

ยานยนต์

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

ผู้นำนิตยสารธุรกิจรถยนต์วันนี้
★★★★★ ราคา 90 บาท

ฉบับประจำเดือน
ปีที่ 53 เล่มที่ 663

กันยายน 2564



Big 2022 MOTOR SALE

มหกรรมยานยนต์ เพื่อขายวิถีใหม่

19-28 สิงหาคม 2565 ไทเทค บางนา

อ่านได้เรื่อง@ยานยนต์

สำคัญ!! รู้ไว้ใช้เลือกซื้อรถไฟฟ้า
น้ำหนักลด-ระยะวิ่งต่อหนึ่งชาร์จ
-ค่า KWh จู เก็บ จ่าย

คุณว่ามา-เราว่าไป

ตอบปัญหาจากผู้อ่าน สวงวนสิทธิ์ ทุกข้อความ
หากนำไปเผยแพร่ต่อ...โปรดขออนุญาต

- ☺ น้ำมันเครื่อง ไม่ได้เติมแล้วเพิ่มมาได้อย่างไร
- ☺ ทำไมรถไม่เกาะถนน ☺ กระจกหน้าร้าวซ่อมได้หรือไม่
- ☺ น้ำมัน Euro 4 เป็นอย่างไร
แตกต่างกับน้ำมันทั่วไปตรงไหน
- ☺ สตาร์ทลำบากเกิดจากสาเหตุใด



New Ford Ranger Raptor X

ISSN 0858-7213 B 90



9 770858 721006

นิตยสารยานยนต์

LIVE THE
RANGER LIFE

Ford

VIP Room 3

แพรสสรณ ทรัพย์สินสุนทร

กรรมการผู้จัดการ

บริษัท บางเขนฮอนด้าคาร์ส์ จำกัด และ BK Import Cars

Cover Story 10

FORD Ranger Raptor X

Global New Cars 14

- 2022 LEXUS NX • 2022 VOLKSWAGEN Multivan
- 2022 OPEL Grandland • 2022 KIA Stinger
- KIA Sportage • TATA Safari

อ่านดีเรื่อง@ยานยนต์ 24

ซื้อรถไฟฟ้าควรมองค่าอะไร??

Yanyont Story @Big 2022 27

ความเคลื่อนไหวในแวดวงยานยนต์

Run-In 36

รถเล็กเครื่องปั่น คันไหนน่าสนใจ

14 Global New Cars



41 รถต้นแบบ

- DARTZ FreZe Froggy Cabrio EV Concept
- HONGQI L-Concept • HYUNDAI Pony EV Concept
- MERCEDES-BENZ EQT Concept
- MINI Vision Urbanaut Concept
- VOLVO Recharge Concept
- BUGATTI Coupe Front-Engined

51 รู้จักรถกันบ้าง

การทำงานของคลัทช์ (ตอนจบ)

54 คุณว่ามา-เราว่าไป

ไขข้อข้องใจจากผู้อ่าน

- น้ำมันเครื่อง ไม่ได้เติมแล้วเพิ่มมาได้อย่างไร
- ทำไมรถไม่เกาะถนน
- น้ำมัน Euro 4 เป็นอย่างไร
- แตกต่างกับน้ำมันทั่วไปตรงไหน
- กระจกหน้ารั่วซ่อมได้หรือไม่
- สตาร์ทลำบากเกิดจากสาเหตุใด

59 อ่านทาร์เรื่อง@ยานยนต์

เน้นใช้ทุนยนต์ดีจริงหรือ?

61 อ่านเอาเรื่อง@ยานยนต์

มารยาทจราจร...ของสำคัญ

62 YanYont Gossip

แวดวงธุรกิจยานยนต์

65 First Drive

HONDA Civic 1.5 Turbo RS Rallye Red
กึ่งทเวนตี้ตีเต็ม

68 อย่าขับอย่างเดียว

เพราะเปลี่ยนฟาทมือน้ำเลยเป็นเรื่อง

72 รู้ไว้ใช่ว่า

ขับรถอย่างไรให้ไกลอุบัติเหตุ



Concept Car 41





2022 **LEXUS NX**

หรูหรา เพียบพร้อม ในทุกจุด

**LEXUS เปิดตัวรถยนต์พลังงานไฟฟ้าอีกหนึ่งตัวเลือกของขุมพลังที่มีมาให้เลือก
อยู่หลายบล็อก ด้วยเทคโนโลยีที่ใช้งานง่าย มาพร้อมประสิทธิภาพสูงสุด
กับโมเดลปี 2022 โฉมใหม่มาพร้อมระบบมัลติมีเดีย
และนวัตกรรมต่างๆ มากมาย**

LEXUS NX ใหม่สร้างมาตรฐานใหม่ในตลาดครครอสโอเวอร์
ระดับหรูด้วยนวัตกรรมระดับแนวหน้าในด้านระบบส่งกำลังไฟฟ้า อินโฟเทน
เมนท์ ไดนามิคในการขับขี่ และความปลอดภัย ซึ่งได้รวมเอาการเปลี่ยนแปลง

ของรถยนต์ที่มีเทคโนโลยีมากที่สุด
ตั้งแต่เปิดตัวแบรนด์ LEXUS เมื่อ
กว่า 30 ปีที่ผ่านมา ด้วยระบบ
มัลติมีเดีย Lexus Interface ใหม่
ทั้งหมดและคุณสมบัติที่ปรับแต่ง
ได้หลากหลาย ถือเป็นก้าว

แรกที่น่าตื่นตา
ตื่นใจในซีรีส์
ใหม่ ซึ่งจะมี

การปรับปรุง
เปลี่ยนแปลงให้
กับรถ LEXUS
ทุกรุ่นภายในปี
2025 นี้

มิติตัวรถปรับปรุงใหม่ให้
กะทัดรัดปราดเปรียวยิ่งขึ้น ด้วย
ความกว้าง 1,865 มม. ยาว 4,660
มม. และสูง 1,640 มม. รูปลักษณ์
ภายนอกโดดเด่นด้วยกระจังหน้า
ขนาดใหญ่ลายตะแกรงสีดำบิกบิน
กับช่องดักอากาศเป็นชิ้นเดียวกัน
ล้อมกรอบด้วยเส้นโลหะสีดำ พร้อม
สัญลักษณ์ LEXUS ไฟหน้าสุด
เปรียบกับรูปแบบเรียวกเล็กเฉียบคม
ในทุกมุมมอง โดยมีไฟเลี้ยวอยู่ใน
โคมเดียวกัน เป็นไฟ LED มากับ
ไฟกลางวัน DRLs ที่ขนานเป็นรูป
บูมเมอแรง สปอตไลท์หน้าวางตัว
อยู่ในกรอบลักษณะเดียวกับไฟหน้า
บริเวณชายล่างกันชน ดีไซน์ใหม่มีมิติ
ยื่นออกจากตัวกันชนให้ดูสปอร์ตขึ้น
มาเล็กน้อย ฝากระโปรงหน้าไม่เน้น
แนวเส้น ยกสันเพียงเล็กน้อย

ด้านข้างเล่นระดับแนว
เส้นสายตาตั้งแต่ปลายไฟหน้าลาก
ผ่านกระจกมองข้างแบบมีไฟเลี้ยวใน
ตัวหลอด LED วิ่งขนานไปกับแนว
เส้นขอบกระจกไปจรดไฟท้าย LED



ดีไซน์ใหม่เลนส์แดงดำ ติดสปอยเลอร์ขนาดย่อมพร้อมไฟเบรคดวงที่สามเป็น LED กันชนท้ายเล่นง่ายแบบสองชั้นระหว่างตัวกันชนกับชายล่าง และที่พลาดไม่ได้ก็คงเป็นไฟตัดหมอกหลัง ล้อแม็กอัลลอยขอบ 18-20 นิ้ว

ภายในห้องโดยสารผสมผสานระหว่างความสปอร์ต ความหรูหรา ดีไซน์ตามหลักสรีระ อุปกรณ์มาตรฐานครบครัน เบาะนั่งหุ้มด้วยหนังปรับไฟฟ้า เบาะหลังแยกอิสระมาพร้อมเท้าแขนกลางขนาดใหญ่ มาตรฐานวัสดุพรีเมียมและมัลติคอนโทรลแบบสัมผัสในชุดมาตรวัดยังเปลี่ยนสีได้ รวมทั้งเจ้าของรถยังสามารถสั่งสีในการตกแต่งภายในได้ตามใจชอบ

คอนโซลหน้าดีไซน์หรู เรือนไมล์ผสมผสานกับหน้าจอแสดงผลกลมกลืน เสมือนเป็นชิ้นเดียวกัน ใส่ลวดลายเพิ่มความสวยงาม ระบบปรับอากาศอัตโนมัติ Dual Zone การเปลี่ยนแปลงที่โดดเด่นอีกอย่างคือ ขนาดของหน้าจอสแสดงผลมัลติมีเดีย

Multi Instrument Display ขนาด 7 นิ้ว (MID) และจอแสดงผล Head Up Display (HUD) ขนาด 10 นิ้ว ได้รับการออกแบบมาเพื่อถ่ายทอดข้อมูลรถยนต์ การแจ้งเตือน และการอัปเดตต่างๆ มองเห็นได้ชัดเจนยิ่งขึ้น ด้วยหน้าจอความละเอียดสูง ฟังก์ชันที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ส่วนใหญ่จะเน้นที่พวงมาลัยเพื่อให้ใช้งานได้ง่าย โดยที่สายตาของผู้ขับขี่ไม่ต้องละสายตาจากบนท้องถนน แผงควบคุมสภาพอากาศบริเวณคอนโซลกลางเปลี่ยนแปลงโดยปุ่มต่างๆ ถูกแทนที่ด้วยสวิทช์แบบสลับสีที่แต่งด้วยลวดลายใหม่เป็นแบบโลหะ นาฬิกาอะนาล็อกที่อยู่ตรงกลางแผงแดชบอร์ดมีขนาดใหญ่ขึ้น

เครื่องยนต์ถูกพัฒนาขึ้นมาใหม่ในรูปแบบ Plug-in Hybrid ในเวอร์ชัน PHEV ทำงานกับเครื่องยนต์เบนซิน 4 สูบเรียง 2.5 ลิตร ให้กำลัง



สูงสุดรวม 239 แรงม้า เพิ่มขึ้น 20 % เทียบกับรุ่นปัจจุบัน ปรับการขับขี่ได้ 4 โหมด ได้แก่ โหมด EV, Auto EV/HEV, HEV และโหมดชาร์จเอง ซึ่งในโหมด HEV จะเป็นการทำงานระหว่างตัวเครื่องยนต์กับมอเตอร์ไฟฟ้า ส่งผลในเรื่องของอัตราเร่งที่สูงขึ้น ในโหมด Auto EV/HEV โหมดนี้เป็นการคำนวณเส้นทางโดยเลือกไว้ในระยะเวลานั้นใช้แบบไหน

บนสถานการณ์เช่นใด เช่น พลังงานแบตเตอรี่ที่เหลืออยู่ เส้นทาง และข้อมูลการจราจร ทั้งหมดเพื่อการขับขี่ที่ประหยัดพลังงาน ระบบถ่ายเทกำลังเป็นเกียร์อัตโนมัติ 8 สปีด Direct Shift ระบบส่งกำลัง AWD มีการกระจายแรงขับเคลื่อนไปยังล้อหน้า/ล้อหลังแบบแปรผันอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ช่วง 100:0 ไปจนถึง 50:50 LEXUS NX ใหม่ มาพร้อมกับสีภายนอกที่หลากหลายเพื่อให้เข้ากับบุคลิกของคนขับ จะขึ้นโชว์รูมในอเมริกาเหนือในอีกไม่นานนี้

ขอบคุณข้อมูลและภาพประกอบจาก www.netcarshow.com

2022

VOLKSWAGEN

คันเดียวตอบรับทุกไลฟ์สไตล์

Multivan



Volkswagen Commercial Vehicles เพลย์โวม Multivan ใหม่ ซึ่งมีการออกแบบให้ดูล้ำสมัยมากยิ่งขึ้น รวมไปถึงการออกแบบภายในที่ยืดหยุ่นมากขึ้น โดย VOLKSWAGEN Multivan นี้จะมาแทนที่ Caravelle รุ่นปัจจุบัน โดยเป็น MPV ขนาด 7 ที่นั่งที่ลงตัวระหว่างการใช้งานจริงทั้งความสะดวกสบายและความปลอดภัยทุกความต้องการทั้งในสไตล์พวงจุกหรือใช้ในชีวิตประจำวัน ทำงาน ส่งลูกไปโรงเรียน ตอบโจทย์ในคนเดียวที่สำคัญยังมาพร้อมขุมพลังใหม่ที่เรียกว่า eHybrid ด้วย



