.	เวลา 3.40 วินาที ระยะ 49.20 เมตร G-Force 0.954	

อัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเฉลี่ย จากการทดลองขับ
ในเมือง 9.85 กม/ลิตร
เดินทาง 100-120 กม/ชม. 17.82 กม/ลิตร
ราคา ณ วันทดลองขับ (มกราคม 2564) 959,000 บาท

ข้อดีที่นำจะปรับปรุง

- ◆ ภายในเบาะหลังแคบ รองขาสั้น ถ้านั่งนานๆ เมื่อย ยิ่งตัวสูงยาวก็ยิ่งเมื่อย
- ◆ ควรเน้นเรื่องศูนย์บริการ ให้ทันกับตัวเลขการขาย ลูกค้าน่าจะได้อุ่นใจ
- ◆ เครื่องใหญ่สุดในกลุ่ม แรงดี แต่กินน้ำมันไปหน่อย ตามความจุ
- ◆ ระยะต่ำสุดจากพื้น Ground Clearance 160 มม. เตี้ยไปนิด



เซ็นเซอร์ระยะไกล ประสิทธิภาพสูง LiDAR รุ่นใหม่

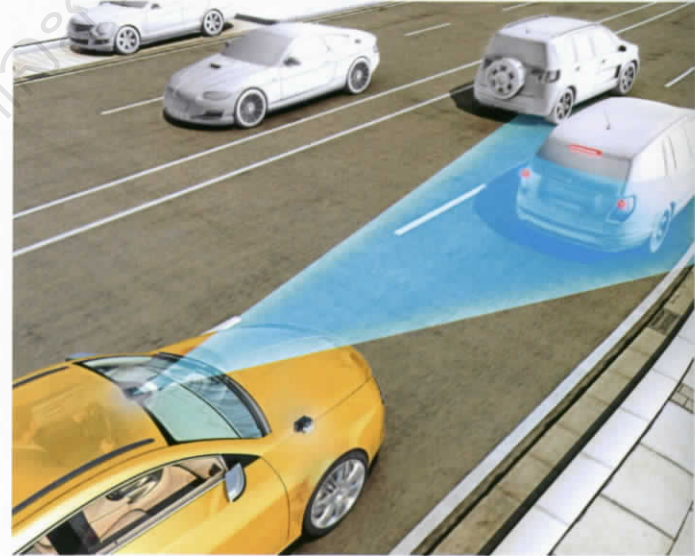
เทคโนโลยี MEMS ขั้นสูง รองรับการขับขี่อัตโนมัติ

พ.ศ.นี้การขับเคลื่อนรถยนต์ส่วนใหญ่ยังเป็นฝีมือมนุษย์ แต่ทุกระบบก็กำลังพัฒนาเพื่อความปลอดภัย ทั้งในปัจจุบันและในอนาคตได้อย่างต่อเนื่อง

เทคโนโลยี Alternative Drive Systems จะถูกนำมาประยุกต์ใช้ในรถยนต์ของบรรดาผู้ผลิตรถยนต์ยุโรปเพื่อบรรลุเป้าหมายร่วมกันว่า บริษัทผู้ผลิตจะต้องสามารถเพิ่มอัตราความประหยัดน้ำมันเฉลี่ยและลดอัตราการตายไอเสียคาร์บอนไดออกไซด์ของรถยนต์ทั้งหมดที่จำหน่ายในยุโรปลงมากกว่า 25% ซึ่งก็หนีไม่พ้นเทคนิคใหม่ๆ ที่ถูกคิดค้นพัฒนาขึ้นเพื่อช่วยลดการสิ้นเปลืองพลังงานกับการพัฒนาเทคโนโลยีอัจฉริยะสำหรับผู้ใช้งานรถยนต์เพื่อความปลอดภัยและสะดวกสบายยิ่งขึ้น ยกตัวอย่างการเปิดตัวระบบ "เรดาร์ระยะไกล" รุ่นใหม่ ที่มีการพัฒนาระบบตรวจจับสภาพแวดล้อมรอบยานยนต์ให้มีความแม่นยำมากยิ่งขึ้น

ปรับเทคโนโลยีคลื่นความถี่วิทยุ จาก 24 GHz มาเป็น 77 GHz

ด้วยการพัฒนาแบบก้าวกระโดดจากปัจจุบันที่เคยใช้เทคโนโลยีคลื่นความถี่วิทยุ 24 GHz สำหรับติดตั้งในยานยนต์ก็ได้เปลี่ยนมาใช้เทคโนโลยีคลื่นความถี่วิทยุ 77 GHz เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพเซ็นเซอร์เรดาร์ให้สามารถตรวจจับสภาพแวดล้อมด้วยความละเอียดที่สูงขึ้นและเพิ่มระดับความแม่นยำมากยิ่งขึ้นกว่ารุ่นก่อนหน้า เทคโนโลยีดังกล่าวจึงสามารถตรวจจับผู้ใช้ถนน เช่น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้เดินทางเท้า นักปั่นจักรยาน หรือผู้ที่ขึ้นรถโดยสารสาธารณะ รวมถึงสิ่งกีดขวางต่างๆ บนท้องถนน อีกทั้งยังสามารถตรวจจับทิศทาง การเคลื่อนไหว และความเร็วของยานยนต์ได้แม่นยำและละเอียดยิ่งขึ้นกว่าเทคโนโลยีคลื่นความถี่วิทยุ 24 GHz ที่ถูกใช้ก่อนหน้านี้



ชิ้นส่วนในระบบเรดาร์ระยะไกลรุ่นใหม่อ่างเสาอากาศ (Antenna) และไมโครชิพคลื่นความถี่วิทยุ (Radio-Frequency Chip) จะติดตั้งโดยใช้พื้นที่เล็กลง ตัวเซ็นเซอร์มีขนาดกะทัดรัดยิ่งขึ้น สามารถติดตั้งในยานยนต์ทุกแบบได้ง่ายขึ้นแม้มีพื้นที่จำกัด

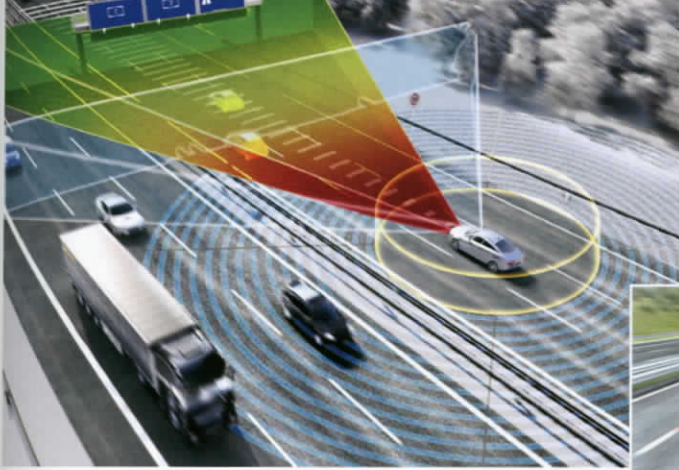
หนึ่งในระบบเรดาร์รุ่นใหม่นี้สามารถติดตั้งได้รอบด้านยานยนต์ ทั้งสี่ด้านเพื่อทำให้สามารถตรวจจับสภาพแวดล้อมภายนอกได้แบบ 360

องศา ซึ่งระบบเรดาร์ที่มีการใช้เซ็นเซอร์เช่นนี้จะป็นองค์ประกอบพื้นฐานสำหรับระบบช่วยเหลือผู้ขับขี่ขั้นสูงอื่นๆ อีกมากมาย เช่น ระบบตรวจจับยานพาหนะที่อยู่ในจุดอับสายตาทางด้านซ้ายและขวา (Blind Spot) ระบบช่วยเหลือผู้ขับขี่ในการเปลี่ยนช่องจราจร (Lane Change Assist) ระบบช่วยเบรคฉุกเฉินขณะมียานยนต์วิ่งมาทางสี่แยกหรือผู้ที่กำลังเดินข้ามทางม้าลาย (Intersection and Emergency Brake Assist systems) และระบบแจ้งเตือนผู้ขับขี่ขณะกำลังเปิดประตูลงออกจากยานยนต์ว่าไม่มี "สิ่งแปลกปลอม"

ทั้งคนหรือยานพาหนะอื่นๆ กำลังเข้ามาใกล้ในมุมที่มองไม่เห็นด้วย

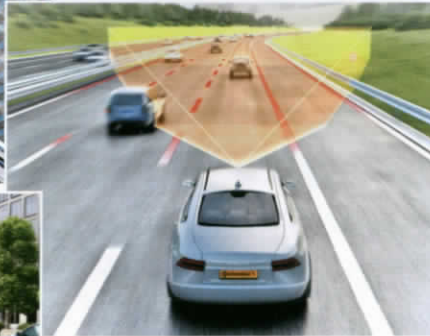
เทคโนโลยี LiDAR โครงสร้างความเร็วที่ 1,550 นาโนเมตร MEMS ขั้นสูง

ในอนาคตจะมียานยนต์ที่มีระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นส่วนประกอบสำคัญ ระบบขับเคลื่อนเองนี้จะพลิกวิถีการ



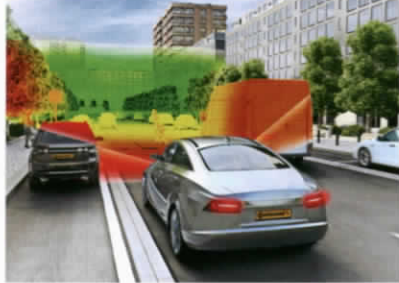
เซ็นเซอร์ Solid-State LiDAR ความละเอียดสูง