Multivan ได้รับการตั้งชื่อใหม่ในสหราชอาณาจักร เพื่อสะท้อนถึง การความสมบูรณ์แบบ ในขณะที่ยังคงความเรียบง่ายแบบเดียวกันเพื่อเอาใจ ฐานแฟนคลับที่ชื่นชอบและหลงใหลในตัว Caravelle โดยไม่ได้สร้างขึ้นบนแพลตฟอร์ม Transporter อีกต่อไป แต่โมเดลใหม่ทั้งหมดจะใช้แพลตฟอร์ม MQB ของ Volkswagen Group

การออกแบบภายนอกใหม่ทั้งหมดตั้งแต่หัวจรดท้าย ให้มุมมองที่แปลกตา ดูสบายตา น่ารัก รูปแบบรถครอบครัวยุคใหม่ มากับขนาดตัวรถ กว้าง 1,941 มม. ยาว 4,973 มม. สูง 1,903 มม. และระยะฐานล้อ 3,124 มม. ดูจากขนาดแล้ว ถ้าเทียบกับตัวเก่า Multivan นี้จะมีระยะฐานล้อที่ยาวกว่า เตี้ยกว่า และกว้างกว่า ทั้งหมดนี้ได้รับการออกแบบมาเพื่อปรับปรุงแอโรไดนามิกส์ การสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงที่ลดลง ด้านหน้าใหม่ชุดไฟหน้า LED ดีไซน์สวยงามเป็นอุปกรณ์มาตรฐาน แต่สามารถอัปเกรดเป็น Interactive IQ.LIGHT - Matrix LED ซึ่งให้ไฟเต็มรูปแบบ โดยไม่แยงตาผู้ขับที่สวนมา รวมถึงให้แสงสว่างในยามที่เข้าโค้ง ระบบ IQ.LIGHT ยังมีแถบด้านข้างแบบ LED เรืองแสงในกระจกหน้า ซึ่งเป็นองค์ประกอบเพิ่มเติมของไฟส่องสว่างเวลากลางวัน DRLs กันชนหน้าขนาดใหญ่ช่องดักอากาศเต็มพื้นที่แบบรังผึ้งทำเป็นสีเดียวกับตัวกันชนแบบ 2 ชั้น

ด้านข้างวางแนวเส้นสายตามคมชัดตั้งแต่มุมไฟหน้าลากตรงผ่านมือเปิดประตูแบบโครเมียมยาวไปจรดรางสไลด์ของประตูหลังที่เปิดปิดด้วยไฟฟ้า ด้านหลังเปิดโล่งในรูปแบบหลังคา Panoramic กระจกนิรภัยลามิเนต LowE เพื่อลดการแผ่รังสีความร้อนที่เข้ามา 44 % โดดเด่นด้วยชุดสเปกของหลังคาที่มีแถบด้านข้างกระจกหลังรับข้างละแถบลักษณะคล้ายปีกหลังกลมกลืนไปกับเสา D ชุดไฟท้าย LED ลายกริฟฟิครูปกับลายเส้นด้านข้าง ล้อแม็กมาในขนาด 19 นิ้ว

ภายในห้องโดยสารแบบ 7 ที่นั่ง กว้างขวางสะดวกสบาย เบาะนั่งด้านหลัง 5 ที่นั่ง ซึ่งเบากว่าเดิม 25 % สามารถเคลื่อนย้ายและถอดออกได้ตามต้องการ แถวที่สองสามารถขยับได้ 180 องศา เพื่อสร้างรูปแบบที่นั่งสำหรับการประชุม ส่วนแถวที่สามถูกแทนที่ด้วยเบาะนั่งเดี่ยวเพื่อให้สามารถถอดเบาะออกได้คล่อง พร้อมความพิเศษตรงโต๊ะมัลติฟังก์ชันที่เป็นนวัตกรรมสำหรับ Multivan ด้วยการใ้รางกลางสามารถเคลื่อนย้ายไปมาระหว่างแถวที่นั่ง



ใดก็ได้ และเป็นครั้งแรกที่สามารถใช้เป็นคอนโซลกลางระหว่างเบาะนั่งด้านหน้าได้ โต๊ะนี้สามารถถอดออกได้ทั้งหมด ปรับความสูงได้ มีที่วางแก้วสามใบและถังเก็บของ ส่วนพื้นที่ในการขนสัมภาระด้านหลังที่นั่งแถวสามมีอยู่ 469 ลิตร ขยายเป็น 1,844 ลิตร เมื่อปรับเบาะที่นั่งแถวสอง และถ้าพับเบาะทั้งหมดจะมีพื้นที่สูงสุด 4,053 ลิตร

ในส่วนพื้นที่คนขับได้รับการออกแบบใหม่ทั้งหมดควบคู่ไปกับพวงมาลัยมัลติฟังก์ชันใหม่ ระบบควบคุมแบบสัมผัสช่วยให้เข้าถึงการตั้งค่าต่างๆ ได้โดยตรง เช่น เครื่องปรับอากาศ ระบบอุ่นที่นั่ง และระดับเสียง หน้าจอแสดงผล Digital Cockpit ขนาด 10.25 นิ้ว และหน้าจอสัมผัสระบบ Infotainment ขนาด 10.0 นิ้ว ตัวควบคุม DSG แบบ Shift by Wire แบบใหม่ที่จัดเรียงไว้ตรงกลาง ถัดจากนี้มีช่องเสียบ USB-C จำนวน 2 ช่อง เป็นมาตรฐาน และภาคสำหรับชาร์จสมาร์ทโฟน เป็นครั้งแรกในรุ่น Volkswagen Commercial Vehicles ที่มีจอแสดงผลบนกระจกหน้า ระบบอินโฟเทนเมนท์มาตรฐานเรียกว่า Ready 2 Discover ซึ่งรวมถึง eSIM เพื่อมอบคุณสมบัติด้าน

ความปลอดภัยและความสะดวกสบายทางออนไลน์สามารถใช้ We Connect ได้ฟรีไม่จำกัดระยะเวลา ด้วยบริการต่างๆ เช่น การช่วยเหลือรถเสีย สถานะรถ และตำแหน่งจุดระบบ We Connect Plus ให้บริการฟรีเป็นเวลาสามปี ให้บริการพิเศษ เช่น ความสามารถในการล็อคและปลดล็อครถ หรือควบคุมเครื่องทำความร้อนจากระยะไกลผ่านสมาร์ทโฟน เมื่อใช้ร่วมกับระบบนำทาง Discover Media และ Discover Pro ที่ล้ำหน้ายิ่งขึ้น We Connect Plus ยังรวมบริการที่เกี่ยวข้องกับการนำทางเพิ่มเติม เช่น การอัปเดตแผนที่ออนไลน์และข้อมูลการจราจร รวมถึงยังให้บริการเพิ่มเติมสำหรับ eHybrid เช่น ช่วยให้เจ้าของรถสามารถตั้งค่าอุณหภูมิภายในรถล่วงหน้า และจัดการกระบวนการชาร์จผ่านสมาร์ทโฟนได้

ขุมพลัง eHybrid ใหม่ผสมผสานทำงานเคียงคู่กับเครื่องยนต์ 1.4 TSI ให้กำลังสูงสุด 150 แรงม้า กับมอเตอร์ไฟฟ้าขนาด 85 kW ทำให้มีกำลังสูงสุดรวม 218 แรงม้า แบตเตอรี่ลิเธียมไอออนขนาด 13 kWh ติดตั้งอยู่ใต้พื้นตัวรถ ให้การขับขี่ที่เงียบเชียบและไร้มลพิษเมื่ออยู่ในโหมดไฟฟ้า ถ่ายทอดกำลังผ่านเกียร์ DSG 6 สปีด ขับเคลื่อนล้อหน้า และยังมีเครื่องยนต์เบนซินเทอร์โบ 4 สูบ 1.5 TSI 136 แรงม้า และ 2.0 TSI ให้กำลังสูงสุด 204 แรงม้า กับเครื่องยนต์ดีเซลเทอร์โบ 4 สูบ 150 แรงม้า ระบบส่งกำลังเกียร์ DSG 7 สปีด มาให้เลือกด้วย



2022 OPEL Grandland



โดดเด่น ทันสมัย ไฮเทค

OPEL เปิดตัวสปอร์ต SUV หรือ Grandland กับเทคโนโลยีนวัตกรรม Pure Panel แบบดิจิทัลเต็มรูปแบบ มอบประสบการณ์การใช้งานที่แตกต่าง โดยในรุ่นเรือธงยังมีเทคโนโลยีเพิ่มเติม และระบบช่วยเหลือต่างๆ ที่จะพบได้ในรถยนต์ระดับสูงกว่า โดยเฉพาะ IntelliLux LED Pixel Light แบบปรับได้ที่มีองค์ประกอบ LED ทั้งหมด 168 ดวง เทคโนโลยีจาก Insignia ระบบ Night Vision กล้องอินฟราเรด ตรวจจับคนเดินถนน และสิ่งแปลกปลอมในความมืดได้ไกลถึง 100 เมตร และเตือนคนขับ Highway Integration Assist แบบที่ปรับได้ ช่วยให้ Grandland อยู่ตรงกลางเลน และรักษาระยะห่างจากรถคันหน้า Grandland ใหม่ได้รับการออกแบบ และผลิตในประเทศเยอรมนี

รูปลักษณ์ภายนอกออกแบบใหม่เน้นความคมชัดตั้งแต่หัวจรดท้าย บิกนิน แข็งแกร่ง พสานความทันสมัย ด้วยรูปทรงเกะกักรัสต์สปอร์ต SUV ด้วยมิติยาว 4,477 มม. กว้าง 1,906 มม. สูง 1,609 มม. ระยะฐานล้อ 2,675 มม.



ด้านหน้าเด่นๆ กับกระจังขนาดใหญ่ที่มีเส้นโครเมียมคาดด้านบนและล่างดูหรูหรา กลางกระจังหน้าติดสัญลักษณ์ประจำค่าย ไฟหน้าดีไซน์สปอร์ตเป็นโครเมียมตัด

ด้วยกรอบดำเสริมความดูดีน หลอดไฟหน้า Full-LED แบบปรับได้พร้อมไฟเลี้ยว ระบบช่วยไฟสูง และระบบปรับระดับอัตโนมัติช่วยให้มองเห็นได้ชัดเจนในที่มืด และไฟกลางวัน

DRLs LED กันชนหน้าดูมีมิติมากขึ้น ช่องดักอากาศขนาดใหญ่ ดีไซน์ให้ดูมีมิติ ฝากระโปรงหน้าขนาดใหญ่ลาดเอียงให้มุมมองที่ดียิ่งขึ้น ด้านท้ายดีไซน์กระจกหลังกว้างและใหญ่กลมกลืนไปกับ ฝาท้ายเปิดออกทำมุมได้กว้าง ไฟท้าย LED ดีไซน์สปอร์ตเลนส์ ขาวแดง สปอยเลอร์หลังขนาดย่อมพร้อมไฟเบรคดวงที่สาม

ภายในห้องโดยสารกว้างขวางพอดีตัวบวกกับลักษณะ ประตูกว้างขวางสะดวกสบาย รวมถึงวัสดุอุปกรณ์ที่จัดมาให้ ในระดับพรีเมียมเน้นวัสดุคุณภาพในการตัดเส้นหรือเดินลวดชุด อุปกรณ์ คอนโซลหน้าเป็นที่อยู่ของเรือนไมล์แบบดิจิทัล หน้าจอ กว้างสองจอในเครื่องเดียวจาก Opel Pure Panel ขนาดใหญ่

10 นิ้ว หน้าหน้าเข้าหาคนขับ ซึ่งสามารถเห็นโดยไม่ต้องละสายตาจาก ท้องถนน เบาะนั่งที่ได้รับรางวัลมีเอกลักษณ์เฉพาะในรุ่นของ Grandland และ มีการปรับตั้งได้หลากหลาย ตั้งแต่เบาะนั่งไฟฟ้าแบบปรับเอียงได้ ไปจนถึงส่วน รองรับช่วงเอวด้วยระบบไฟฟ้า มีระบบทำความร้อน และระบายอากาศ เพิ่ม ความสะดวกสบายขึ้นไปอีกโดย Keyless Open & Start ประตูท้ายควบคุม ด้วยเซ็นเซอร์ เปิด/ปิดได้โดยการเคลื่อนไหวของเท้าได้กันชนหลัง ระบบเชื่อมต่อ และความบันเทิง รองรับ Apple CarPlay และ Android Auto พร้อม OpelConnect และ Multimedia Navi Pro ระดับแนวหน้า รายงานข้อมูล การจราจรแบบเรียลไทม์ การอัปเดตแผนที่ออนไลน์ และระบบนำทางแบบ คาดการณ์ล่วงหน้า แท่นชาร์จแบบไร้สายที่คอนโซลกลาง

นอกจากนี้ยังมีระบบช่วยเหลืออีกมากมาย กล้องพาโนรามา 360 องศา ช่วยให้ผู้ใช้ขับขี่บังคับทิศทางได้ง่ายขึ้นผ่านกล้องด้านหน้า และด้านหลัง พื้นที่ด้านหน้า และด้านหลังรถ รวมถึงมุมมองมุมมองสูงจะแสดงบนหน้าจอ



อินโฟเทนเมนท์ ระบบช่วยจอดรถ อัตโนมัติระบุพื้นที่จอดตรงตามยาว และตามขวาง ระบบเตือนจุดบอด ช่วยป้องกันการชนเมื่อเลี้ยวหรือ เปลี่ยนเลนด้วยสัญลักษณ์รถที่จะ สว่างขึ้นที่กระจกมองข้าง

รายละเอียดของเครื่องยนต์ ยังไม่เปิดเผย แต่อ้างอิงจากรุ่นก่อน หน้าจะเป็นเครื่องยนต์ Plug-in Hybrid ทำงานร่วมกันระหว่าง เครื่องยนต์เป็นซินเทอร์โบ 1.6 ลิตร กับมอเตอร์ไฟฟ้าสองตัว ให้กำลัง สูงสุดรวมกัน 296 แรงม้า และแรง

บิดสูงสุด 520 นิวตัน-เมตร พร้อม ระบบขับเคลื่อน 4 ล้อ

สำหรับรุ่น Plug-in Hybrid ไม่เพียงให้อัตราเร่งที่ดีหาก แต่ยังให้การขับขี่ที่ปราศจากมลพิษ ด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า บนแพลตฟอร์ม ที่ใช้พลังงานอันหลากหลาย ลูกค้ ของ Grandland สามารถเลือกขุม พลังที่ต้องการได้ ตั้งแต่เครื่องยนต์ ดีเซลและเป็นซินที่มีประสิทธิภาพ ไปจนถึง Plug-in Hybrid

ขอบคุณข้อมูลและภาพประกอบจาก www.netcarshow.com

2022 KIA Stinger

สปอร์ตซีดานสุดเร้าใจ



KIA ได้สร้างประวัติศาสตร์หน้าใหม่อีกครั้ง หลังจากปล่อยรุ่นก่อนหน้ามาในปี 2018 ตอน นี้ส่ง Stinger โมเดล 2022 ที่ผ่านการพัฒนา เพื่อรักษาตำแหน่งสปอร์ตซีดานทรงพลัง ของค่าย ปรับปรุงใหม่ด้วยรายละเอียดดีไซน์ ภายนอกที่ให้อารมณ์สปอร์ตหรูหรายิ่งขึ้น พร้อม ประสิทธิภาพที่เพิ่มขึ้นจากเครื่องยนต์ที่ทรง พลัง ซึ่งจะมอบประสบการณ์การขับขี่ที่ไม่มีใคร เทียบได้ และระบบช่วยเหลือผู้ขับขี่ที่ล้ำหน้า ทางเทคโนโลยี เป็นอุปกรณ์มาตรฐาน

ขับเคลื่อน 3 รุ่น ได้แก่ GT-Line, GT1 และ GT2 โดยมีรุ่น Scorpion รุ่นพิเศษออกจำหน่ายในภายหลัง การออกแบบภายนอกเพียบพร้อม สมบูรณ์แบบ ในรูปแบบ สปอร์ตซีดานพรีเมียม ขนาดตัวถัง กว้าง 1,869 มม. ยาว 4,831 มม. สูง 1,399 มม. ระยะฐานล้อ 2,905 มม.

ด้านหน้าดูโดดเด่น รูปทรงฝากระโปรงหน้ามีความยาว เจาะช่องระบายอากาศข้างละช่อง ประสานกับไฟหน้า LED สุดโฉบเฉี่ยวที่รวมเอาไฟ ทั้งหมดไว้ด้วยกันในโคมเดียวพร้อมไฟ DRLs ตัวกระจกหน้าเอกลักษณ์เฉพาะ รุ่นของ KIA มาแบบลายตารางแซมด้วยโครเมียมพร้อมล้อมกรอบด้วยโคร เมียมเข้าไปอีกชั้น นำเสนอโลโก้ใหม่ทางค่ายในรูปทรงไดนามิก กันชนหน้า สมเป็น Stinger ที่ถอดแบบมาจากตัว GT กับช่องดักอากาศที่ขนานด้วย ช่องดักอากาศขนาดใหญ่ด้านข้างอีกอย่างละช่อง ชายล่างดีไซน์ให้ลักษณะ คล้ายลิ้นล่างยื่นเป็นชั้นเดียวกับกันชนหน้า แก้มข้างมากับโป่งขนาดย่อมที่มี การออกแบบช่องระบายอากาศในซุ้มล้อหน้าต่อเนื่องรับแนวสเกิร์ตล่างรับ ต่อเนื่องลากยาวไปจรดซุ้มล้อหลัง แนวกระจกด้านข้างลาดเอียงโดยช่วงเสา หลังมาลักษณะรถสปอร์ตสุดเร้าใจ ช่วงสะโพกหลังมีขนาดใหญ่แสดงให้เห็น มัดกล้ามเนื้อกับไฟท้ายเล่นดีไซน์ลายกราฟฟิคคาดเต็มฟ้าย แนวกระจก หลังเทลงหาตัวฝากระโปรงท้ายที่มีสปอยเลอร์หลังยื่นรับได้อย่างลงตัว กันชน ท้ายโดดเด่นด้วยแผ่น Diffuser พร้อมปลายท่อคู่ออกสองฝั่ง ชุดล้ออัลลอย ขอบ 18 และ 19 นิ้ว

ภายในห้องโดยสารแบบ 5 ที่นั่ง ดีไซน์ผสมผสานระหว่างสไตล์ สปอร์ตกับความหรู เบาะหุ้มหนัง Nappa จัดวางในตำแหน่งที่ต่ำส่งผล ให้ดูสปอร์ต ด้านคนขับปรับได้ 8 ทิศทางพร้อมหน่วยความจำ คอนโซล กลางทำจากวัสดุสีเงิน และคาร์บอนไฟเบอร์ คอนโซลล่างมาพร้อมช่องวาง แก้วน้ำขนาด 2 ช่อง วางตำแหน่งข้างคันเกียร์ที่ได้รับการดีไซน์สไตล์รถ



สปอร์ต เพิ่มความสบายด้วยระบบ ปรับอากาศอัตโนมัติแบบ Dual Zone กลางคอนโซลหน้ามากับจอ สัมผัสขนาดมาตรฐาน 10.25 นิ้ว พร้อมระบบนำทาง รองรับ Android Auto และ Apple CarPlay รวมถึงการเชื่อมต่อไร้สาย Bluetooth แบบเชื่อมต่อหลายจุดและฟังก์ชัน แยกหน้าจอ ความบันเทิงมาพร้อม กับระบบเสียงระดับพรีเมียมจาก Harman/Kardon ในขณะที่ UVO Link Telematics จะนำเสนอ คุณลักษณะขั้นสูงของรถยนต์ที่เชื่อมต่อ ต่อ Connected Routing ระบบ คำนวณเส้นทางบนคลาวด์แบบใหม่ ที่ใช้ UVO Cloud ในการคำนวณ เส้นทางที่เหมาะสมที่สุด โดยใช้ แผนที่แบบเรียลไทม์ Connected

และสามารถแชร์กับรถ KIA รุ่นอื่นๆ ที่เข้ากันได้ และ UVO & Smart Speaker Integration ลำโพงอัจฉริยะที่รองรับ Amazon-Alexa หรือ Google-Assistant เพื่อ ความคุมฟังก์ชันบางอย่างจากระยะไกล (เช่น การสตาร์ทจากระยะไกล) ต้นกำลังเป็นเครื่องยนต์ เป็นซินเทอร์โบ 2.5 ลิตร 300 แรงม้า และแรงบิดสูงสุด 421 นิวตัน-เมตร อีกบล็อกเป็นซิน V 6 Twin Turbo 3.3 ลิตร ให้กำลัง สูงสุด 368 แรงม้า และแรงบิด สูงสุด 510 นิวตัน-เมตร ทั้งสอง บล็อกใช้งานเกียร์อัตโนมัติ 8 สปีด มีทั้งแบบขับเคลื่อนล้อหลังและขับเคลื่อน 4 ล้อ

เทคโนโลยีความปลอดภัย จัดเต็มระบบ Forward Collision-Avoidance Assist with Junction Turning ระบบช่วยเบรคเพื่อป้องกันการชน เมื่อมีรถที่วิ่งสวนมา หรือ เข้ามาในระยะที่กำหนด Safe Exit Warning เตือนการเปิดประตูรถ ดอนออกจากห้องโดยสารเมื่อระบบ ตรวจพบวัตถุที่เข้าใกล้จะมีสัญญาณ เตือน มีระบบช่วยขับขึ้นทางหลวง โดยใช้ข้อมูลการจำกัดความเร็วบน ถนนหลวงของระบบนำทางของรัฐ ภายใต้เงื่อนไขบางประการจะปรับ ความเร็วอัตโนมัติให้อยู่ภายในขีด จำกัดความเร็วที่ตั้งไว้ และรักษา ระยะห่างกับรถที่ตรวจพบด้านหน้า

Weather ให้ข้อมูล สภาพอากาศมากกว่า 25,000 เมือง พีเจอร์ นี้ผู้ขับขี่สามารถเชื่อมโยงบัญชี UVO แต่ละ รายการกับรถ และเข้าถึงคุณสมบัติระยะไกล ถึงคุณสมบัติระยะไกล ได้โดยผ่านแอป Kia Access โปรไฟล์จะถูก จัดเก็บการตั้งค่าที่เลือก ไว้บนคลาวด์ UVO

ขอบคุณข้อมูลและภาพประกอบจาก www.netcarshow.com



KIA Sportage

ก้าวไกลเกินกว่า
จินตนาการ



ได้เวลาของการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เป็นยานยนต์
อเนกประสงค์ที่พร้อมสรรพทุกการใช้งานในยุคนี้
สำหรับ Sportage ที่เรารู้จักกันดี ซึ่งในครั้งนี้นำ
พร้อมกับความทันสมัย ภายใต้รูปลักษณ์โดดเด่นที่
ไม่ว่าใครได้สัมผัสต้องประทับใจ ของดีแบบนี้มาลุน
กันที่บ้านเราจะมีโอกาสได้สัมผัสหรือเปล่า

สิ่งแรกที่เห็นเด่นชัด
ในการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ คือ
รูปลักษณ์ภายนอกที่ออกแบบ
ภายใต้มิติขนาดตัว ยาว/กว้าง/สูง
เท่ากับ 4,660/1,865/1,665 มม.
ระยะฐานล้อ 2,755 มม.

ด้านหน้าโดดเด่นด้วย
กระจัง Tiger Nose รมดำขนาด
ด้วยไฟหน้า LED ที่มาพร้อมเคย์
โคมทรงมุมเมอแรงพร้อมไฟเลี้ยว
LED คาดสามเส้นด้านบนไฟหลัก
ภายในโคมดำรม ด้านข้างนอกจาก
เส้นสายอันปราดเปรียว ยังเพิ่ม
ความสะดุดตาด้วยแถบโครเมียม
คาดเสา D โล่ยาวไปขอบล่างของ
กระจังเช่นเดียวกับเวอร์ชันอื่นของ
ค่ายที่เปลี่ยนแปลงไปก่อนหน้านี้ ถัด
มาวงล้ออัลลอยขนาด 19 นิ้ว สาย
ชุดันรมดำและปิดขอบเงาเสริม
ความโดดเด่น ส่วนด้านท้ายชุด
ไฟท้ายแบบ LED โคมรมดำเส้น
สายโฉบเฉี่ยวมาพร้อมชุดกันชนที่
ออกแบบเป็นการดักกันกระแทกและ
Diffuser ซึ่งทำให้ Sportage นี้ดูดี
ในทุกสถานที่

ภายในห้องโดยสาร
ออกแบบมาในสไตล์ Panoramic
Curved Display จัดวางหน้าจอ
ขนาด 12.3 นิ้ว ของชุดมาตรวัด



ค่าและหน้าจอรอบอินโฟเทนเมนท์เรียงกันบนเส้นโค้งเข้าหาผู้ขับขี่ ระบบปรับอากาศแบบ Dual-Zone และ Wireless Charging ติดตั้งมาให้ครบชุด เกียร์สะตอกสบายด้วยสวิตช์เกียร์แบบมือหมุน พร้อมสวิตช์ปรับโหมดการขับขี่ในรุ่น 4WD (Auto, Snow, Mud, Sand) เสร็จแล้วจัดวางสวิตช์ Central lock และสวิตช์อุ่นเบาะให้ใช้งานได้สะดวกขึ้น ทางด้านเบาะนั่งทุกตำแหน่งกว้างขวางตัดเย็บด้วยหนังลายสวย ด้านหลังเบาะคู่หน้ามีช่อง USB Type-C และพนักพิงศีรษะที่ออกแบบมาให้แขนเลื้อยได้ สุดท้ายเสริมความมั่นใจในการขับขี่ด้วย Forward Collision-Avoidance Assist, Rear Side Monitor, Intelligent Speed Limit Assist, Rear-side Collision Avoidance Assist, Rear Cross-Traffic Collision-Avoidance Assist, Rear Parking Collision-Avoidance Assist และ Remote 360 View