ด้วยการร่วมมือกับ AEye ทำให้เพิ่มประสิทธิภาพให้



ให้ความแม่นยำในการตรวจจับระดับ (Pixel) แบบ 3 มิติที่มีความละเอียดสูง ดังนั้นจึงใช้เทคโนโลยี LiDAR สำหรับยานยนต์ที่ปรับแต่งให้ตรวจจับได้ทั้งระยะใกล้และไกล สำหรับระยะใกล้นั้นเป็นเทคโนโลยี 3D Flash LiDAR ที่นำเสนอภาพ 3 มิติได้อย่างรวดเร็วและแม่นยำ โดยการเปิดรับแสงและจับภาพออกมาทั้งฉากด้วยความละเอียดสูง ส่วนการตรวจจับภาพระยะไกลที่มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีความไว 1.550 นาโนเมตรของ LiDAR ที่ให้การผสมผสานอย่างลงตัวของซอฟต์แวร์ที่กำหนดค่าความละเอียดระดับ HD ได้มากกว่า 1.600 จุดต่อตารางองศา และระยะการตรวจจับที่ไกลกว่า 300 เมตร

ใช้ยานพาหนะเพื่อเดินทางของมนุษย์โลกทั้งในเมืองนอกเมือง รวมถึงการจอดรถตามอาคารสถานที่ต่างๆ Continental เป็นผู้จัดจำหน่ายอุปกรณ์และระบบสำหรับยานพาหนะ



ยุคใหม่รายแรกของโลกที่ได้รับใบอนุญาตในการทดสอบระบบการขับขี่อัตโนมัติบนถนนสาธารณะในรัฐเนวาดา ประเทศสหรัฐอเมริกา

ระบบขับขี่อัตโนมัติที่ประกอบไปด้วย เซ็นเซอร์ หน่วยควบคุมระบบเบรก ซอฟต์แวร์ วิธีการเชื่อมต่อ ฟังก์ชันการขับขี่ตลอดจนข้อมูลและระบบการควบคุม ได้รับการพัฒนาโดยเครือข่ายทั่วโลก โดยเฉพาะในญี่ปุ่น จีน สหรัฐอเมริกา อินเดีย และยุโรป

กับเทคโนโลยี 3D Flash LiDAR ระยะใกล้ที่จะเข้าสู่กระบวนการผลิตในปลายปีเพื่อรองรับการขับขี่อัตโนมัติในรถยนต์ขั้นสูงระดับโลก โดยการเริ่มต้นผลิต High-Resolution 3D Flash LiDAR (HFL) นี้ถือเป็นก้าวสำคัญที่จะนำเซ็นเซอร์ Solid-State LiDAR ความละเอียดสูงตัวแรกเข้าไปสู่ตลาดยานยนต์ทั่วโลก ด้วยเทคโนโลยี LiDAR ระยะใกล้และระยะไกลที่ล้ำสมัยนี้จะส่งเสริมการขับขี่อัตโนมัติที่ระดับ SAE 3 หรือระดับที่สูงกว่าทั้งในรถยนต์ส่วนบุคคลและรถเพื่อการพาณิชย์

การใช้ MEMS ใน LiDAR ที่ AEye ได้จัดสิทธิบัตรไว้มีความคงทน ให้ประสิทธิภาพที่คงที่แม้เมื่อเจอสภาพอากาศเลวร้ายและสภาพถนนที่ย่ำแย่อีกด้วย รถยนต์ทั่วไปยังไม่เท่าไร แต่จากมวลน้ำหนักที่มากและระยะในการหยุดรลยาวกว่าสำหรับยานพาหนะเชิงพาณิชย์ถือเป็นโจทย์ที่ยากเป็นพิเศษในการที่จะใช้ระบบขับขี่อัตโนมัติได้อย่างปลอดภัย ระบบอัตโนมัติสำหรับยานพาหนะประเภทนี้ จึงต้องมีระยะของเซ็นเซอร์และความแม่นยำสูงสุดเพื่อประมวลผลและเลือกกระทำการใดๆ ได้ทันเวลา

ซึ่งในอนาคตสิ่งนี้จะได้รับการต่อยอดให้กับระบบขับขี่ที่อัตโนมัติและรถยนต์ไร้คนขับเพื่อใหยานพาหนะมีประสิทธิภาพคงที่ ให้ความคล่องตัว สะดวกสบาย ไร้อุบัติเหตุ บนเส้นทางที่มี "ตัวแปร" ต่างๆ ซึ่งไม่เหมือนกันในแต่ละภูมิภาคของโลก โดยเป็นเทคโนโลยีการขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับ SAE 3 ขึ้นไป เน้นที่ยานพาหนะส่วนบุคคลและเชิงพาณิชย์เป็นหลักก่อนในระยะแรก

หลักๆ ก็จะมีการเพิ่มความแข็งแกร่งให้กับเซ็นเซอร์ LiDAR ด้วยการลงทุนรายย่อยกับบริษัท AEye ผู้ริเริ่มเซ็นเซอร์ LiDAR ผู้พัฒนา LiDAR ริเริ่มเครื่องจักรกลในการมองเห็นและการตรวจจับในแคลิฟอร์เนียที่เป็นเทคโนโลยีที่สำคัญในระบบขับขี่อัตโนมัติ โดย Continental เชี่ยวชาญด้านเซ็นเซอร์ LiDAR มานานกว่า 20 ปี ทั้งนี้บริษัท AEye ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองดับลิน รัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้พัฒนาเทคโนโลยีเซ็นเซอร์ระยะไกล LiDAR ที่รวมเอาเลเซอร์ที่มีประสิทธิภาพถึง 1,550 นาโนเมตรเข้ากับเครื่องสแกนระบบเครื่องกลไฟฟ้าจุลภาคแบบควบคุมบ็อนกลีบ (MEMS) เพียงแค่กำหนดค่านี้ผ่านซอฟต์แวร์เพื่อให้เหมาะสมกับยานพาหนะและแอปพลิเคชันของแต่ละผู้ผลิต



ทั้งนี้ LiDAR จาก AEye นั้นเอื้อประโยชน์ให้กับผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและเพื่อการพาณิชย์เป็นอย่างมาก ด้วยการรวมความละเอียดเชิงพื้นที่ขั้นสูงเข้ากับการตรวจจับระยะไกลจึงทำให้สามารถตรวจจับยานพาหนะจากระยะเกินกว่า 300 เมตร ตรวจจับคนเดินถนนในระยะมากกว่า 200 เมตร สามารถตรวจจับวัตถุขนาดเล็กและสะท้อนแสงน้อยอย่างเช่น ก้อนอิฐได้ที่ระยะ 160 เมตรก่อนเข้าถึง โดยการวัดค่าจากหลายจุด จึงถือเป็นจุดสำคัญของการขับขี่อัตโนมัติทั้งในรถยนต์ส่วนบุคคลและรถเพื่อการพาณิชย์ โดยจะใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยี LiDAR ในการทำเป็นอุตสาหกรรมเซ็นเซอร์ส่งต่อให้เป็นผลิตภัณฑ์เพื่อยานยนต์อย่างสมบูรณ์ ทั้งนี้มีการประกาศกำหนดการผลิตชุดแรกในปลายปี 2024



การนำเซ็นเซอร์การตรวจจับสภาพแวดล้อมทั้ง 3 แบบมารวมกันให้เกิดเป็นเทคโนโลยีที่ล้ำหน้า เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ผลิตยานพาหนะ อีกทั้งในเทคโนโลยีเซ็นเซอร์ทั้ง 3 แบบ รวมถึงความชำนาญในด้านการพัฒนาซอฟต์แวร์ ดังนั้นการเข้าถึงเทคโนโลยี MEMS LiDAR 1,550



นาโนเมตร จึงเป็นอีกหนึ่งความสำเร็จในกลยุทธ์ทางด้านเซ็นเซอร์นั่นเอง ซึ่งในปัจจุบันการขับเคลื่อนส่วนใหญ่ยังเป็นฝีมือมนุษย์ แต่ทุกระบบก็กำลังพัฒนาเพื่อความปลอดภัยทั้งในปัจจุบันและในอนาคตได้อย่างต่อเนื่อง

S:UU Right-Turn Assist System

ระบบช่วยเบรคฉุกเฉินขณะกำลังเลี้ยวจะช่วยเหลือผู้ขับขี่ในสถานการณ์ที่อาจเกิดความสับสนในการเลี้ยวขวา และมองไม่เห็นผู้ใช้ถนนทางด้านหลัง ซึ่งเทคโนโลยีฟังก์ชันต่างๆ เหล่านี้ยังรวมถึงระบบช่วยเบรคฉุกเฉินขณะกำลังเลี้ยว (Right-Turn Assist System) สำหรับรถโดยสาร

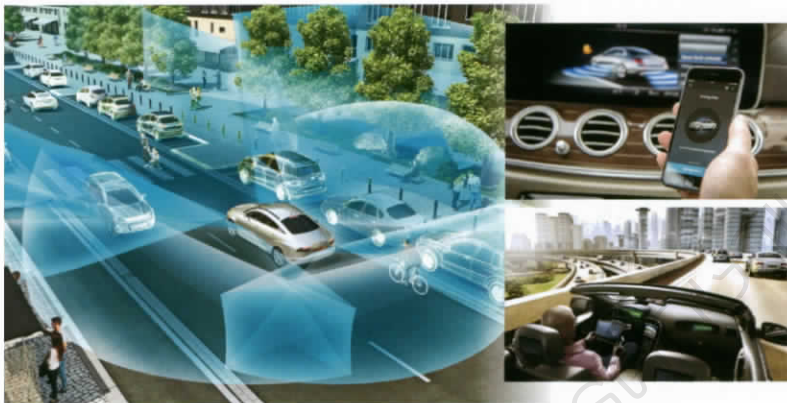
ช่วยเบรคฉุกเฉินขณะกำลังเลี้ยวในรถบรรทุกและสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดที่ทำให้มีผู้เสียชีวิต (โดยเฉพาะรถเล็กๆ อย่างจักรยาน) ได้ถึง 36 เปอร์เซ็นต์

Collision Warning with Brake Support

ระบบนี้จะทำงานผ่านระบบเรดาร์ (Radar : Radio Detection And Ranging) คือ การตรวจจับวัตถุรวมไปถึงตำแหน่งและความเร็วของวัตถุนั้นด้วยคลื่นวิทยุ โดยจะส่งสัญญาณ (Pulse) ออก