1,500-4,500 รอบ/นาที ส่งกำลังด้วยเกียร์ DCT 7 สปีด ระบบขับเคลื่อนมีให้เลือกทั้งรุ่นขับเคลื่อนล้อหน้าและแบบ 4WD ถัดมาเป็นเครื่องยนต์ดีเซล 2.0 ลิตร มาพร้อมกำลังขนาด 186 แรงม้า ที่

4,000 รอบ/นาที พร้อมด้วยแรงบิด 42.5 กก.-เมตร ที่ 2,000-2,750 รอบ/นาที ระบบส่งกำลังเป็นเกียร์อัตโนมัติ 8 สปีด ระบบขับเคลื่อนมีให้เลือก 2 แบบเช่นกัน สุดท้ายเป็นเครื่องยนต์ไฮบริดที่ผสมผสานกำลังระหว่างเครื่องยนต์เบนซินเทอร์โบ 1.6 ลิตร กับมอเตอร์ไฟฟ้าอีก 44.2 กิโลวัตต์ พร้อมแรงบิด 264 นิวตัน-เมตร โดยจะมีเฉพาะรุ่นขับเคลื่อนล้อหน้าเท่านั้น

ขอบคุณข้อมูลและภาพประกอบจาก www.kia.com และ www.netcarshow.com



TATA

Safari

**แค่ชื่อก็รู้
แกร่งแค่ไหน**



นานทีจะมีโมเดลสเนกประสงค์
พันธุ์แกร่งออกมาให้ลูกค้าได้สัมผัส
แน่นอนว่าทางค่ายต้องคิดสรรสิ่งดี ๆ
มาเพื่อต่อกรกับคู่แข่งในตลาด แม้ว่า
ชื่อเสียงของค่ายจะไม่โดดเด่นนัก
ในยุคนี้ แต่สำหรับ Safari ก็จะมีดี
ให้ต้องประทับใจอย่างแน่นอน

เพราะอยากให้ลูกค้าได้สัมผัสแล้วประทับใจ ทางค่ายจึงเลือกใช้โครงสร้างตัวถังของ Safari ซึ่งยกแพลตฟอร์มของ LAND ROVER มาเป็นองค์ประกอบหลัก ในมิติขนาดตัว ยาว/กว้าง/สูง เท่ากับ 4,661/1,894/1,786 มม. ระยะฐานล้อ 2,741 มม.



ความจุน้ำมันเชื้อเพลิง 50 ลิตร จากนั้นเพิ่มความสะอาดตากับกระจัง Tri-Arrow ขนาดด้วยเส้น LED เดย์ไลท์ ไฟหน้าแบบ Xenon HID Projector ย้ายมาอยู่มุมกันชนที่ออกแบบมาอย่างสปอร์ต ด้านข้างสะอาด



ตา กับ Roof Rail ซึ่งส่วนปลาย ขนาบลงมาจับกับเสา C ด้านท้าย ของตัวรถโดดเด่นกับไฟท้ายแบบ LED เส้นคู่ภายในโครมดำ ส่วน กันชนเสริมการดกั้นกระแทกตาม แบบฉบับรถลุย

ภายในห้องโดยสารเน้น การเดินทางแบบหมู่คณะ โดยจัด มาให้เลือกทั้งแบบ 3 แถว 6 ที่ นั่งและแบบ 3 แถว 7 ที่นั่ง พร้อมการตกแต่งด้วยเทคโนโลยี ทันสมัยทั้งมาตรวัดค่าจอ TFT ขนาด 7 นิ้ว พวงมาลัยมัลติ ฟังก์ชันหุ้มหนัง คอนโซลกลาง ติดตั้งจอทัชสกรีนขนาด 8.8 นิ้ว



ความคู่ลำโพง JBL จำนวน 9 ตัว ระบบปรับอากาศแบบอัตโนมัติ คอนโซลเกียร์มีสวิตช์ Advanced ESP Terrain Response Modes มาให้ใช้ พร้อมเบรคมือไฟฟ้าและ Auto Hold ส่วนเบาะนั่งคนขับ ปรับไฟฟ้า 6 ทิศทาง ปิดท้าย ความหรูด้วยหลังคาพาโนรามา คิชั่นรูฟและหุ้มเบาะนั่ง แผงข้าง ประตูด้วยหนัง Benecke Kaliko สีขาวสะอาดตา

จุดเด่นที่อยากให้ทุกคน ได้สัมผัสอีกจุดคือ แหล่งกำลังของ เครื่องยนต์ดีเซลเทอร์โบ Kryotec ปริมาตรความจุ 1,956 ซีซี. พกพา กำลังสูงสุดให้ใช้งาน 125 กิโล วัตต์ (170 แรงม้า) ที่ 3,750 รอบ/นาที พร้อมแรงบิดสูงสุด 350 นิวตัน-เมตร ที่ 1,750-2,500 รอบ/นาที ระบบส่งกำลังมีให้เลือก ทั้งเกียร์ธรรมดา 6 สปีด และ เกียร์อัตโนมัติ 6 สปีด ระบบกัน สะเทือนด้านหน้าให้แบบอิสระ แม็คเฟอร์สัน สตรีท คอยล์สปริง พร้อมเหล็กกันโคลง ด้านหลังเป็น แบบกึ่งอิสระทวิสต์เบรค คอยล์ สปริง ระบบเบรคแบบดิสค์เบรค สี่ล้อ พร้อมวงล้ออัลลอยขนาด 16 นิ้ว ยางขนาด 235/70 R16



ขอบคุณข้อมูลและภาพประกอบจาก cars.tatamotors.com



ภาพจาก www.autoweek.com



ภาพจาก www.krabjauto.com

จะซื้อรถไฟฟ้า ควรมองค่าอะไร?? มีเบอร์ 5 ได้ไหมนะ...

ที่เมื่อนำมาใช้แล้วเห็นผล คุ่มค่า วัตออกมาเป็นตัวเลขจริง ไม่ใช่แค่ความรู้สึกนึกเอาเอง...และเราหวังว่าบ้านเราน่าจะมีการนำแนวคิดของการใช้พลังงานเบอร์ 5 มาใช้บ่งบอกประสิทธิภาพของรถไฟฟ้าเหล่านี้ในอนาคตด้วย โดยในการคิดค่าเหล่านี้จำเป็นจะต้องนำประเด็นในหัวข้อต่างๆ ต่อไปนี้มาร่วมพิจารณาด้วย เช่น



ภาพจาก www.businessinsider.com

น้ำหนัก (Weight)

เป็นเรื่องที่ต้องนำมาพิจารณา ลำดับต้น จากที่เคยมองข้าม เพราะน้ำหนัก จะบอกเป็นนัยว่า รถไฟฟ้าคันนั้นน่าจะกินพลังงานจากแบตเตอรี่หรือเจนเนอเรเตอร์ ประมาณใด อันนี้คล้ายกับตอนเรามองรถ เครื่องยนต์ภายใน หนักกว่าเขาก็ "น่าจะ" กินกว่าเขา และก็เช่นกัน ต้องดูลึกเข้าไปด้วยว่าการที่หนักนั้น มันหนักจากเทคโนโลยี การออกแบบ ระบบ ที่มัน "ควาย" หรือเปล่า เช่น ไปใช้แบตเตอรี่เก่าที่หนักแต่เลือกจุไฟได้น้อยกว่าชาวบ้าน หรือบางรุ่นที่ไปหนักที่การใช้แพลตฟอร์ม แพลตฟอร์ม แอสซีลีลิวเทค

ความรู้-เทคนิคการผลิตไม่ถึง อยากรู้ได้ความแข็งแรง การทรงตัวที่ดี แต่ลดน้ำหนักไม่ลง บ้างก็ไปหนักที่ระบบถ่ายทอดส่งกำลัง (Drivetrain) การใช้มอเตอร์ตักยุด ประสิทธิภาพต่ำ แดกไฟจึงแต่เอาที่พุกต่ำ เป็นตัวกำเนิดพลัง (Powertrain) ชั้นต่ำ รวมออกมาแล้วเป็นร่างกายที่หนัก ไช้มันกับกะโหลกที่หนักกระดุก !!

ระยะวิ่งต่อหนึ่งชาร์จ (Range)

แต่หากการมีน้ำหนักมากกว่าเขาเพราะทำมาดี ต้องการเน้นความจุพลังไฟมากกว่าเพื่อน สามารถจ่ายพลังงานต่อหนึ่งหน่วยเวลา ระยะวิ่งใช้งานต่อหนึ่งชาร์จมากกว่าเขา เช่น TESLA ที่ให้มากกว่า 100 kWh วิ่งกัน 300

เปิดตัวใหม่ทั้งยี่ห้อและรุ่นออกมามากมายสำหรับรถยนต์ไฟฟ้า ค่าขยับขึ้นในประเทศเขายังมีอีกมากที่เราไม่เคยได้ยินชื่อ คนจีนต้นตัว รัฐสนับสนุนเน้นให้คนนำมาใช้ มีชัยพลายเออร์ ไล่จากระดับสตาร์ทอัพ เกียร์ล่างๆ ไปยังเกียร์ 1 และก็ยังมีการผลิตคอมพิวเตอร์หลักที่สามารถนำมาประกอบเป็นรถไฟฟ้าเอง พวกชุดมอเตอร์ แบตเตอรี่ ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ ระบบส่งกำลัง และแพลตฟอร์มต่างๆ ออกมาเรื่อยๆ

ดังนั้นทำให้เห็นภาพอนาคตว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าจะ มีเสถียรภาพมากที่จีน คู่แข่งนอกประเทศจะเข้าไปขายสร้างยอดที่นั่นจะ ยากขึ้น ทั้งจีนจะสามารถทำตลาดต่างประเทศขยายตัวขึ้น เพราะการ ออกแบบ สมรรถนะ คุณภาพ สามารถพัฒนาจากนักออกแบบแบบ ในอดีต สู่มาตรฐานอันดี ไม่เป็นรองชาติใด มองเห็นคลัสเตอร์เอเชีย ตะวันออก จีน เกาหลี ญี่ปุ่น ยับสู้กับชาติตะวันตกได้แน่นอน คอย ติดตามก็แล้วกัน

วันนี้จะเน้นรถที่ใช้งานแบบเสียบปลั๊ก (PHEV) และรถยนต์ไฟฟ้าเต็มตัว (Full Electric) เป็นหลัก โดยจะข้ามการเลือกชั้นพื้นฐาน พวกชนิดของแบตเตอรี่ มอเตอร์ แรงม้า แรงบิด และพวกรถไฮบริดไปเลย ถือว่า "รู้" นำจะรู้ดีกันอยู่แล้ว แต่จะไปพูดเรื่อง "ผลที่ได้จากการใช้จริง" ว่าควรข้ามไปพิจารณาจุดใด ค่าใด



ภาพจาก www.gmauthority.com

กิโลเมตร (ขึ้นไป) ก็เป็นอีกเรื่อง กลายเป็นว่าวางคอนเซ็ปท์มาแบบนั้น สามารถทำได้ ผู้ซื้อคุ้มเงิน วิ่งรูดยาวกั่วงลเรื่องสถานีชาร์จน้อยลง จึงต้องพิจารณาประเด็นที่มีเหตุผลเหล่านี้ด้วย



ทางที่ดีคือ แปลงเรื่องนี้ออกเป็นตัวเลข คือ Quantified ออกมาจะได้ไม่ต้องตีความแฉ่ง "งง" เช่น เหาะระยะวิ่งต่อหนึ่งชาร์ทจมาหร่าน้ำหนักของรถ คือ หา Range/Weight ตรงไปตรงมาแบบนี้...แต่ทำไมมองข้ามกัน (วะ) ที่ว่าตรงไปตรงมาก็เพราะถ่าน้ำหนักมาก ตัวหารมาก ผลหารน่าจะออกมาต่ำ ?? อันนี้แน่นอนสำหรับรถไฟฟ้าโลกที่หนักตัวถึง มอเตอร์และยวงแอสซีส แต่ดันวิ่งได้น้อยระยะ มี Range ต่ำ แต่ตัวรถคั้นนั้นให้ค่า Range สูง ที่ยุคนี้เริ่มโตไปเกิน 500 กิโลเมตรกันแล้ว อัตราส่วน Range/Weight จะออกมาสูง นี่คือเหตุผลหลักที่เราเน้นค่านี้มาเผยแพร่ เรื่องนี้มองข้ามกันหมด มันง่ายเกินไปหรืออย่างไร ???