เท่ากับครึ่งหนึ่งของผลคูณระหว่างความเร็วกับเวลาที่คลื่นวิทยุเดินทางไปและกลับ ส่วนความเร็วของวัตถุจะคำนวณโดยใช้หลักการของ Doppler (Doppler Principle) คือ เมื่อวัตถุวิ่งเข้าสู่เครื่องส่งเรดาร์ สัญญาณสะท้อนกลับจะมีความถี่เพิ่มขึ้นจากความถี่ของสัญญาณที่ส่งออกไป สรุปคือ เรดาร์ช่วยให้เราสามารถตรวจพบวัตถุในระยะไกล พร้อมระบุทิศทาง, ตำแหน่ง และความเร็วของวัตถุได้ด้วย

นอกจากนี้ยังมีระบบป้องกันการชนปะทะโดยอาศัยคลื่นสัญญาณเรดาร์ในการตรวจจับการเคลื่อนไหวของรถคันหน้า



เซ็นเซอร์ กล้อง เรดาร์ ต้องทำงานร่วมกันอย่างคงที่ และคงทนทุกสภาพการณ์

สาธารณะ ที่เมื่อผู้ขับขี่อยู่ในสถานการณ์ที่อาจเกิดความสับสนขณะกำลังเลี้ยวหรือไม่เห็นว่ากำลังมีผู้ขับขี่จักรยานเข้ามาใกล้ทางด้านหลัง เรดาร์จะส่งสัญญาณไปยังระบบเบรคเพื่อให้ยานยนต์หยุดก่อนที่จะเกิดการชนขึ้น ซึ่งฟังก์ชันความปลอดภัยดังกล่าวยังเป็นการปกป้องผู้เดินทางเท้าและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วย

จากการวิเคราะห์และการศึกษาวิจัยของ Continental ทางด้านการเกิดอุบัติเหตุจราจร เทคโนโลยีระบบช่วยเบรคฉุกเฉินขณะกำลังเลี้ยวสำหรับรถโดยสารสาธารณะสามารถช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในประเทศเยอรมนีได้ถึง 5 เปอร์เซ็นต์ ของอุบัติเหตุทั้งหมดที่ผู้ขับขี่จักรยานเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส และในประเทศญี่ปุ่น 7 เปอร์เซ็นต์ สำหรับในสหรัฐอเมริกา 8.5 เปอร์เซ็นต์ ของอุบัติเหตุทั้งหมดจะมีผู้ขับขี่จักรยานเสียชีวิต และ 6 เปอร์เซ็นต์ ที่มีการบาดเจ็บเพียงเล็กน้อย

การติดตั้งระบบช่วยเบรคฉุกเฉินขณะกำลังเลี้ยวในรถบรรทุกจะมีผลบังคับใช้ทั่วทั้งสหภาพยุโรปสำหรับยานยนต์รุ่นใหม่ทุกรุ่นตั้งแต่ปี 2020 เป็นต้นไป เนื่องด้วยอัตราตัวเลขที่เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจนของการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตที่แสดงให้เห็นว่าทางสหภาพยุโรปจะต้องออกกฎข้อบังคับดังกล่าวโดยเร็วที่สุด ทั้งนี้ในประเทศเยอรมนีได้มีการติดตั้งระบบ

ไปในคลื่นวิทยุ จนเมื่อตกกระทบกับวัตถุที่ (บังเอิญเข้ามา) กีดขวางเส้นทางของคลื่นวิทยุ เจ้าคลื่นนี้ก็ถูกสะท้อนกลับโดยวัตถุนั้น และสัญญาณของคลื่นที่สะท้อนกลับนี้จะถูกเครื่องรับสัญญาณนำมาวิเคราะห์ทำให้สามารถระบุตำแหน่งและความเร็วของวัตถุนั้น

การคำนวณระยะทาง จะคำนวณจากระยะเวลาที่สัญญาณใช้ในการเดินทางออกจากเครื่องส่งจนถึงตอนที่คลื่นนั้นถูกสะท้อนจากวัตถุกลับมาที่เครื่องรับ ระยะทางจึง

ทำให้ระบบทราบถึงตำแหน่งและความเร็วของรถคันหน้า และหากระบบวิเคราะห์ (จากความเร็วของตัวรถ) แล้วว่ามีโอกาสที่จะมุดท้ายรถคันหน้า ก็จะแจ้งเตือนผ่านเสียงและไฟกะพริบที่กระจกบานหน้า ในระดับที่สูงขึ้นไปจากแผงหน้าปัดตามด้วยการเตรียมพร้อมจะชะลอความเร็วอัตโนมัติ ควบคู่ไปกับการร่วมมือกับระบบเพิ่มแรงเบรคเพื่อช่วยให้ระบบเบรคมีประสิทธิภาพสูงสุดในการหยุดรถได้อย่างทันทั่วทั้ง

ทั้งหลายทั้งมวลก่อนก้าวไปสู่อุค "ขับเคลื่อนอัตโนมัติ" แบบ 100 เปอร์เซ็นต์ ระบบจะวิเคราะห์หรือส่งสัญญาณอย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุก็ยังคงขึ้นจากการที่ผู้ขับไม่ตอบสนองต่อแสงและเสียงที่แจ้งเตือน ส่วนระบบจะช่วยเหลือโดยตัดสินใจแทนได้กับหรือไม่ อันนี้คงแล้วแต่ดวงกรรมมัง !!?

ขอบคุณข้อมูลและภาพประกอบจาก www.continental-corporation.com, www.technologyvehicles.com



ภาพจาก en.wikipedia.org

การปรับรถให้อยู่ในตำแหน่ง

ที่เหมาะสม



ภาพจาก iohen.co.uk

ในการขับรถอย่างแรกที่เราห้จะละเอียดถี่ถ้วน ใส่ใจกัน ก็คือเรื่องของการปรับรถให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมและถูกต้อง ซึ่งมักจะว่ากำหนดตามความเคยชิน เห็นความสบายก็มากกว่า ต่างกับความเป็นจริงที่จะให้ควาสำคัญในเรื่องเหล่านี้มากกว่า ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของตำแหน่งเบาะห้ การปรับกระจกมองข้าง หรือตำแหน่งการจับพวงมาลัย เพื่อที่จะให้สามารถบังคับทิศทางและควบคุมรถได้อย่างมั่นคง

มาลองตรวจเช็คว่าเก้ที่ขับรถทุกวันน้ เจ้าตำแหน่งต่างๆ นั้นมีการปรับให้เหมาะสมถูกต้องหรือไม่ ถ้าถูกต้องก็นับว่ามีฝีมือและความรู้ในการขับรถเป็นอย่างดี แต่ถ้าพบว่าไม่ถูกต้องก็ควรปรับปรุงและแก้ไข การที่เราสามารถขับรถได้จากการปรับที่ไม่ถูกต้องนั้นไม่ได้หมายความว่ามันจะเป็นเรื่องดีเสมอไป

การจัดทำน้ Positioning

ทำน้ที่ด้จะช่วยให้ความสามารถในการควบคุมพวงมาลัยรถได้อย่างมั่นคงและเที่ยงตรงตลอดการขับข้ รวมทั้งช่วยลดอันตรายในยามที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นได้ด้วย

การขึ้นไปนั่งบนรถก่อนที่จะสตาร์ทติดเครื่องยนต์ ควรตรวจสอบและปรับเบาะน้ให้เหมาะสมถูกต้องเสียก่อน โดยเริ่มจากความห่างของขาหรือเข้าเป็นอันดับแรก ควรเลื่อนเบาะและปรับความสูงให้อยู่ในระยะที่สามารถเหยียบคล้ชท์และเบรคจนพ้ันได้สุด โดยที่เข่ายังงออยู่พอสมควรไม่ได้เหยียดขาตรงจนมากเกินไป ทั้งนี้เพื่อให้มีแรงในการกดคันเร่ง เบรค และคล้ชท์ได้ง่าย และสามารถควบคุมน้หน้าห้ก้เท้าในการเหยียบได้ การน้ห่างจนขาเกือบเหยียดตรงหรือเหยียดตรงในขณะที่เหยียบคล้ชท์หรือเหยียบเบรคนั้น นอกจากจะทำให้มีแรงกดเท้าน้อยแล้วยังไม่สามารถควบคุมน้หน้าห้ก้หรือแรงกด

ตลอดจนระยะได้ตามที่ต้องการ ยามที่รถเกิดอุบัติเหตุยังอาจเกิดแรงกระแทกกลับมายังขาอันทำให้เกิดอาการบาดเจ็บและอาจจะหักลงได้ แต่ถ้ามีการงอเข่าก้จะช่วยลดแรงกระแทกให้น้อยลงช่วยลดอาการบาดเจ็บได้

ต่อจากนั้นก็มาปรับระยะห่างของตัวกับพวงมาลัย โดยการจับพวงมาลัยในขณะที่ข้อศอกยังงออยู่ แขนไม่ได้เหยียดตรงจนสุด นอกจากนี้ให้ทดลองหมุนวงพวง

มาลัยโดยไม่ปล่อยมือที่จับวงพวงมาลัยออก หมุนไปจนกระทั่งแขนซ้อนทับกัน แล้วพบว่าไหล่ยังชิดพนักพิงหลัง ไม่ต้องยกหรือยื่นไหล่จนหลุดออกจากพนักพิงเบาะ แล้วยังคงสามารถใช้แรงบังคับพวงมาลัยได้อย่างสะดวก ทั้งนี้เพราะก้ตัวเรายังติดอยู่กับเบาะ ก้สามารถขยับแขนไปควบคุมพวงมาลัยได้ ไม่ใช่เอาพวงมาลัยเป็นที่เกาะยึดตอนเลี้ยวทำให้เสียหลักและยากต่อการควบคุมรถ



ภาพจาก driving-tests.org

การจับพวงมาลัย Hand Grip

การจับกริพให้ถูกต้องเหมาะสมกับวงพวงมาลัย จะช่วยให้ใช้งานสามารถควบคุมพวงมาลัยและทิศทางได้ดี แม้จะเป็นช่วงวิกฤติก็ตาม