ค่า kWh จู เกิบ จำย

เขียนถึงตรงนี้แล้วขงยังไม่ได้ มันโยงเลื้อยต่อไปแบบไม่ได้ตั้งใจว่าทำไมเราไม่นำค่าที่ผู้ผลิตเขาออกสำหรับออกมา คือ kWh ที่บอกว่าแบตเตอรี่นั้นจุพลังไฟได้เท่าใด สามารถจ่ายพลังไฟออกมาในหนึ่งชั่วโมงได้มากน้อยประมาณใด มาใช้คำนวณง่าย ๆ ด้วย

การจะมีค่านีสูง "มักจะ" โยงไปที่ขนาดและน้ำหนักที่มากขึ้นของแบตเตอรี่ด้วย (ถ้าเป็นชนิด วัตต์ตึบและระบบจัดการ BMS แบบเดียวกัน) ในรถไฮบริดที่มีเครื่องยนต์ช่วย ค่าก็จะมียอูไม่กัสิบ kWh และก็จะใหญ่ขึ้นเมื่อเป็น PHEV และ Full Electric ตามลำดับ

การ Quantified ที่เรามองข้าม คือ นำมาหารกับค่า Range และ Weight ในหัวข้อก่อนหน้า เช่น หา kWh/Range ถ้าผลหารออกมาสูงก็อาจแสดงถึง • หนึ่งมี Range ต่ำถือว่าห่วย หรือ • สองมีค่า kWh สูง (เสียเปล่า เพราะได้ระยะทางวิ่งต่ำ) ดังนั้นจึงควรเลือกรถที่มีค่า kWh/Range ต่ำ อันบ่งบอกว่ามันสามารถใช้แบตเตอรี่เล็กกว่า แม้จะจ่ายพลังต่อชั่วโมงต่ำกว่า แต่กลับให้ระยะวิ่งมากกว่า มีประสิทธิภาพสูงกว่า!!

ส่วนการเอาไปเทียบกับน้ำหนักหรือ Weight นั้น ค่า kWh/Weight จะต้องออกมาสูงเข้าไว้ คือ ออกแบบระบบมาดี สามารถกัเก็บ



และแจกจ่ายพลังงานได้สูง แต่มีน้ำหนัก (รถ) ต่ำ ในทางกลับกันถ้าค่า kWh/Weight ออกมาต่ำถือว่าไม่ควรครบ เพราะตุนเก็บน้อยจ่ายก็น้อย แต่ดันตัวหนัก รวกับในวงเหล้าที่เจอประเภทแตกเยอะควักน้อย บ้างก็ทำทีหนีไปเข้าห้องน้ำตอนคิดเงิน แบบนี้ไม่ควรชวนมารวมวง...

หมายเหตุ : การกินพลังไฟต่อระยะวิ่ง kWh/Range นี้ทำให้นึกเทียบถึงตอนใช้รถเครื่องสันดาปภายใน ที่ปัจจุบันหลายประเทศไปวัดกันที่ Litre/100 Km คือ ไปเอาจำนวนลิตรเทียบร้อยกิโลเมตร ซึ่งเราไม่คุ้น เช่น 5 L/100 Km ต้อง

มากลัืบเศษเป็นส่วน จับเอา 5 หาร 100 ทุกครั้ง เพราะเรากล่องกับอีกมาตรฐานว่า 20 กิโลเมตร/ลิตร ไร่รถยนต์ไฟฟ้านี้ก็เหมือนกัน แรกๆก็อาจจะต้องกลัืบเศษเป็นส่วน หา Range/kWh ที่คุ้นเคยไปก่อน ว่ากินไฟกี่กิโลวัตต์ต่อวาร์เปอร์กิโลเมตร ซึ่งต่างประเทศเขาทอนหน่วยลงมาเป็น Wh/Km และ Wh/Mile กันแล้ว

การคิดค่านี้อยหน้าเมื่อคู้ที่ชอยย่อยลงมาก็ดูง่าย หยุ่มหยุ่มตามความคิดของผู้เขียน เพราะเท่าที่บอกค่า EPA Range ที่ใช้กันอยู่ก็เห็นภาพแล้วว่ากินมากกินน้อย และตามทีออเมร็กันเข้าไปวัดเป็นหน่วย MPGe (Miles per Gallon Equivalent) หรือไมล์ต่อแกลลอน เทียบพลังไฟฟ้า 33.7 kWh ว่าเท่ากับการใช้เป็นซิน 1 แกลลอน ก็น่าจะบอกได้ชัดเจนแล้ว เราคงยังไม่ต้องไปบ้ายตามมาตรฐานที่มันทำท้าวว่าจะออกมานี้ !! ลองนำคั๊ยวีร์ดพวก kWh, Range, Weight

แล้วพวงคั๊พทีเฉพาะที่วงการรถยนต์ไฟฟ้าเขาเข้าไปใน Google เลยอริลิกๆ แล้วนำหลายข้อมูลมาขยารวมกัน พบว่า TESLA ทำได้เหนือพรรคพวก ใส่จาก Model S, Model X, Model 3, Model Y ทั้งๆ ที่หนักเพื่อแลกกับการใช้แบตใหญ่จุเก็บจ่ายเยอะ ระดับ 50, 75, 100 kWh วิ่งได้ 280-373 ไมล์ต่อหนึ่งชาร์ท รองลงมาเป็น HYUNDAI ไฟฟ้าที่มีขายในบ้านเราคือ Ioniq, Kona มี VOLVO Polestar 2, FORD Mustang Mach E, NISSAN Leaf S Plus, MERCEDES-BENZ EQC ส่วนพวกตัวแรงค่ายเยอรมันอย่าง AUDI e-Tron และ PORSCHE Taycan Turbo ทำได้ไม่ตึ๊ง เพราะหนักโคตรๆ ใช้แบตไม่ถึง 100 kWh วิ่งได้ระยะทางประมาณ 200 ไมล์ต่อชาร์ท เพราะเน้นรีดพลัง ไม่สนเรื่องประสิทธิภาพการใช้ไฟฟ้าเป็นหลัก

ส่วนเมื่อเอาค่า kWh/Range มาวัดเพื่อดูประสิทธิภาพการออกแบเมื่อใช้พลังไฟ TESLA ทำได้ดีทุกุ่น ยกเว้น Model X และพบว่า HYUNDAI สองรุ่นตะก็ทำได้ดีไม่แพ้ TESLA โดยสมรรถกั้นอย่าง BMW i3 และ SMART EQ ตามหลังมา **รู้ไว้ ใช้เลือก**

คิดไปเรื่อยๆ น่าจะมีมาตรฐานการประหยัดไฟ บ่งบอกประสิทธิภาพการใช้พลังงานไฟฟ้าแบบสตั๊ดเกอ์เบอร์ 5 ออกมา อันนี้ถ้าขยันคิดก็ไม่ต้งรอฝรั่ง ข้อสำคัญอยู่ที่ "กั๊ลหรือเปล่า" นักวิชาการบ้านเราเก่งมีเยอะ แต่ไม่กล้าคิดทะเลออกมาหรืออาจจะเป็นเพราะลั๊งคมาเราชอบ "สั๊กตดาวรุ่ง" พวกนี้จึงไหลไปทะเลที่เมืองนอกหมด

โทษๆ บ้านเราก็มีการสนับสนุนเรื่องรถพลังไฟฟ้าโดยมีเป้าหมายในปี พ.ศ.2573 จะผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (xEV) ร้อยละ 30 ของการผลิตรถยนต์ทั้งหมด 2,500,000 คัน หรือประมาณ 750,000 คัน ทำให้เราอยากเห็นมาตรฐานรถไฟฟ้าเบอร์ 5 มากนะขอรับ...





■ NISSAN Almera VL CVT

■ HONDA City SV

รถเล็กเครื่องพื้นเดียว เจอกันเดี่ยวๆ แต่มีรุม



■ HONDA City Hatchback RS

Run-in รายงานการขับช้ เพื่อผู้บริโภค

“รัน-อิน” เทียบนี้จะทดลองเปรียบเทียบระหว่าง รถคันเล็กเครื่องเบนซินที่มีความจุเพียงแค่ 1 ลิตร เท่านั้น ระดับ Eco Car ที่นับว่าน่าสนใจเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะ ผู้ชื่นชอบรถขนาดเล็กราคาไม่แพงเท่าไร และการเป็นเจ้าของก็ไม่สร้างภาระมากมายอะไรนักทั้งค่าตัวและค่าดูแลรวมทั้งค่าใช้จ่าย

สำหรับรถรูปแบบนี้ที่เคยนำมา “รัน-อิน” จะมีด้วยกัน 2 ยี่ห้อ คือ NISSAN Almera กับ HONDA City แต่จะเป็นรุ่นทั้งหมด 3 คันด้วยกัน เนื่องจาก HONDA City จะมีอยู่ 2 รุ่น คือ รุ่นซีดาน 4 ประตู กับรุ่น Hatchback 5 ประตู ก็เลยกลายเป็นสองรุ่นหนึ่งไป

All-New NISSAN Almera

มาดสปอร์ตจับคล่อง ควบคุมง่ายคุ้มค่า

All-New NISSAN Almera เจนเนอเรชั่นที่ 4 โบนอดี N 18 โดยออกแบบให้ดูมีมาดสปอร์ต เน้นความโฉบเฉี่ยวเฉียบคม ภายใต้ปรัชญาการสรรค์สร้างแบบ “รูปทรงเรขาคณิตที่สื่อถึงอารมณ์ Emotional Geometry” มีองค์ประกอบที่โดดเด่นสามารถสร้างความสนใจได้มาก



■ ออกแบบใหม่ดีไซน์สปอร์ตเส้นสายเฉียบคม



■ ไฟท้ายโดดเด่นสะดุดตา กับชนหลังมาพร้อม Diffuser ตกแต่งด้วยลายเฉพลาโร่ พร้อมครีบริดอากาศ ด้านล่างช่วยเพิ่มแอโรไดนามิกส์

จากรถ Eco Car ธรรมชาติสู่นิยามความเป็นสปอร์ตคาร์กับ All-New NISSAN Almera ปลุกความเร้าใจในตัว สัมผัสกับชีวิตาน Eco Car Phase 2 ที่มาพร้อมเครื่องยนต์เบนซิน 1.0 L Turbo 3 สูบ ที่ได้ทั้งกำลังและความประหยัด อีกทั้งยังปล่อยมลพิษต่ำตามมาตรฐาน Eco Car Phase 2 โดยระบบขับเคลื่อนใช้เกียร์อัตโนมัติ XTRONIC CVT ที่พัฒนาขึ้นเพื่อเพิ่มอัตราเร่งและประหยัดเชื้อเพลิง

สำหรับ All-New NISSAN Almera ในเจเนอรัลให้เลือกคบหากันได้ 5 รูปแบบ ทุกรุ่นวางเครื่อง เบนซิน 1.0 L Turbo และใช้เกียร์อัตโนมัติแบบ CVT ไม่มีรุ่นเกียร์ธรรมดาให้เลือก โดยแต่ละรุ่นจะแตกต่างกันที่ออปชั่นพวกอุปกรณ์ต่างๆ คันที่นำมาลองขับนี้เป็นรุ่น VL ซึ่งมีค่าตัว 639,000 บาท นับว่าเป็นตัวแพงสุด จึงมีอุปกรณ์ติดมาให้ใช้กันมากน้อย อย่างเช่นเทคโนโลยีเตือนจุดอับสายตา Blind Spot Warning System (BSW) และเทคโนโลยีตรวจจับวัตถุด้านหลังรถขณะถอย Rear Cross Traffic Alert (RCTA) รวมทั้งถุงลมนิรภัยด้านข้างและม่านถุงลมนิรภัย ส่วนรุ่นอื่นจะได้ถุงลมนิรภัยเฉพาะด้านหน้าเท่านั้น

เรือนร่างของ All-New Almera กว้างขึ้นเป็น 1,740 มม. (เดิม 1,695 มม.) และยาวเพิ่มขึ้นเป็น 4,495 มม. (เดิม 4,425 มม.) ถึงแม้จะเป็น



■ เครื่อง HRAO แบบ DOHC 3 สูบ 12 วาล์ว 999 ซีซี. มีแรงม้า 100 ps ที่ 5,000 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุด 15.5 กก.-เมตร ที่ 2,400-4,000 รอบ/นาที

Eco Car แต่ขนาดตัวอยู่ในระดับ B-Segment ไฟหน้าเป็น LED ไม่มีไฟส่องกลางวันที่ใช้ มีแต่ไฟรีทริงบูมเมอแรง LED เท่านั้น กระบังหน้าเป็นโครเมียมรมดำแบบ V-Motion พร้อมไฟตัดหมอก LED แนวเสาหลังคาหลังถูกยกขึ้น (Kick-up C-Pillars) และหลังคาแบบลอยตัว (Floating Roof) โดยการใช้นิโอสทำเป็นแนวที่เสาหลังจึงดูเหมือนหลังคาลอยตัวอยู่แปลกตา และสร้างความโดดเด่น ไฟท้าย Signature Light พร้อมไฟเบรก LED มีรูปทรงโฉบเฉี่ยว กระทะล้อเป็นอัลลอยลายสปอร์ตของ ENKEI ขนาด 15 x 5 1/2 J Offset 45 ยาง BRIDGESTONE Ecopia EP 150 ขนาด 195/65 R 15 91H ดัชนีรับน้ำหนัก Load Index 91 รับน้ำหนักได้สูงสุด 615 กก. และความเร็ว Speed Symbol H รองรับความเร็วได้สูงสุด 210 กม./ชม.