การควบคุมและบังคับทิศทางของรถน้อยู่ที่ "พวงมาลัย"



ภาพจาก motortrend.com

นั่นเอง ซึ่งถือว่าเป็นส่วนสำคัญที่สุดในการสื่อสารระหว่างคนขับกับรถ แต่คนขับรถอีกมากที่ไม่เห็นความสำคัญในเรื่องนี้ คิดเพียงว่าแค่เอามือจับพวงมาลัยให้หมุนไปมาได้ตามที่ต้องการก็เพียงพอแล้ว ไม่คำนึงถึงวิธีจับหรือการหักเลี้ยวพวงมาลัย

ดังนั้นจึงไม่ใช่เรื่องแปลกที่จะเห็นลักษณะการหักเลี้ยวแบบ “ขับรถสลิบล้อ” โดยการเอามือเข้าไปสอดในวงพวงมาลัยแล้วหักเลี้ยวกันเกลื่อนเมือง ซึ่งอันที่จริงแล้วการดูว่าคนขับรถนั้นชำนาญและมีเทคนิคการขับรถมากน้อยแค่ไหน เค้าก็ดูจากการบังคับและหักเลี้ยวพวงมาลัยนี่แหละ ลองมาเรียนรู้เทคนิคการจับและหมุนพวงมาลัยที่ถูกต้องกันดีกว่า

เริ่มจากตำแหน่งการวางมือที่พวงมาลัย มือควรจะวางอยู่ในตำแหน่งตายตัวเสมอ แม้กระทั่งยามเจอโค้งแคบโค้งอันตราย (เทคนิคแบบนี้ไม่ได้ใช้สำหรับรถแข่งเพียงอย่างเดียวเท่านั้นแต่อยากแนะนำให้ทุกคนลองใช้ด้วยเช่นกัน) เริ่มแรกให้นึกภาพพวงมาลัยเป็นหน้าปัดนาฬิกา เข็มจะชี้อยู่ที่เวลา 9 นาฬิกา และ 3 นาฬิกา ในการขับรถแข่งอาจต้องใช้หัวแม่มือในการบังคับปุ่มสวิตช์ต่างๆ แต่ถ้ากับรถธรรมดาแล้วเค้าจะพับมือไว้ที่ก้านพวงมาลัยทั้งสอง ทำให้บังคับรถได้ง่ายขึ้นและควรฝึกหัดใช้วิธีนี้ให้ติดเป็นนิสัย

การจับพวงมาลัยแบบนี้ทำให้คนขับรู้ว่าล้อหน้ากำลังชี้ไปยังทิศทางใด แม้แต่เวลาที่ขับไปบนถนนที่มีน้ำและรถอาจสั่นไถล อุบัติเหตุส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นจากการแฉลบหรือสั่นไถลนั้น เป็นเพราะล้อหน้าไม่หันหน้าไปยังทิศทางที่ไม่เหมาะสม ถ้ารถเริ่มสั่นและเริ่มลื่นเมื่อไหร่ รถจะพุ่งไปยังทิศทางที่ล้อหน้าหันไปอยู่นั่นเอง ถ้าล้อชี้ไปยังคูน้ำข้างทาง แน่หนอนว่านั่นเป็นที่ที่รถกำลังมุ่งหน้าไป

หากมีการวางมือทั้งสองข้างไว้ในตำแหน่งที่เหมาะสม จะทำให้สามารถรับมือได้กับทุกโค้งในทุกรูปแบบ และสามารถหลบหลีกอุบัติเหตุใดๆ ได้อย่างเบาใจ ไม่ว่าจะมีรถมาเร็วแค่ไหนก็ตาม ซึ่งความรู้สึกแบบนี้จะไม่เกิดขึ้นในตัวคนขับที่คิดเอาเองว่าตัวเองเก่ง หรือชอบแสดงท่าว่าขับรถเก่ง นักขับรถประเภท “ของจริง” นั้นไม่มีวันขับรถด้วยการใช้มือจับ



ภาพจาก commons.wikimedia.org

พวงมาลัยเพียงมือเดียว ไม่วางตำแหน่งมือทั้งสองเอาไว้ทางด้านล่าง หรือด้านบนของพวงมาลัยด้านใดด้านหนึ่งเท่านั้น นักขับรถ “ของจริง” นั้น จะไม่ทำท่าราวกับว่ากำลังล้างจานอยู่ (โดยการ

วางฝ่ามือไว้บนพวงมาลัย) และจะไม่ทำท่ารีดนมวัว (วางมือไว้ด้านในพวงมาลัย) การละมือจากพวงมาลัยนั้นควรกระทำก็ต่อเมื่อเข้าโค้งอันตราย ดับเครื่อง หรือขับรถเข้าจอดเท่านั้น เพราะต้องมีการเปลี่ยนมือเปลี่ยนตำแหน่งจับพวงมาลัย เมื่อมีการหมุนพวงมาลัยไปให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้



ภาพจาก driversdiary.com

เทคนิคการเปลี่ยนตำแหน่งมือ
หากเส้นทางมันตรงลูกเดียวคงไม่มีปัญหา แค่เอามือจับบนพวงมาลัยที่ตำแหน่ง 9 กับ 3 นาฬิกาก็พอแล้ว แต่ในความเป็นจริงมันต้องมีทางโค้งทางเลี้ยว แคมยังมียูเทิร์นอีกด้วย จึงต้องมีการหมุนพวงมาลัย ซึ่งหมายความว่ามือจะต้องปล่อยพวงมาลัยในบางจังหวะ อีแบบนี้ควรทำอะไรและต้องออกแรงมือไหนถึงจะถูก...??!!

ในการเปลี่ยนตำแหน่งมือบนพวงมาลัยโดยใช้วิธีบังคับการเข้าโค้งด้วย มือที่อยู่ทางด้านนอกของโค้ง (โค้งซ้ายใช้มือขวา โค้งขวาใช้มือซ้าย) เพราะถ้าหากใช้มือด้านในโค้งเป็นต้น “ดึง” พวงมาลัยแทน ด้วยการกระทำเช่นนี้ จะทำให้ร่างกายส่วนบนและไหล่เอนลงไปติดกับเบาะนั่ง แต่ถ้าเป็นการใช้มือที่อยู่ทางด้านนอกโค้ง จะสามารถรู้สึกได้เลยว่าสามารถสัมผัสกับรถมากขึ้น ซึ่งจะช่วยให้บังคับพวงมาลัยได้

ดีขึ้นด้วย โดยเฉพาะการเข้าโค้งด้วยความเร็ว

ถ้าตำแหน่งของมือด้านในส่วนโค้งลงมาอยู่ที่ต้นขาเมื่อไหร่ (มือขวาอยู่ในตำแหน่ง 5 นาฬิกา สำหรับโค้งขวา หรือมือซ้ายอยู่ที่ตำแหน่ง 7 นาฬิกาสำหรับโค้งซ้าย) ให้ละมือออกจากการจับพวงมาลัย แล้วให้ใช้แต่มือที่อยู่ทางด้าน

นอกโค้งหรือมือที่อยู่คนละด้านกับโค้ง (โค้งขวาคือมือซ้าย โค้งซ้ายคือมือขวา) หมุนพวงมาลัยต่อไป ในขณะที่เดียวกันนั้นมือที่อยู่ด้านในโค้งหรือด้านเดียวกับโค้ง (โค้งขวาคือมือขวา โค้งซ้ายคือมือซ้าย) ที่ละมือไว้จะ

อ้อมขึ้นไปจับพวงมาลัย โดยจะมีลักษณะคล้ายคร่อมอีกมือแล้วดึงพวงมาลัยให้หมุนต่อจะทำให้พวงมาลัยหมุนได้มากขึ้น ส่วนมือด้านนอกให้ปล่อยจากวงพวงมาลัยแล้วขยับมาจับในตำแหน่งเริ่มต้น และถ้าวงเลี้ยวยังไม่พอก็สามารถหมุนพวงมาลัยต่อไปจนสุด

ในเรื่องของการจับพวงมาลัยและเทคนิคการเปลี่ยนตำแหน่งมือได้รับการพิสูจน์มาแล้วว่าใช้ได้จริง ซึ่งในตอนเริ่มหัดช่วงแรกๆ นั้นอาจจะรู้สึกว่ามันผิดเท่าไรนัก โดยเฉพาะพวกที่เคยชินกับการขับพวงมาลัยด้วยท่า “ล้างจาน” หรือ “รีดนมวัว” มานาน และแนะนำให้ลองฝึกเทคนิคนี้บนเส้นทางที่คดเคี้ยว..

สำหรับรถที่พวงมาลัยปรับระดับสูง-ต่ำ หรือสามารถปรับระยะใกล้-ไกลได้ ก็ควรปรับให้ถูกต้องเหมาะสม โดยก่อนอื่นให้ปรับความสูงของเบาะนั่งจนกระทั่งเหมาะสม ไม่สูงเกินไปจนเข้าติดขอบล่างพวงมาลัย หรือต่ำจนมองไม่พ้นแผงหน้าปัด โดยเฉพาะคุณสาว ๆ ตัวเล็กๆ ก็อาจต้องใช้เบาะเสริมรองกันเข้ามาช่วยงาน ต่อ



ภาพจาก news.jointementairesearch.nihrac.uk

จากนั้นก็ปรับพวงมาลัยไม่ให้สูงจนขอบวงด้านบนมาดบังสายตา หรือตำแหน่งจนกระทั่งบดบังมาตรวัดต่างๆ บนหน้าปัด ส่วนความห่างก็ไม่ชิดเข้ามาติดหน้าอกจนต้องงอแขนมากไป หรือห่างจนต้องเหยียดแขน มีความรู้สึกแขนงอพอสบายๆ และหมุนพวงมาลัยได้โดยไหล่ไม่หลุดจากพนักพิงเบาะ

ลดจุดบอด

ปรับกระจกมองข้างและกระจกส่องหลังให้เหมาะกับสายตา และการมอง เพื่อให้มีจุดบอดน้อยที่สุด