เครื่องยนต์เป็นบล็อก HRAO

แบบ DOHC 3 สูบเรียง 12 วาล์ว 999 ซีซี. กระบอกสูบขนาด 72.2 มม. ความยาวช่วงชัก 81.3 มม. อัตราส่วนกำลังอัด 9.5 +/- 0.2 ต่อ 1 มีเทอร์โบพร้อมมอเตอร์ไฟฟ้าอัจฉริยะ DC Motor ช่วยควบคุมกำลังอัดของเทอร์โบปลดปล่อยพลังออกมาให้ใช้งานกันได้ 74 kW หรือ 100 ps ที่ 5,000 รอบ/นาที พร้อมแรงบิดสูงสุด 152

■ กังไค้กับแรงๆ ก็เทียบเหมือนกัน แต่ยังให้ความมั่นใจ

Nm หรือ 15.5 กก.-เมตร ที่ 2,400-4,000 รอบ/นาที นอกจากนี้ยังมีเทคโนโลยีเคลือบกระบอกสูบ Mirror Bore Coating 0.2 มม. เพิ่มความทนทาน ลดการสึกหรอ และช่วยระบายความร้อนได้ดียิ่งขึ้น

การสตาร์ทติดเครื่องยนต์ใช้ปุ่มสตาร์ทเครื่องยนต์ (Push Start Button) ที่คอนโซลเกียร์ การขับด้วยรอบเครื่องต่ำหรือการใช้งานในเมือง ให้การตอบสนองได้ดี ไม่รู้สึกว่าการเคลื่อนตัวลำบากหรือกินแรงเครื่องยนต์ สามารถออกตัวได้ตามปกติ จนไม่คิดว่ากำลังคบกับเครื่องยนต์ระดับแค่ 999 ซีซี. เท่านั้น อัตราเร่งในช่วงรอบเครื่อง

ต่ำก็อาศัยในการเร่งแซงได้ รู้สึกไหลลื่นและคล่องตัว การใช้งานในเมืองนับว่ามีความสะดวกสบายขับง่าย จากอัตราเร่งที่ดี ความเบาของพวงมาลัย คันเหยียบเบรกกับคันเร่งก็เบาเท่าไม่ต้องใช้แรงกันมาก ช่วงรอบเครื่องปานกลางอัตราเร่งมีให้ใช้งานกันพอประมาณแรงกระชากอาจจะเบาบางไปบ้าง

อย่างไรก็ตามในการขับที่ใช้งานก็ยังมีอัตราเร่งให้ใช้ ถ้าจะเริ่มสัมผัสกับความอึดก็ตรงช่วงความเร็ว 140 กม./ชม. ขึ้นไป ตัวเลขของอัตราเร่ง 0-100 กม./ชม. ใช้เวลา **11.52 วินาที** อัตราเร่ง 1/4 ไมล์ ตกท้ายกัน **18.31 วินาที** ที่ความเร็ว 124.85 กม./ชม. ส่วนความเร็วสูงสุดหมดลมกันตรง **193 กม./ชม.**

การแจกจ่ายเชื้อเพลิงเป็นระบบหัวฉีดอิเล็กทรอนิกส์แบบมัลติพอยท์ ECCS (Electronic Concentrated Control System) โดยการจ่ายเชื้อเพลิงยังเป็นระบบ Indirect Injection ฉีดจ่ายเชื้อเพลิงที่ท่อร่วมไอดี โดยควบคุมการทำงานด้วยกล่อง Control แบบ 32 บิต ติดตั้งเอาไว้ในห้องเครื่องทางฝั่งซ้าย ชุดจุดระเบิดเป็นแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้เร็คท์คอยล์ ไซโครัลจตุระเปิดของ HITACHI วางเอาไว้บนหัวเทียนสูบละตัว

น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ได้ถึงแก๊สโซฮอล์ E20 สำหรับการทดลองขับใช้งานในเมืองเฉลี่ยทำได้ **12.23 กม./ลิตร** ส่วนอัตราสิ้นเปลืองของการเดินทางด้วยความเร็วเฉลี่ย 100 กม./ชม. **22.60 กม./ลิตร**

การปล่อยผู้มาลงพื้นที่ทางล้อหน้าอาศัยเกียร์อัตโนมัติ XTRONIC CVT พร้อมโหมด D-Step Logic (Hydraulic + Mechanical) ลดการรอรอบเปลี่ยนเกียร์ และเทคโนโลยีที่ให้ความนุ่มนวลยามขับเคลื่อนโดยไม่รู้สึกถึงการเปลี่ยนเกียร์ ให้แรงบิดใน

ช่วงต้นตบสนองได้ฉับไวมีอัตราเร่งที่ดี รวมทั้งให้อัตราการปล่อยมลพิษต่ำ พร้อมด้วยระบบ Sport Mode ซึ่งจะจัดสรรอัตราทดเกียร์ใหม่ให้จัดจ้านทันใจ

ด้านหน้าเป็นแม็คเฟอร์รอนส์สตรัทที่ใช้สตรัทแก๊ส ช่วงล่างด้านหลังเป็นแบบทอร์ชั่นบีม การทำงานของช่วงล่างออกอาการกระชกค่อนข้างแข็งอาจจะรู้สึกกระด้างอยู่บ้างเล็กน้อย การดูซับแรงกระแทกทำตัวดี การเก็บเสียงของช่วงล่างอยู่ในระดับพอประมาณ ประสิทธิภาพในการยึดเกาะถนนวางใจได้

ระบบเบรกเป็นระดับรถจ่ายกับข้าวหน้าดิสค์หลังดรัม โดยมีตัวช่วยงานตามมาตรฐานของรถรุ่นใหม่สามารถตอบสนองการใช้งานและให้ความมั่นใจ

อุปกรณ์อาจจะไม่ถึงระดับคับคั่ง แต่เมื่อเทียบกับราคาค่าตัวของรถแล้ว ก็ต้องถือว่ามีให้มากได้เหมือนกัน การลีดและปลดลีดกระจุกเป็นเซ็นทรัลลีด ซึ่งสามารถใช้รีโมท หรือมีกุญแจติดตัวก็กดไปที่ปุ่มบนมือเปิดในระบบ i-Key และระบบกุญแจ Immo



■ เบาะหน้าหุ้มผ้าสีดำตกแต่งขอบด้วยสีเทา ปรับเบาะด้วยมือทั้งเลื่อนและเอน โดยคันคนขับจะสามารถปรับระดับสูง-ต่ำได้ด้วย

bilizer กับสัญญาณกันขโมย ตัวแผงหน้าปัดตกแต่งด้วยวัสดุหนังสีเทาเป็นการเพิ่มลูกเล่นและดูดียิ่งขึ้น

แม้จะเป็น Eco Car แต่อาศัยความโตของเรือร่นระดับ B-Segment จึงมีเนื้อที่ให้อาศัยกันมากเป็นพิเศษ สามารถ



■ แผงหน้าปัดหุ้มวัสดุหนังสีเทาแบบเดินตะเข็บ พวงมาลัย 3 ก้านหุ้มหนังตกแต่งด้วยแถบสีอะลูมิเนียม

ให้ความสบายในการโดยสารได้ เนื้อที่ของตู้โดยสารทางด้านหลังมีให้ใช้กันได้มาก เมื่องลงไปแล้ว เรายังอยู่ห่างจากด้านหลังของพนักงานเบาะหน้า ห้องเก็บของท้ายรถมีเนื้อที่ให้อาศัยกันมากทั้งความกว้างและความลึก สามารถเก็บข้าวของหรือขนของติดรถไปได้มาก

HONDA City

ขับง่ายพร้อมความนุ่มนวล สะดวกสบาย

HONDA City ใหม่ เจนเนอเรชันที่ 5 ได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อเป็นยนตรกรรมสำหรับภูมิภาค (Regional Model) พร้อมจะขับเคลื่อนพาไปได้ไกลเกินกว่าทุกความคาดหวังด้วยความสปอร์ตทรูทรากของดีไซน์ มีห้องโดยสารกว้างขวาง ทรูทราก ขับเคลื่อนด้วยขุมพลังเทอร์โบ เครื่องยนต์ขนาด 1.0 ลิตร VTEC Turbo 122 แรงม้า ที่ทรงพลังและประหยัด เชื้อเพลิง กับเทคโนโลยีเพื่อความสะดวกสบายและเทคโนโลยีความปลอดภัย นอกจากนี้ยังนับเป็นครั้งแรกกับรุ่น RS ที่ตอกย้ำความสปอร์ตเร้าใจ ด้วยชุดแต่งสไตล์ RS สอบคัน

สำหรับ HONDA City ใหม่ในเวอร์ชันนี้ จะมีให้เลือกคบหาอยู่ 4 รุ่นด้วยกัน โดยทั้งหมดจะเป็นเกียร์อัตโนมัติแบบ CVT ไม่มีเกียร์ธรรมดาให้เลือก และทุกรุ่นจะใช้เครื่องยนต์ VTEC Turbo 1 ลิตร 3 สูบ มีเรี่ยวแรง 122 แรงม้า ซึ่งเครื่องยนต์รุ่นนี้รองรับ

น้ำมันเชื้อเพลิง E20 คันที่นำมาลองขับครั้งนี้เป็นตัว SV อันเป็นตัวที่มีราคาแพงเกือบสุดของรุ่น ดังนั้นจึงมีอุปกรณ์ติดรถมาให้ใช้กันค่อนข้างเยอะพอสมควร

เครื่องยนต์ได้ฝากระโปรงหน้าเป็นลีด P10 A6 แบบ DOHC 3 สูบ 12 วาล์ว VTEC และ VTC 988 ซีซี. กระจอบอกสูบกว้าง 73 มม. ความยาวช่วงชัก

■ ไฟท้ายรูปทรงดูดีใช้ไฟ LED พร้อมสัญญาณไฟฉุกเฉินอัตโนมัติ ขณะเบรกกันหัน ESS

■ ไฟหน้าแบบโปรเจกเตอร์ กระจกหน้าโครเมียม ไม่มีไฟตัดหมอกให้ใช้

78.7 มม. อัตราส่วนกำลังอัด 10.0 ต่อ 1 บิอนเชื้อเพลิงด้วยระบบหัวฉีดอิเล็กทรอนิกส์มัลติพอยท์ PGM-FI แบบโดเร็คท้อนเจ็คเตอร์ฉีดเข้าห้องเผาไหม้โดยตรง และระบบจุดระเบิดอิเล็กทรอนิกส์แบบโดเร็คท้อคอยล์สูบละตัว อาศัยเทอร์โบพร้อมอินเตอร์คูลเลอร์แบบน้ำช่วยเป่าพลังออกมาได้ 122 ps หรือ 120 bhp ที่ 5,500 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุด 173 Nm หรือ 17.6 กก.-เมตร ที่ 2,000-4,000 รอบ/นาที

อัตราเร่งจาก 0-100 กม./ชม. ใช้เวลา 9.88 วินาที เท้าตนเอง ส่วนอัตราเร่ง 1/4 ไมล์ ใช้เวลาในการตะกาย 17.32 วินาที ที่ความเร็ว 135.02 กม./ชม. จัดว่าให้การตอบสนองได้ดีทีเดียว



สำหรับความเร็วสูงสุดทำได้ถึง 205 กม./ชม.

การใช้เครื่องยนต์ขนาดเล็กความจุน้อย
ก็มีจุดประสงค์ในเรื่องของการปล่อยมลพิษน้อย
และมีอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงต่ำ โดยมีอัตรา
การบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิงในเมืองเฉลี่ยออกมาที่
9.14 กม./ลิตร และมีอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง
ยามเดินทางด้วยความเร็วเฉลี่ย 100 กม./ชม.
อยู่ที่ 23.16 กม./ลิตร

HONDA City ใหม่เจนเนอระชั่นที่ 5
นอกจากรูปโฉมที่ทันสมัยดูดีขึ้นแล้ว ก็ยังคงเน้นเรื่อง
ของความสบายในการขับขี่ใช้งานเป็นหลัก สรรค์



■ เครื่องยนต์บล็อก P10 A6 แบบ DOHC 3 สูบ 12 วาล์ว
VTEC Turbo 988 ซีซี. 122 ps ที่ 5,500 รอบ/นาที
และแรงบิดสูงสุด 17.6 กก.-เมตร ที่ 2,000-4,500 รอบ/นาที



■ เบาะที่นั่งด้วยหนังและวัสดุหนังสังเคราะห์ ปรับเลื่อน
และเอนด้วยมือ เฉพาะเบาะนั่งด้านคนขับสามารถปรับเพิ่มระดับ
ความสูง-ต่ำ ระหว่างเบาะมีช่องเก็บของแบบมีฝาปิดใช้เป็น
เก้าอี้เบาะได้



■ วัสดุตกแต่งคอนโซลแบบ Piano Black พวงมาลัย
ทรงสปอร์ต 3 ก้าน มาตรวัดแบบเรืองแสง

สร้างให้เป็นรถที่ขับง่าย ด้วยความเบาของ
พวงมาลัยเบรค หรือคันเร่ง ทำให้ง่ายและ
สบายต่อการใช้งานประจำวัน ช่วงล่างก็เน้น
ความนุ่มสบายสำหรับการโดยสาร ไม่ได้ยึดถือ
เรื่องของประสิทธิภาพในการยึดเกาะถนนกัน
มากมายอะไรนัก เอาแค่ระดับเพียงพอต่อการ
ใช้งานตามสภาพ ลักษณะ และประเภทของ
รถเท่านั้น เหล่าบรรดาอุปกรณ์ประจำรถและ
อุปกรณ์อำนวยความสะดวก ก็อยู่ในระดับเดียว
กันกับค่าตัวรถ



เหมาะกับคนที่ต้องการรถเอาไว้ใช้งาน
ด้วยราคาที่ไมแรงมากนัก พอจะทำตัวเป็นเจ้าของ
ได้โดยไม่ลำบาก ขนาดของรถไม่ใหญ่โตเท่าไร
ขับคล่องจดจ่อง่าย แต่มีพื้นที่ภายในให้ใช้งานกัน
อย่างเพียงพอ และสามารถใช้เป็นเพื่อนในการ
เดินทางได้ในบางโอกาส กันไม่จุ ไม่จุกจิก และมิ
ค่าดูแลรักษาต่ำ

HONDA City Hatchback



■ ไฟหน้าแบบ LED กันชนและกระจังหน้าแบบ RS พร้อมไฟตัดหมอก

HONDA City Hatchback
ในรูปแบบของรถ 5 ประตู 5 ที่นั่ง ที่มี
การใช้งานได้อเนกประสงค์กว่ารุ่นประตู
4 บาน นับว่าเป็นทางเลือกใหม่หรืออีกทาง
เลือกของผู้นิยมความกะทัดรัดคล่องตัว
ในกระดาน Sub Compact เจนเนอระชั่น
ที่ 5 ได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อเป็นอีกระดับ
แห่งยนตกรรม City Car ด้วยมาตรสปอร์ต
ทรูทรา มีห้องโดยสารกว้างขวางเกินตัว

การพัฒนา HONDA City Hatch
back ถือว่าเป็นความท้าทายครั้งสำคัญ ซึ่งนำ
จะมารับหน้าที่แทน HONDA Jazz โดยเป็น
รถที่ได้รับการพัฒนาให้ดีขึ้นและเหนือกว่ารถ
ในระดับเดียวกัน แล้วยังเพิ่มความคุ้มค่าด้วย
ฟังก์ชันและเทคโนโลยี เพิ่มอรรถประโยชน์ได้
มากกว่ารุ่นเก็งซีดาน โดยในเวอร์ชันนี้ จะมีให้

ทรงดีมีระดับเวลาขับก็คล่องตัว

เลือกคบหาอยู่ 3 รุ่นด้วยกัน โดยทั้งหมดจะเป็นเกียร์อัตโนมัติแบบ CVT ไม่มี
เกียร์ธรรมดาให้เลือก และทุกรุ่นจะใช้เครื่องยนต์ VTEC Turbo 1 ลิตร 3 สูบ



Big 2022
นทรกรรมยานยนต์ เพื่อขายดีใหม่
19-28 สิงหาคม 2565
ไทยดอทคอม



■ ไฟท้ายรูปทรงทันสมัยเป็น LED พร้อมสัญญาณไฟฉุกเฉินอัตโนมัติขณะเบรก:กันพื้น ESS 122 แรงม้า คันที่นำมาลองขับครั้งนี้ เป็นตัวท็อป **RS** ราคาแพงสุดจึงมีอุปกรณ์ดีตรงมาให้ใช้กันค่อนข้างเยอะพอสมควร

เครื่องยนต์ Earth Dreams Technology VTEC Turbo เป็นบล็อก **P10 A6** แบบ DOHC 3 สูบ 12 วาล์ว VTEC และ VTC 988 ซีซี. กระบอกสูบกว้าง 73 มม. ความยาวช่วงชัก 78.7 มม. อัตราส่วนกำลังอัด 10.0 ต่อ 1 ป้อนเชื้อเพลิงด้วยระบบหัวฉีดอิเล็กทรอนิกส์มัลติพอยท์ PGM-FI และมีการเพิ่มพลังด้วย BorgWarner Single-Scroll Turbo พร้อมอินเตอร์คูล ช่วยเป่าพลังออกมาได้ 122 ps และ 120 bhp ที่ 5,500 รอบ/นาที มีแรงบิดสูงสุด 173 Nm หรือ 17.6 กก.-เมตร ที่ 2,000-4,500 รอบ/นาที

เครื่องยนต์ให้แรงบิดที่ติดตั้งแต่ช่วงรอบเครื่องต่ำ ประมาณ 1,500-1,800 รอบ/นาที ซึ่งเป็นตอนที่เทอร์โบเริ่มทำงานแล้ว แต่ถ้าต่ำกว่านั้นอย่างเช่น การออกตัวเมื่อรถหยุดนิ่ง มีความรู้สึกว่าต้องมีการกดคันเร่งช่วยบ้าง เพื่อเพิ่มความกระฉับกระเฉง การขับในเมืองมีความสะดวกสบายและคล่องตัว อัตราเร่งในช่วงรอบเครื่องปานกลางรวดเร็วมีอัตราเร่งที่ทันอกทันใจ ส่วนช่วงรอบเครื่องสูงนั้นก็ยังช่วยให้การตอบสนองได้ดี อัตราเร่งจาก 0-100 กม./ชม. ใช้เวลารอกันเพียงแค่ **9.85 วินาที** เท่านั้น ส่วนอัตราเร่ง 1/4 ไมล์ใช้เวลา **17.25 วินาที** ที่ความเร็ว 136.40 กม./ชม. สำหรับความเร็วสูงสุดทำได้ถึง **200 กม./ชม.**

น้ำมันเชื้อเพลิงสามารถใช้แก๊สโซฮอล์ E20 อัตราการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิงในเมืองเฉลี่ยออกมาที่ **10.78 กม./ลิตร** ซึ่งเป็นตัวเลขจากระยะทางจริง (ระยะทาง 10 กม. มาตรฐานขึ้น 9.95 กม.) พบว่ามีอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงยามเดินทางด้วยความเร็วเฉลี่ย 100 กม./ชม. อยู่ที่ **24.17 กม./ลิตร**

ห้องโดยสารตกแต่งในสไตล์สปอร์ตด้วยการเดินเส้นด้ายสีแดง แต่ก็ให้ความรู้สึกหรูหราไม่น้อยด้วยคอนโซลหน้าแบบ Piano black การล็อกและปลดล็อกประตูเป็นแบบเซ็นทรัลล็อกใช้รีโมท พร้อมระบบควบคุมประตูแบบอัจฉริยะ แค่อนิ้วกดปุ่มที่มีเปิดประตูก็จะล็อกและปลดล็อก โดยมีระบบสัญญาณกันขโมยพร้อมระบบกุญแจนิรภัย Immobilizer และระบบล็อกประตูอัตโนมัติเมื่อรถมีการเคลื่อนตัว มาตรฐานเป็นแบบเรืองแสงสีแดงเห็นชัดทั้งกลางวันและกลางคืน พร้อมด้วย

■ เบาะหน้าหุ้มด้วยหนัง ฟ้า และวัสดุหนังสังเคราะห์ ตกแต่งด้วยแถบสีแดง ปรับเลื่อนและเอนด้วยมือเฉพาะเบาะนั่งคนขับสามารถปรับเพิ่มระดับความสูง-ต่ำ

■ คอนโซลหน้าแบบ Piano Black เป็นคันเหยียบต่างๆ เป็นอะลูมิเนียมพวงมาลัยทรงสปอร์ต 3 ก้าน พร้อม Paddle Shift มาตราวัดแบบเรืองแสงสีแดง พร้อมหน้าจอแสดงข้อมูลการขับขี่

หน้าจอแสดงข้อมูลการขับขี่ MID (Multi-Information Display) กล้องส่องภาพด้านหลัง Multi-Angle Rearview Camera ปรับมุมมองได้ 3

ระดับ โดยการแสดงผลผ่านทางหน้าจอสัมผัสขนาด 8 นิ้ว แบบ Advanced Touch ที่ด้านบนคอนโซลกลาง

HONDA City Hatchback เน้นเรื่องของความสบายในการขับขี่และใช้งานเป็นหลัก สรรค์สร้างให้เป็นรถที่ขับง่ายคล่องตัว ทำให้สะดวกต่อการขับใช้งานประจำวัน ช่วงล่างก็เน้นความนุ่มสบายสำหรับการโดยสาร ไม่ได้ยึดถือเรื่องของประสิทธิภาพในการยึดเกาะถนนกันมากมายอะไรนัก แค่นี้เพียงพอต่อการใช้งานตามประเภทของรถเท่านั้น โดยมีพื้นที่ภายในให้ใช้งานกันอย่างเพียงพอ เครื่องยนต์ให้การตอบสนองได้ดี สามารถใช้ในการเดินทางได้ และยังกินไม่จุกต่างหาก



■ เครื่องยนต์บล็อก P10 A6 แบบ DOHC 3 สูบ 12 วาล์ว VTEC Turbo 988 ซีซี. กำลังสูงสุด 122 ps ที่ 5,500 รอบ/นาที และแรงบิดสูงสุด 17.6 กก.-เมตร ที่ 2,000-4,500 รอบ/นาที

ข้อมูลและรายละเอียด			
รุ่น	NISSAN Almera	HONDA City	HONDA City Hatchback
รุ่น	VL CVT	SV	RS
แบบ	เก๋ง 4 ประตู	เก๋ง 4 ประตู	เก๋ง 5 ประตู Hatchback
สมรรถนะ	วัดด้วยเครื่องมือ VBOX II Lite และ VERICOM VC 3000 DAQ		
อัตราเร่ง (เกียร์ D ปิดแอร์)			
ความเร็ว (กม./ชม.)	เวลา (วินาที)		
0-40	3.42	3.10	3.02
0-60	5.41	4.83	4.78
0-80	7.92	7.02	6.93
0-100	11.52	9.88	9.85
0-120	16.28	13.69	13.65
อัตราเร่ง 1/4 ไมล์	18.31 วินาที	17.32 วินาที	17.85 วินาที
ความเร็วสูงสุด	193 กม./ชม.	205 กม./ชม.	200 กม./ชม.
อัตราเร่งแซง (เกียร์ D เปิดแอร์)			
ความเร็ว (กม./ชม.)	เวลา (วินาที)		
40-60	1.98	1.72	1.79
40-80	4.50	3.89	3.94
40-100	8.08	6.78	6.82
40-120	12.85	10.60	10.63
ความเร็ว 100 กม./ชม.			
เกียร์ D	1,550 รอบ/นาที	1,800 รอบ/นาที	1,800 รอบ/นาที
อัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง			
ในเมืองเฉลี่ย	12.23 กม./ลิตร	9.14 กม./ลิตร	10.78 กม./ลิตร
เดินทาง	22.60 กม./ลิตร	23.16 กม./ลิตร	24.17 กม./ลิตร
(ที่ความเร็วเฉลี่ย 100 กม./ชม.)			
ราคา ณ วันที่ทดลองขับ	639,000 บาท	665,000 บาท	749,000 บาท

อย่าขับอย่างเดียว

แจกแจงวิธีแก้ปัญหาการกักตัว

เปลี่ยนฝา... หม้อน้ำ เลยเป็นเรื่อง

ระยะนี้ค่อนข้างจะเชิงอารมณ์เป็นพิเศษ เพราะที่สังสรรค์ “หลังเลิกงานก่อนกลับบ้าน” ไม่มี “วีนอก” หลงเหลือให้ดูเลย ประเภท “ตุ้ม ตุ้ม” ระบายหน้าระบายตาไปหมด คงเหลือแต่ เฉพาะ “วีนพื้นเมือง” เท่านั้น ทั้งนี้สืบเนื่องมาจาก COVID-19 เป็นเหตุ ทำให้เหล่าบรรดา “วีนอก” พาถิ่นหลบฉากกลับบ้านไปเป็นทิวแถว ซึ่งตอนนั้น นับว่าดีที่ยังปล่อยให้หนึ่งกินกันได้ โดยไม่รู้ว่า ต่อมาเมื่อ COVID-19 เริ่มรุกหนักเข้าก็ได้มีการ ห้ามนั่งกินในที่สาธารณะ ได้แต่ช็อกกลับไปกินบ้าน เพียงอย่างเดียว แล้วบรรยากาศ มันห่อกลับมาได้ที่ไหนกัน...??!