การปรับกระจกมองข้างให้ปรับหลังจากปรับตำแหน่งที่นั่งเรียบร้อยแล้ว โดยการปรับระดับสูง-ต่ำนั้นให้ปรับแนวขอบถนนหรือแนวเส้นสายตาไว้ที่กึ่งกลางกระจก สำหรับมุมข้างนั้นให้เลื่อนจนด้านในของกระจกสามารถมองเห็นตัวรถได้เล็กน้อย เพื่อใช้เป็นตัวเปรียบเทียบกับตำแหน่งและระยะที่มองเห็น ถ้าหากมีการปรับกระจกมองข้างเบนออกทางด้านนอกมากเกินไป จนกระทั่งมองไม่เห็นส่วนของตัวถังรถ ก็ยากจะกะเกณฑ์ตำแหน่งที่เรามองเห็น หรือปรับปลายกระจกมองข้างหุบเข้ามาจนมองเห็นส่วนของตัวรถมากเกินไป ก็จะทำให้มุมมองเห็นนั้นแคบ และเกิดเป็นจุดบอดของมุมมองด้านข้างโดยเฉพาะรถที่ตีคู่มาด้านข้างก็จะไม่สามารถมองเห็นได้

สำหรับกระจกส่องหลังถ้าขับตามปกติหรือโดยทั่วไปก็ส่องเอาไว้ตรงกลาง ยกเว้นเป็นพวกขับรถซิ่งวิ่งแถวเลนซ้ายเป็นประจำก็ควรปรับกระจกกันไปทางขวาเล็กน้อย

ก็จะช่วยเพิ่มมุมมองทางด้านขวาได้มากกว่าเดิม สะดวกตอนเปลี่ยนเลนไปทางด้านขวา หรือหากเป็นคนขับรถเร็วชอบวิ่งอยู่เลนขวา การปรับกระจกมองหลังให้เบียงไปทางซ้ายเล็กน้อย ก็จะช่วยให้เห็นพื้นที่ทางด้านซ้ายกว้างขึ้น ช่วยเพิ่มมุมมองทางด้านขวาช่วยให้การเปลี่ยนเลนไปทางซ้ายจะสะดวกและคล่องตัวเพิ่มขึ้น บางคนอาจจะชอบเปลี่ยนเอากระจกมองมาแปะทับลงไปบนกระจกเดิม เพื่อเพิ่มมุมมองให้กว้างขึ้น ลักษณะเช่นนี้ก็ควรเลือกกระจกที่มีน้ำหนักเบาที่สุด เพื่อไม่ให้กระจกเดิมห้อยพับลงมา เพราะต้องรับน้ำหนักมากเกินไป

ในการขับรถเข้าโค้งสิ่งสำคัญมากที่สุดอีกอย่าง คือ เรื่องของการมอง เพราะตำแหน่งที่มองจะเป็นจุดหมายที่เราจะไปตามธรรมชาติ ใครที่ยังจำได้ถึงตอนหัดขี่รถจักรยาน หรือเพิ่งขี่เป็นใหม่ๆ ยังไม่คล่องและชำนาญ จะพบว่าการหักหลบสิ่งกีดขวางนั้นทำได้ยากลำบากนัก สาเหตุสำคัญนั้นอยู่ที่การมอง คือ มักจะมองไปที่สิ่งกีดขวาง โดยเกรงว่าจะชน และผลก็มักจะกลายเป็นว่าเกิดการชนขึ้นจริงๆ



ภาพจาก freepik.com

ตำแหน่งที่มอง เป็นเรื่องสำคัญ

ลองสังเกตตัวเองว่าเวลาขับรถเข้าโค้งนั้นได้มองที่จุดไหน...?? บางคนอาจจะมองที่ขอบทางพวกไหล่ถนนบ้างก็มองเสาหลักหรือรั้วกันขอบทาง และก็มึนงงไม่น้อยที่ขอบมองเห็นกลางแบ่งถนน ซึ่งการมองตามตำแหน่งเหล่านี้แม้จะไม่ถูกต้องนัก แต่ก็ไม่ได้ว่าเป็นการกระทำผิด ต่างกับพวกที่ขอบมองสาวๆ ข้างถนน... อันนี้ผิดเต็มๆ !!!

ทั้งนี้เป็นเพราะสมองเรามุ่งไปที่สิ่งกีดขวางมือที่จับแฮนด์จักรยานก็เลยพาไปยังตำแหน่งนั้นอย่างอัตโนมัติ แต่ถ้าเพียงเรามองไปยังข้างๆ สิ่งกีดขวาง หรือช่องทางที่หลบสิ่งกีดขวางเพียงเท่านั้นเองก็สามารถหลบสิ่งกีดขวางไปได้ อย่างง่ายดาย

ในการขับรถเข้าโค้งก็เช่นกัน ตำแหน่งที่เราควรระเนนในการมอง คือ เส้นทาง (อินพลอตภัย) ที่เราจะไป อันได้แก่บริเวณพื้นถนนส่วนที่เราควรระเนนเท่านั้นเอง นอกนั้นอาจแค่กวาดตามองอย่างรวดเร็ว หรือมองสภาพโดยรวมว่าเป็นประการใดบ้าง มีช่องทางไหนที่อะไรโผล่พรวดพราดขึ้นมาขวางทาง หรือมีอะไรอยู่ข้างทางที่น่าจะเป็นอุปสรรคหรือก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้



ภาพจาก pitstop.gran-turismo.com

สั่งซื้อได้ที่ LINE : @yanyont ...ถ้าส่งฟรี!

นักเล่นมอเตอร์ไซค์ โดย ยานยนต์สแควร์ กรุ๊ป ครอบคลุมความเข้าใจ รถใหม่ รถแต่งสวย รถนำใช้ เพื่อผู้รักและผู้ใช่มอเตอร์ไซค์ทุกประเภท **ฉบับที่ 393 เดือนเมษายน 2564** คอลัมน์นำอ่านมากมายที่ยากและน่า รายงานการฉบับใหม่ **มอเตอร์ไซค์ใหม่ แกะกล่องลองขี่/Bike Walker All New HONDA PCX160** ออโตเมติกคลาสพรีเมียมพิทัก 160 เวอร์ชันล่าสุด กับ **BENELLI TRK 502X 2021** สายลุยคืนดาวเวอร์ชันใหม่ ขี่แล้วหล่อดังๆ

เปิดชมก่อนซื้อ ณ จุดจำหน่ายหนังสือทั่วประเทศ และที่



อย่าขับอย่างเดียว

แจกแจงวิธีแก้ปัญหารถยนต์

เรื่องยุ่งๆ รุ่นอายุของรถ

- รั่วทากปียกน้ำ
- ยางอะไหล่ล้าหายตัว
- รถวิ่งไม่ตรงทาง



ภาพจาก pinterest.com

เป็นที่คาดหวัดกันว่าเศรษฐกิจโลกกำลังฟื้นตัวจากผลของวัคซีนป้องกันโควิด-19 ที่เริ่มมีการใช้ไปหลายประเทศแล้ว ส่วนจะเป็นตัวอริหรือไม่นั้นสามารถดูได้จาก “ราคาน้ำมันตลาดโลก” เป็นหลัก หากราคาน้ำมันสูงขึ้นก็แปลว่าเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัวแล้ว ดังนั้นหากพบว่าน้ำมันบ้านเราขึ้นราคาก็น่าจะดีไ้มากกว่า แต่ถ้าราคาน้ำมันลดต่ำลงหมายความว่าเศรษฐกิจยังพุดอยู่ หรือถ้าราคาน้ำมันขึ้นบ้างลบบ้าง ก็คงเป็นเพราะเศรษฐกิจขึ้นๆ ลงๆ ไป... แล้วเศรษฐกิจบ้านเราเป็นประการใดนั้น ก็ให้ดูจากเศรษฐกิจโลกเป็นหลัก หากทุกประเทศกำลังฟื้นตัวกันหมดเมื่อไหร่ เศรษฐกิจบ้านเราจะฟื้นตัวขึ้นมาอย่างอัตโนมัติโดยไม่ต้องทำอะไร...
 ไปต่อยไปตามบุญตามกรรมตามเศรษฐกิจโลกแบบที่กำกับอยู่ตอนนี้แหละ

เมื่อวันหยุดสุดสัปดาห์ปลายเดือนก่อน ตามปกติจะอยู่บ้านนอนดูหนัง “คุณ” หรือพวกหนัง “แอ็คชั่น” มันๆ แต่วันนั้นเกิดรู้สึกไม่อยากดูหนังขึ้นมาเฉยเลย แล้วก็ไม่รู้จะทำอะไรนอกจากนอนกลิ้งไปกลิ้งมา ตอนแรกตั้งใจว่าจะอาบน้ำให้ “ไอ้ตัวดูด” แต่เห็นมันยังไม่หอมเหม็นเท่าไร และตอนนั้นมีฝนตกปรอยๆ คิดว่าคงไม่เหมาะที่จะไปยืนตากละอองฝนล้างรถ เดี่ยวเกิดเป็นหวัดขึ้นมาจะยุ่งกันใหญ่ คนอาจเข้าใจผิดว่าเป็นโควิด-19 จึงตัดสินใจอาบน้ำแต่งตัวคว “ไอ้ตัวดูด” ไปที่สังสรรค์ “หลังเลิกงานก่อนกลับบ้าน” กะว่าคงเจอพรรคพวกบางคนจะได้มีเพื่อนคุยแก้เซ็งได้

มันเป็นอะไรที่แปลกพิสดารเกินคาด เพราะเมื่อไปถึงปรากฏว่าไม่เจอพรรคพวกอยู่ซักกะคน ซึ่งถือว่าเป็นเรื่องเหลือเชื่อมาก แสดงว่าต้องมีเหตุการณ์อะไรเกิดขึ้นซักอย่างแล้ว แต่ก็ไม่ได้ใส่ใจเท่าไร เนื่องจากที่นั่นมีเรื่องน่าสนใจกว่า รู้สึกว่าวันนั้นบรรดา “หญิง” จะคับคั่งเป็นพิเศษ โดยเฉพาะสาวเจ้างานหนึ่ง ผมยาว ขาว หมวย และอิมเป็นพิเศษ (ขออย่าเป็นพิเศษจริงๆ) นอกจากนี้ยังได้ใส่เสื้อคอเว้าลึกอีกต่างหาก เข้าใจว่าเป็นของนอกแน่นอน ส่วนจะเมตตินญี่ปุ่นหรือเกาหลีก็ไม่แน่ใจ
 ขณะที่กำลังเพลินอยู่กับการจิบ “วุ้น” ชมภูเขาหิมะ..เอ๊ย.. ชมหญิงอยู่นั้น ก็เกิดความรู้สึกเหมือนกับว่ามีใครมายืนอยู่ข้างหลัง เมื่อหันไปมองก็พบพรรคพวกคนหนึ่งยืนอยู่ โดยสายตาจับจ้องอยู่ที่เป้าหมายเดียวกัน ทำให้ต้องรีบหลบ เพราะเกรงว่าน้ำลายเพื่อนจะหยดลงมาโดน...



ภาพจาก cbc-ks-mk.com

ปล่อยให้เพื่อนยืนมองอยู่พักหนึ่งก็รีบสะกิดให้รู้ตัว เพราะเพื่อนซักจะทำหน้าที่จนเกินเหตุไปแล้ว สมควรที่จะเก็บอาการเอาไว้บ้าง เดี่ยวใครเค้ามามีเห็นจะเข้าใจผิดเอา ฝ่ายเจ้าเพื่อนพอดูสะกิดค้อยรู้สึกตัวรีบนั่งลง แล้วทำท่าสงบเสงี่ยมเจียมตัว เหมือนพนักงานอิตอนมีเจ้านายมาเดินตรวจ แต่รู้สึกว่ามีการใช้สายตาชำเลืองมองเป็นระยะๆ เหมือนกัน ของแบบนี้ถ้าเป็นผู้ชายทั้งท่อนใครทำเฉยได้ก็เกินไปแล้ว... ออกจะเบ้อเริ่มปานนั้น
 ต่อจากนั้นก็นั่งคุยกับเพื่อนถึงเรื่องนุ่นเรื่องนี้ โดยระหว่างนั้นก็ใช้ตาให้เป็นประโยชน์ มองวิวที่เดินผ่านโต๊ะไป หรือบางทีก็ซอกแซกไล่เซตไปมองวิวที่โต๊ะใกล้ๆ ถ้าเป็นสเป็คหรือมีหุ่นน่าสนใจ เล่นเอาเพลินจนเวลาผ่านไปอย่างไม่รู้ตัว



ภาพจาก itstillruns.com

มีอยู่ตอนหนึ่งเจ้าเพื่อนคนนี้ได้คุยถึงเรื่องของพรรคพวกอีกคน เจ้าเพื่อนคนนั้นแอบพากันไปเที่ยวสุดโชนแถวชายทะเล (ซึ่งเป็นเรื่องธรรมดาตามประสาของใหม่ ก็ย่อมมีรายการเอาอกเอาใจกันนิดหน่อยพาเที่ยวนู่นเที่ยวนี่ ส่วนของเก่าๆ ก็ให้อยู่เฝ้าบ้านไปตามระเบียบ) พอไปถึงและเห็นความสวยของท้องทะเลแถวนั้นที่น้ำใสบรรยากาศดี ไม่สกปรกและคับคั่งเหมือนแหล่งท่องเที่ยวทั่วไป คงเป็นเพราะช่วงนี้ที่โควิด-19 กำลังรุ่งเรือง คนเลยมาเที่ยวกันน้อย ทำให้น้องหนูเกิดอารมณ์อยากเล่นน้ำทะเลเล่นมากก็เลยชวนเจ้าเพื่อนคนนั้นลงไปลุยทะเลด้วยกัน ฝ่ายเพื่อนก็ขัดไม่ได้

และยังต้องการเอาใจน้องหนูด้วย เลยเอาข้าวของที่เกรงว่าจะเสียหายเมื่อเปียกน้ำไปเก็บไว้ในรถ แล้วลือครด

คราวนี้ก็มาถึงตัวกุญแจรีโมทล็อคประตู ไม่รู้ว่าจะเอาไปเก็บไว้ที่ไหน จึงเอาชุดกุญแจใส่ถุงพลาสติกแล้วรัดปากถุงจนแน่น และเพื่อความแน่ใจก็เอาใส่ถุงพลาสติกซ้ำอีกทีแล้วรัดจนแน่นอีกชั้น เรียบร้อยแล้วก็เอาใส่กระเป๋ากางเกงพร้อมรัดกระเป๋াপ้องกันกุญแจหล่นหาย เรียกว่าปกป้องกันอย่างเต็มที่

เจ้าเพื่อนคนนี้จัดว่ารอบคอบทีเดียว แต่ผลไม่เป็นไปตามความคาดหมาย เพราะหลังจากวิ่งรอกกับการเล่นน้ำทะเลแล้วเดินกลับมาที่รถเพื่อเอาของพอแกะกระเป๋ากางเกงหยิบเอาถุงพลาสติกที่ใส่กุญแจรถออกมาพบว่ามันน้ำเข้าไปในถุงพลาสติกจนรีโมทเปียก ซึ่งไม่คิดว่าน้ำจะเข้าไปได้ทั้งๆ ที่รัดเอาไว้แน่นหนาแล้ว และเมื่อใช้รีโมทกดปลดล็อคประตูก็ไม่ทำงาน ตอนแรกเข้าใจว่าน้ำอาจจะซึมเข้าไปข้างใน ก็เลยเอากระดาษมาเช็ดจนแห้ง พยายามสลัดเอาน้ำออกแต่ก็ยังไม่สามารถใช้รีโมทกดปลดล็อคประตูได้ ยิ่งดีที่รถของเพื่อนคนนั้นเป็นระบบที่ใช้กุญแจรีโมทปลดล็อคประตูได้โดยไม่มีปัญหา หากเป็นรถบางรุ่นเมื่อลือครดด้วยรีโมท ก็ต้องปลดล็อคด้วยการกด

รีโมท หากลือครดด้วยรีโมทแล้วใช้กุญแจไขออก รถจะร้องส่งเสียงไววายวายนที

ตอนแรกเจ้าเพื่อนก็ไม่กังวลใจอะไรนัก ตั้งใจว่าพอมีเวลา ก็จะแกะรีโมทออกมา แล้วใช้โดริเป่าผมเป่าให้แห้ง การทำงานของรีโมทก็จะกลับมาใช้ได้เหมือนเดิม หรือทิ้งกุญแจรีโมทเอาไว้จนแห้งก็อาจจะใช้ได้แล้ว จนกระทั่งตอนหลังได้จัดการแกะออกมาเป่าให้น้ำระเหยออกไป ตัวรีโมทก็ยังไม่สามารถทำงานได้ และที่สำคัญเจ้าเพื่อนมีรีโมทเหลือตัวนี้เพียงตัวเดียวเท่านั้น จำไม่ได้ว่าเอารีโมทสำรองไปเก็บไว้ที่ไหนซะแล้ว จึงขับรถเอารีโมทไปให้ทางศูนย์ฯ เข้าใจว่าทางศูนย์ฯ จะซ่อมหรือเปลี่ยนรีโมทตัวใหม่ให้คงจะไม่ก็ตั้งดี แต่ปรากฏว่าทางศูนย์ฯ แจ้งว่ารีโมทเสียแล้วต้องเปลี่ยนใหม่ทั้งชุด สำหรับค่าใช้จ่ายนั้นอยู่ประมาณ 20,000 บาท เพราะต้องติดต่อกลับไปยังบริษัทแม่ที่ต่างประเทศ แล้วให้ส่งรีโมทชุดใหม่มาให้ ฝ่ายเพื่อนคนนั้นพอได้ยินราคาก็ถอยเท้ากลับมาตั้งหลักที่บ้าน แล้วมาปรึกษากับเพื่อนคนนี้ว่าจะจัดการแก้ไขได้อย่างไร ตัวเพื่อนก็เลยเอามาถามต่ออีกทอดหนึ่ง

ระบบรีโมทนั้นมีหลายอย่าง บางประเภทเพียงแค่ใช้เปิดและล็อคประตูรถเท่านั้น อย่างเก่งก็เพิ่มระบบป้องกันขโมยเข้าไป แบบนี้ไม่ค่อยจะมีปัญหาอะไรนัก เพราะระบบไม่ยุ่งยาก อาจจะแก้ไขที่ตัวรีโมทเท่านั้นเอง หรือมีฉะนั้นก็สามารถคิดแปลงเอาชุดรีโมทอื่นมาใช้แทนได้ ค่าใช้จ่ายคงจะไม่เท่าไร

แต่ถ้าเป็นรีโมทรุ่นใหม่ที่ใช้ทำได้สารพัด ทั้งเปิดและล็อคประตู สตาร์ทเครื่องยนต์ หรือเปิดกระจก แบบนี้ต้องพึงระวังสุขภาพของมันให้ดี เพราะระบบจะซับซ้อนแล้วเกี่ยวข้องกับระบบกันขโมยด้วย หากมีปัญหา

ค่าซ่อมหรือเปลี่ยนจะแพงมาก ส่วนรีโมทของเพื่อนคนนั้นยังเป็นแบบธรรมดา ลองขับรถไปตามร้านซ่อมรถประตู ซึ่งเดี๋ยวนี้พัฒนามาซ่อมรีโมทและกระจกไฟฟ้าด้วย น่าจะสามารถแก้ไขปัญหาให้ได้ในราคาที่ไม่โหดจนเกินไป

จบเรื่องนี้ไป เจ้าเพื่อนที่นั่งด้วยก็พูดขึ้นว่า ยังมีเรื่องสอบถามอีกหน่อยอันเป็นเรื่องของญาติคนหนึ่งมาขอคำปรึกษา

เรื่องมีอยู่ว่า ญาติคนนี้นั้นอดใจไม่ไหว เพราะตัวเองใช้รถเก๋งเครื่องเบนซิน มีความรู้สึกว่าการของตัวเองค่อนข้างจะชดหนักไปหน่อย และเห็นว่าอายุรถก็มากโขพอสมควร หากใช้ไปก็ต้องมีรายการซ่อมตามอายุการใช้ ซึ่งไปเจอพวกของหนักๆ อย่างพวกเกียร์ ระบบบังคับเลี้ยว หรือแม้แต่ระบบทำความเย็นมันก็จะลำบาก จึงคิดจะขายรถเปลี่ยนไปคบพวกรถไฮบริดหรือรถไฟฟ้าอะไรทำนองนี้

ครั้งแรกคิดจะคบกับของถูกโดยการนำรถไปติดแก๊สกับเค้ามั่ง แต่พอเห็นรูปรถติดแก๊สที่ไฟโหม่งในหน้าหนังสือพิมพ์ก็เลยเปลี่ยนใจจัดการขายเจ้ารถเก๋งเครื่องเบนซินไป แล้วซื้อรถกระบะ 4 ประตู เครื่องดีเซลมาใช้แทน เพราะนอกจากจะไม่มีปัญหาเรื่องการซาร์จรถกับอายุการใช้ของแบตเตอรี่แล้ว ยังทนทานแข็งแรงมีค่าบำรุงรักษาต่ำ แถมในอนาคตถึงราคาน้ำมันดีเซลจะมีราคาสูงขึ้น ทางภาครัฐก็ต้องช่วยเหลือลดค่าน้ำมันให้เองแหละ...



ภาพจาก liveabout.com

ในด้านการใช้งานดูเหมือนว่าญาติของเพื่อนจะแอบปิเอามาๆ กับเจ้ารถกระบะคันนี้ เนื่องจากต้องเร่งไปนู่นมานี่เป็นประจำ โดยเฉพาะเรื่องการเดินทางออกต่างจังหวัด รถคันโด่งสบาย (แม้จะขับเหนียวกว่ารถเก๋งและช่วงล่างกระด้างกว่าก็ตาม) แถมยังประหยัดน้ำมันอีกต่างหาก ซึ่งอันที่จริงสามารถประหยัดได้มากกว่านี้อีก หากเติมน้ำมันดีเซล B20 ซึ่งทางบริษัทรถบอกว่าได้ แต่ทางเซลล์กับช่างกระซิบบอกว่า

ห้ามใช้เด็ดขาด (เซลล์กับช่างของบริษัทรถกระบะหลายยี่ห้อที่ “กระซิบ” แบบเดียวกันอย่างนี้แหละ ไม่รู้ว่าทางบริษัทน้ำมันหรือทางภาครัฐจะรู้เรื่องรู้ราวกับเค้ามั่งหรือเปล่า)

ปัญหาที่ญาติของเพื่อนประสบอยู่กับการใช้รถกระบะ คือ กลัวรถหายหรือยางอะไหล่หาย ดูระบบล็อคแล้วมันไม่ค่อยจะมั่นคงเหมือนรถเก๋ง และที่สำคัญจะเป็นเป้าหมายในการจ้องขโมยมากกว่ารถเก๋งเยอะ โดยเฉพาะรถกระบะใหม่ๆ แบบนี้ แล้วยิ่งพวกยางอะไหล่ที่มีกระทะแม็กใหม่เอี่ยมด้วยมักจะถูกหมายปองเป็นพิเศษ จึงอยากทราบว่าควรระวังการขโมยอย่างไร



ภาพจาก nytimes.com



ภาพจาก shopee.com.my



ภาพจาก cheapcarkeysScotland.co.uk

ก่อนอื่นต้อง
รู้เอาไว้ก่อนว่า “ไม่มี
อุปกรณ์อะไรที่สามารถ
ป้องกันการขโมยได้ 100
เปอร์เซ็นต์” ทำได้เพียง
แค่ลดโอกาสรถหายให้

เหลือน้อยที่สุดเท่านั้นเอง

พวกอุปกรณ์ป้องกันขโมยนั้นมีอยู่ 2 แบบ คือ ระบบกลไกกับ
ระบบอิเล็กทรอนิกส์

พวกอุปกรณ์ป้องกันขโมยแบบกลไก ก็ได้แก่ พวกระบบกุญแจ
ต่างๆ พวกชุดล็อคเบรค ล็อคคัลท์ซ์ จะสามชั้นสี่ชั้นมีชั้นลดยพร้อมดาดฟ้า
ด้วยหรือไม่ก็ได้ทั้งนั้น รวมทั้งพวกล็อคหรือคาดป้องกันวงมาลัย

ด้านอุปกรณ์ระบบอิเล็กทรอนิกส์ ก็เป็นพวกระบบสัญญาณกัน
ขโมยต่างๆ ซึ่งแบ่งออกเป็นหลายระดับ ซึ่งงานนี้จะรวมทั้งระบบกุญแจ
Immobilizer ด้วย ส่วนระบบตัดน้ำมันหรือตัดไฟ ก็น่าจะถือว่าเป็นพวก
ระบบอิเล็กทรอนิกส์ด้วยเหมือนกัน

พวกขโมยนั้นส่วนใหญ่จะเชี่ยวชาญ หรือเตรียมเครื่องมือ
เครื่องมือพร้อมระบบเดียว บางคนอาจจะเก่งเรื่องกลไก หรือบาง
รายก็ชำนาญเรื่องระบบอิเล็กทรอนิกส์ ประเภทเก่งและเตรียมพร้อมทุก
อย่างมีไม่มากนัก ดังนั้นการติดตั้งระบบกันขโมยก็ควรติดตั้งทั้งระบบกลไก
พวกล็อคเบรค ล็อคคัลท์ซ์ หรือล็อคพวงมาลัย รวมทั้งระบบกันขโมย
ระบบอิเล็กทรอนิกส์ด้วย โดยเลือกยี่ห้อที่มีการประกันภัยยามรถหายด้วย
ก็ดี

การติดตั้งระบบกันขโมย
ทั้งสองอย่าง อาจจะสร้างความ
ยุ่งยากในการใช้รถอยู่บ้าง แต่มัน
ก็เป็นการสร้างความอุ่นใจให้กับ
ขโมยด้วยเช่นกัน ดังนั้นหากขโมย
มาเจอรถเราที่ติดตั้งอุปกรณ์กันขโมย
เอาไว้เพียงแบบนี้ อาจจะเปลี่ยน
ใจหันไปหารถที่เล่นง่ายและใช้เวลา
น้อยกว่าแทน เท่านั้นเราก็รอดตัวไป



ภาพจาก thisismoney.co.uk

ยังมีวิธีการขโมยของในรถหรือบางทีก็ขโมยรถ แต่เกือบทั้งหมด
เป้าหมายจะเป็นการขโมยของในรถมากกว่า ส่วนที่จะก้าวหน้าไปถึงระดับ
ขโมยรถด้วยรู้สึกว่าจะน้อย วิธีนี้การลงทุนของขโมยต่ำมาก แทบจะไม่ต้อง
ใช้ฝีมือเลยมีอะไร เพียงแค่ก่อนขึ้นรถมือก่อนเดียวพอ ทูบกระจกโครม
เดียวก็เรียบร้อยแล้ว หรือจะให้ดูมีฝีมือหน่อยอาจจะลงทุนใช้ไฟแช็คแก๊ส
แบบเตาฟู่เผากระจกให้รั่วก่อนทูป แบบนี้อาการสะเทือนยามกระจกแตก
มีน้อย จนกระทั่งพวกสัญญาณกันขโมยไม่ยอมร้อง ส่วนวิธีป้องกันก็คือ

การติดฟิล์มกรองแสงแบบป้องกันการ
การทุบกระจก แต่ไม่รู้จักทนไฟได้
ขนาดไหนหากต้องไปเจอเข้ากับ
ขโมยที่ใช้ไฟแช็คแบบเตาแก๊ส

ส่วนวิธีแก้ไขและป้องกัน
การหายตัวของยางอะไหล่ มีอยู่

2 อย่างด้วยกัน ประการแรก
หาซื้อพวกกุญแจล็อคแบบพิเศษ
หรืออุปกรณ์ที่ออกแบบมาสำหรับ
ป้องกันการขโมยยางอะไหล่โดย
เฉพาะ แม้จะไม่ทราบดีได้ว่า
สามารถป้องกันยางอะไหล่หายได้
100 เปอร์เซ็นต์ แต่ก็มิลุ่นไม่ใช่
ว่าจะหิวกันไปง่ายๆ แบบไม่ต้อง
ออกแรง สำหรับเรื่องเปอร์เซ็นต์
ในการป้องกันจะสูงหรือต่ำขนาด
ไหน ก็ขึ้นอยู่กับอุปกรณ์แต่ละแบบ
พวกของถูกก็มักจะมีประสิทธิภาพ



ภาพจาก nypost.com

หรือวิ่งกันเร็วๆ และยางรถกระบะ
นั้นดอกยางหนา เนื้อดอกยางกับ
แก้มยางแข็ง โอกาสถูกตะปูตำ
จนรั่วหรือซึมมีน้อยกว่ายางรถเก๋ง
เยอะ คงไม่ค่อยจะได้ใช้งานยาง
อะไหล่กันบ่อยนักหรอก หรือถ้าไม่
ได้เป็นการเดินทางออกต่างจังหวัด
จะเก็บยางอะไหล่เอาไว้ที่บ้านก่อน
ก็ยังได้ แล้วเพียงแต่ยื่นตรวจเช็ค
ลมยางอาทิตย์ละครั้ง ถ้าพบลมล่อ
โหนหายไปเยอะกว่าล้ออื่นจนผิด
สังเกต แสดงว่ายางเส้นนั้นรั่วหรือ

เจอตะปูแล้ว อย่างไรก็ตามหาก
เกรงว่าจะมีปัญหา ก็หาซื้อเครื่อง
ปั๊มลมแจ๊ๆ แบบเสียบกับไฟใน
รถได้ซักตัว คราวนี้หากพบว่ายาง
รั่วยางแบนก็ไม่ต้องออกแรงถอด
เปลี่ยนยางให้เหนื่อย แค่มั้เติม
ลมลงไปให้มากกว่าปกติซัก 3-4
ปอนด์เท่านั้นเอง พอเจอร้านปะ
ยางแล้วค่อยให้ช่างจัดการ

**การอาศัยพวกอุปกรณ์
ป้องกันขโมยต่างๆ นั้นยังไม่
เป็นการเพียงพอ เราต้องไม่เปิด
โอกาสให้ขโมยลงมือได้ง่ายอีก
ด้วย โดยการไม่จอดรอไว้ในที่
ลับตาผู้คน อย่างไม่จอดในห้าง
หรือศูนย์การค้าแล้วสามารถเลือก
ที่จอดได้ ให้จอดบริเวณที่มีผู้คน
เดินพลุกพล่าน อย่างเช่นใกล้ช่อง
ประตูหรือช่องทางเข้าออก**

ปากก็คุยกันไปส่วน
สายตาก็สอดส่องมอง “วิว”
รอบตัวไปด้วย เป็นที่เฟลิดเฟลิน
เจริญใจ รู้สึกว่า “วิว” วันนั้น



ภาพจาก youtube.com



“วุ่น” ไปได้ไม่ถึงครึ่งของปริมาณที่เคยตามปกติเลย ดังนั้นอาการเซไป เหมามาจะเป็นเพราะตัวรถเมาซะเองมากกว่า ไม่นั่นในน้ำมันแก๊สโซฮอลล์มีแอลกอฮอล์ผสมอยู่ ก็คงพอๆ กับพวกวิสก็ผสมโซดานั่นแหละ จิบเข้าไปมากๆ อาจจะทำให้รถเมาได้เหมือนกัน

เมื่อสัมผัสถึงอาการของรถก็เลยหันไปบอกเพื่อน เจ้าเพื่อนพยักหน้าเป็นเชิงว่ารู้อแล้ว ต่อจากนั้นก็พูดขึ้นว่าเป็นมาร่วมอาทิตย์แล้ว ถึงชวนมาขับรถอยู่นึง จงรีบบอกมาว่ารถเป็นอะไรไป...

จากการสอบถามที่มาที่ไปก็ได้รายละเอียดออกมาว่า ตัวเพื่อนได้เอารถไปเปลี่ยนยางชุดใหม่เพราะเห็นว่ายางหมดอายุแล้ว แม้มดยางยังดีอยู่แต่มีความรู้สึกว่าการยึดเกาะถนนไม่ค่อยจะได้เรื่องเท่าไร เวลาเลี้ยวหรือเบรคชกชอบส่งเสียงทังๆ ที่ไม่ได้เลี้ยวกันรุนแรง แล้วเบรคยังเป็นระบบ ABS ซึ่งล้อไม่ลือคอีกต่างหาก เจ้าเพื่อนเห็นว่าชีวิตของมันมีค่ามากกว่าราคาของชุดใหม่มากมายนัก ก็เลยแวะเข้าร้านยางไปเปลี่ยนชุดใหม่ ทางร้านก็ใจดี นอกจากจะถ่วงยางให้แล้ว ยังแถมตั้งศูนย์ล้อให้ฟรีอีกด้วย และหลังจากเปลี่ยนยางชุดใหม่มา เจ้าเพื่อนก็มีความรู้สึกว่าการควบคุมรถค่อนข้างลำบาก ตอนแรกเข้าใจว่าเป็นเพราะความรู้สึกของตัวเองหรือเปล่า แต่จากการที่ผมเอ่ยปากก็แสดงว่าไม่ใช่แล้ว

ปัญหาเรื่องรถวิ่งไม่ค่อยตรงทางนี้ ตัวการใหญ่ๆ ก็มีด้วยกันสองอย่าง คือ ลูกหมากปีกนกหลวม หรือพวงมาลัยหลวม ซึ่งเป็นที่น่าสงสัยว่าหากพวกลูกหมากปีกนกหลวม ทำไม่ช่างที่ตั้งศูนย์จึงไม่บอก เพราะหากลูกหมากปีกนกหลวมก็ไม่สามารถตั้งศูนย์ล้อให้ตรงตัวได้ เช่นเดียวกันกับพวงมาลัยหลวม ก็มีผลต่อการตั้งศูนย์ล้อเหมือนกัน และที่สำคัญเจ้าเพื่อนบอกว่าปัญหาเกิดขึ้นหลังจากเปลี่ยนยางและตั้งศูนย์ล้อ ดังนั้นตัวการก็น่าจะอยู่ที่ยางหรือการตั้งศูนย์ล้อนี้แหละ

ระหว่างขับรถก็เมาอะไรขึ้นมาได้อย่างหนึ่ง ดึงเนินพอกถึง “โรงนวด” แทนที่จะจอดรอแล้วให้ “เด็กรถ” ขับไปจอด ก็เลือกขับไปจอดเอง หลังจากจอดเข้าที่ก็ยังไม่ดับเครื่องยนต์ แต่เลื่อนกระจกลงแล้วเดินมาบนรถ เอื้อมมือเข้าไปในรถขยับพวงมาลัย พร้อมกับสังเกตการขยับของล้อ พบว่าแค่ขยับพวงมาลัยเล็กน้อยล้อก็ขยับตามแล้ว แสดงว่าช่างตั้งศูนย์ล้อตั้งพวงมาลัยตึงเกินไปทำให้ไม่มีช่วงฟรีพอยขยับพวงมาลัยนิดเดียวล้อก็ขยับตามซะแล้ว แบบนี้การแก้ไขเพียงแค่ปรับระยะฟรีของพวงมาลัยให้เหมาะสมเท่านั้น แต่เรื่องนี้ยังไม่บอกเพื่อนหรอก ต้องพิจารณาก่อนว่าจะแลกเปลี่ยนกับอะไรดี...มันต้องมีข้อต่อรองกันซักหน่อย

จะสวยน่ารักและหุ่นดีเป็นพิเศษอย่างกับมีงานมหกรรมหรือประกวดอะไรซักอย่าง โดยเฉพาะสาวบางคนหน้าตาและรูปร่างเหมือนกับดาราช็อกช็อกอย่างกับเคาะป๊อกออกมาเลย ครั้นจะเข้าไปถามว่าใช้ดารารหรือเปล่าก็กลัวเสียมารยาท ได้แต่เพียงแค่งส่ายตาไปสำรวจและทำความรู้จักแทน

ตอนนั้นชักจะเริ่มมีติดแล้วคิดว่าน่าจะกลับบ้านซักที ก็เลยบอกกับเพื่อนว่าจะกลับบ้าน เพื่อนก็ไม่ยอมบอกว่าวันนี้พรคพวกไม่รู้หาหน้าหาตาไปไหนกันหมดไม่รู้จะคุยกับใคร แล้วรู้สึกเมื่อยๆ ด้วยคงเป็นเพราะหันซ้ายหันขวาดูสาวมากไปหน่อย น่าจะแวะไปหมอนวดให้ช่วยนวดนื้อนวดตัวคลายเส้นซักหน่อย ไม่งั้นคืนนี้อาจจะปวดเมื่อยดินโครมครามจนนอนไม่หลับก็เป็นได้ แล้วก็มาชวนให้ไปด้วยกัน...เมื่อเพื่อนชวนทั้งทีจะปฏิเสธก็กระไรอยู่

เจ้าเพื่อนชวนไปรถของ มัน โดยบอกให้จอด “ไอ้ตัวดูด” ทิ้งไว้ที่นี่ แล้วขากลับจะแวะมาส่ง เพราะอาจจะมึนงงการนั่งคุยต่อก็ได้หากยังมี “วิว” สวยๆ ให้ดูอีก

แต่จริงๆ แล้วเพื่อนคงเกรงว่าหากต่างคนต่างไปหมอนวดจะเบียดขับรถกลับบ้านไปก็เป็นได้ เพื่อความชัวร์ก็ไปรถคันเดียวกันซะเลย พอเดินมาถึงรถเจ้าเพื่อนก็โยนกุญแจรถของมันมาให้บอกให้ช่วยขับด้วย ตัวมันรู้สึกปวดเมื่อยไม่อยากจะระหว่างที่ขับรถ (ของเพื่อน) เดินทางไป “โรงนวด” มีความรู้สึกว่ารถแล่นไม่ค่อยตรงทางเท่าไร ต้องมีรายการเสียงพวงมาลัยช่วยเหมือนขับรถตอนเมอาอย่างนั้นแหละ จะว่าตัวเองเมาก็ไม่น่าใช่ เพราะวันนี้เพิ่งจิบ



**เพิ่มมุมมอง
สินค้าและบริการ
โดยมืออาชีพ**



ด้วย Content หลากหลาย รูปแบบสวยงาม
ผ่านช่องทางออนไลน์ของยานยนต์สแควร์ กรุ๊ป
f แพนเพจ ยานยนต์ กรุ๊ป



You Tube : YANYONT Channel

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

สามารถติดตามอ่านวารสารใหม่ได้ที่

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

- ห้องสมุดเทเวศร์
- ห้องสมุดพณิชยการพระนคร
- ห้องสมุดพระนครเหนือ

ยามยนต์

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

ผู้นำนิตยสารธุรกิจรถยนต์วันนี้
★★★★★ ราคา 90 บาท

ฉบับประจำเดือน
ปีที่ 53 เล่มที่ 658

เมษายน 2564

คุณว่าเรา-เราไป ตอนบันทึกจากผู้ขับ
สวอเลียร์ ทุบข้อความ ทดนักไปพมเพรื่อ... *ไปสของอนุภา*

- น้ำมันอีกเกนสูง
เพาใหม่ช้ากว่า !?
- เบรกแล้วตั้ง
ก็อกแกก
- ตำแหน่งท่อไอเสีย
มีผลกับอะไรบ้าง...

มร.เออิจิ โคอิโตะ
กรรมการผู้จัดการใหญ่
บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด
สานต่อพลังขับเคลื่อน
MITSUBISHI ในประเทศไทย

50th ANNIVERSARY
1961 - 2021
PETERBERRY PRODUCE
IN THAILAND



ISSN 0858-7213 B 90
9 770858 721006
นิตยสารยานยนต์