สถานการณ์ในภายหลังที่มีการติด COVID-19 กัน อย่างมากมาย เกมยังกระจายครอบคลุมพื้นที่เป็นวงกว้าง ทั่วประเทศ จังหวัดหลายคลัสเตอร์ ทั้งๆ ที่มีการป้องกันเป็นอย่างดีแล้วก็ตาม ในที่สุดก็ต้องใช้มาตรการ Lock Down มันชะเลยเพื่อเป็นการตัดปัญหา แต่จะตัดได้จริงหรือเปล่านั้นต้องติดตามดูผลกันต่อไป

ช่วงก่อนที่จะมีการห้ามกินในร้านอาหาร ก็เป็นเรื่องปกติที่พอเลิกงานก็แวบไปยังที่สังสรรค์ “หลังเลิกงานก่อนกลับบ้าน” คิดว่าหากได้ผ่อนคลายโดยการจิบ “วุ้น” แก้ว “วีนพื้นเมือง” แล้วนั่งเมาท์กับพรรคพวกอีกหน่อย พอกลับบ้าน คงหลับสบาย ไม่เครียดเรื่องบ้านเมืองและไม่กังวลเรื่องงานที่ค้างคังอยู่ พอไปถึงก็ได้เจอพรรคพวกนั่งอยู่ก่อนแล้วคนหนึ่ง เจ้าเพื่อนคน นี้ขึ้นชื่อในเรื่องของความ “ขี้เหนียว” คิดเอาเองละกันขนาดมีแก๊งใช้งาน อยู่ 3-4 คน ซึ่งบางคันก็มีดาว 3 แฉกแปะอยู่แถวฝากระโปรงหน้า แต่เวลาพวกมาที่สังสรรค์ “หลังเลิกงานก่อนกลับบ้าน” ส่วนใหญ่แล้วพวก กลับความมอเตอร์ไซค์มา โดยบอกว่าจะลองตัวดี แต่ที่จริงแล้วคิดว่าเพื่อน คงกลัวเปลืองน้ำมันหากควมเก่งมากมากกว่า นอกจากนี้เวลามายัง (แอบ) หัวกระดิกใส่น้ำมันเองอีกด้วย ไม่ยอมเสียตั้งคั้งซื้อน้ำมัน

มีอยู่ครั้งหนึ่งเพื่อนได้ปรึกษาถึงรถที่ใช้ยูกอีกคัน อันเป็นรถ ญีปุ่นคันเล็กเครื่อง 1.5 L บอกว่าจะนำไปติดแก๊ส เพราะเห็นว่าน้ำมัน ชักจะเริ่มแพงขึ้นมากแล้ว และเท่าที่ทราบมาว่าตอนนี้ชุดติดแก๊สมี ราคาถูกลง เพราะช่วงน้ำมันมีราคาถูกพวกร้านติดแก๊สไม่มีงานเลย ปิดตัวไปซะเยอะ ก็เลยแนะนำให้ไปว่ารถรุ่นนี้ก็ถือว่าประหยัดน้ำมันสุดๆ อยู่แล้ว จะไปติดแก๊สให้วุ่นวายมากเรื่องทำไม ตัวเพื่อนเองก็เชื่อว่า จะตะลอนไปไหนมากมาย วันๆ ก็เห็นอยู่บ้านกับมาที่สังสรรค์นี่เท่านั้นเอง หากติดแก๊สแล้วเมื่อไหร่จะคุ้มค่าติดตั้ง ฝ่ายเพื่อนก็ไม่ยอมลดละถามว่า จะติดแก๊สอะไรดี NGV หรือ LPG อันไหนปลอดภัยและมีปัญหาน้อย กว่ากัน



ภาพจาก pinterest.com



ภาพจาก pinterest.com

100 กิโล เกือบตลอดเวลา แบบ นี้อายุการใช้งานของช่วงล่างคงไม่ ยืนยาวซักเท่าไรนัก สมควรจะ คับกับ LPG มากกว่า อีกทั้งราคา ค่าติดตั้งก็ไม่แพงอีกต่างหาก... เมื่อมาถึงตรงนี้เจ้าเพื่อนก็เลยถือ โอกาสให้แนะนำร้านติดตั้งแก๊ส LPG ประเภทดี ๆ ถูกๆ ไปด้วย เลยนอกกับเพื่อนไปว่าประเภท ดีด้วยถูกด้วยนั้นไม่คุ้นเคย รู้จัก แต่ประเภทฝีมือดีทำงานละเอียด เรียบร้อย ไม่มีปัญหาตามหลัง ใช้ วัสดุอุปกรณ์ที่มีคุณภาพสูง แต่ ราคาติดตั้งจะแพง (อย่างคุ้ม ค่า) กว่าทั่วไปเล็กน้อย ถ้าจะเอา ประเภทของถูก ให้บอกมือเรียก แท้ที่ซึ่งใช้ LPG แล้วถามว่าติด แก๊สที่ไหนดัน รับรองได้ของถูก แน่นอน

จึงอธิบายให้ฟังถึงข้อดี ข้อด้อย รวมทั้งราคาติดตั้ง ระหว่าง NGV กับ LPG พร้อม สรุปรว่าเนื่องด้วยรถของเพื่อนเป็น รถคันเล็ก จึงน่าจะคบกับ LPG ดีกว่า เพราะว่าถัง NGV จะหนัก ประมาณ 80 กก. และบรรจุแก๊ส ได้ซัก 20 กก. รวมแล้วหมายความว่า จะมีน้ำหนักตกอยู่ที่ท้ายรถร่วม



ภาพจาก cars24.com



ภาพจาก motor1.com

ถึงแม้จะเป็นการพูดประชด แต่ก็เกรงว่าเพื่อนจะทำอย่างนั้นจริงๆ เป็นเพราะเพื่อนคนนี้นิยมของถูก สถานที่ซึ่งชอบไปซ้อปิ้งเป็นประจำก็มักจะเป็นแถว “คลองถม” แหล่งของถูก ของเทียม ของเลียนแบบ ของจ่ายภาษีไม่ครบ (แต่บางครั้งก็มักจะจ่ายเลยซะมากกว่า) รวมทั้งของเก่าที่ไม่รู้ว่ามาจากเจ้าของโดยตรง หรือหยิบมาโดยเจ้าของไม่รู้ไม่เห็น นอกจากนี้เพื่อนยังไม่ชอบลงทุนเยอะ อะไรทำได้ก็มักจะหัด “เรียนรู้” และลงมือทำด้วยตัวเองเพื่อประหยัดคั้งค์ ...นี่ถ้าเจ้าเพื่อนมีความรู้เรื่อง LPG เชื่อว่าบ้านนี้คงคู้ยหาอุปกรณ์ LPG ใช้แล้วราคาถูกลง มาติดตั้งเองแล้วละ

หลังจากทักทายกันแล้วยังนั่งเก้าอี้ได้ไม่ทันเต็มกันดีเลย เจ้าเพื่อนคนนี้ได้ถามขึ้นมาว่า รู้จักพวกรับจ่านำรถบ้างหรือเปล่า เนื่องจาก “น้องเมียม” ร่อนเงิน ก็เลยถามไปว่าต้องการเงินซักเท่าไร แล้วรถที่จะเอามาจ่านำเป็นรถอะไร เจ้าเพื่อนก็บอกว่าต้องการจ่านำรถไว้แค่ไม่กี่แสนบาทเท่านั้นเอง สำหรับรถของ “น้องเมียม” นั้นเป็นรถดาวสามแฉก ราคาของรถมากกว่าคั้งค์ที่ต้องการหลายเท่า

ฟังดูแล้วงานนี้รู้สึกแปร่งๆ พุกกล เป็นเพราะสมัยนี้เค้ามีรายการจ่านำรถโฆษณากันโครมๆ ตามสื่อต่างๆ แต่ซ้อรถไปแวะหนอยเดียวก็สามารถแลกเป็นเงินสดได้แล้ว ซึ่งคนระดับนี้มีหรือจะไม่รู้ ไม่เห็นจะต้องวุ่นวายใช้บริการช่วยเหลือจากเพื่อนฝูงเลย โดยเฉพาะเจ้าเพื่อนคนนี้นี้

ก็มีอาชีพในทางเล่นหุ้นปล่อยเงินกู้อยู่แล้ว นี่เป็นญาติทำไมไม่รับเอาไว้ซะเอง...??!!

ตอนแรกเข้าใจว่าอาจสืบเนื่องจากความเป็นญาติสนิท จึงเกิดความเกรงใจหรือทำอะไรได้ไม่ถนัดยามที่มีการผิดสัญญา แต่พอเพื่อนเล่าให้ฟังถึงรู้ว่าเป็นเพราะสาเหตุอื่นต่างหาก

เจ้าเพื่อนบอกว่าตัวเพื่อนเองไม่ชอบ “น้องเมียม” คนนี้ตรงที่ไม่สำนึกบุญคุณ ตัวเพื่อนเคยช่วยรับจ่านำรถมาคั้งค์หนึ่งแล้ว พอจ่ายหมดก็ไม่สนใจเพื่อน ไม่ได้ติดต่อหรือมาให้เห็นหน้าอีกเลย จนกระทั่งได้มาเจอเจอพูดคุยกัันก็ตอนจะมาจ่านำรถอีกก็เที่ยวนี้แหละ

เมื่อได้ยินเพื่อนพูดมาอย่างนี้ก็พอจะนึกอะไรออกบ้างแล้ว จึงถามเพื่อนว่าคิดดอกเบี้ย “น้องเมียม” ไปเท่าไร เจ้าเพื่อนหยิบกระดิกน้ำที่นำติดตัวมา เทลงใส่ผ้าครอบที่เป็นแก้วน้ำ พร้อมกับตอบสั้นๆ แต่หนักแน่นได้ใจความว่า “ร้อยละสาม” ...ซึ่งอันที่จริงในระดับ “คนกันเอง”



ภาพจาก nerdwallet.com

แค่ร้อยละสองก็ถือว่าโหดแล้ว นี่พวกเล่นเต็มเหยียดร้อยละสามหรือปีละ 36 เปอร์เซ็นต์เลย แบบนี้จึงไม่แปลกใจที่ “น้องเมียม” หลังจากส่งคั้งค์หมดแล้วจะไม่ยอมคุยด้วย (คงแค้นใจที่มี “พี่เขย” เขี้ยวยาวขนาดนี้) อย่างไรก็ตามเพื่อนย้าก็เลยถามเพื่อนย้าอีกครั้งว่า ไอ้ที่ร้อยละสามนี่เดือนหรือต่อปี เจ้าเพื่อนก็ยืนยันว่าคิดดอกเบี้ยไปร้อยละสามต่อเดือน แถมยังคู้ยอีกว่ารถ HONDA Civic 1.8 L ป้ายแดงคันใหม่ที่เพื่อนเคยซ้อมานั้น ก็อาศัยดอกเบี้ยจาก “น้องเมียม” มาผ่อนเองแหละ

ดูแล้วเรื่องนี้ค่อนข้างจะซับซ้อน เหมือนจะมีรายการ “หักเหลี่ยมเดือนค้ม” กันยังงี้ก็ 모르เหมือนกัน ดังนั้นถึงแม้จะมีพรรคพวกที่ท้ออาชีพรับจ่านำรถก็คิดว่าไม่เสนอตัวไปยุ่งด้วยถ้าจะดีกว่า ไม่จั้นอาจเจอลูกหลงพลอยเจ็บเนื้อเจ็บตัวไปด้วยก็ได้

กระนั้นเรื่องก็ยังไม่จบเพียงเท่านี้ เจ้าเพื่อนก็ยังมีเรื่องปรึกษาอีก เกี่ยวกับรถอีกคันหนึ่งของเพื่อน

เรื่องมีอยู่ว่าวันหนึ่งเพื่อนคนนี้ก็คู้ยอยู่ว่างไม่มีอะไรจะทำ เห็นรถคันหนึ่งค่อนข้าง



ภาพจาก reddit.com

มอมแมม จะเอาไปที่ร้านล้างรถก็เสียคั้งค์คั้งค์ ก็เลยจัดการล้างซะเอง และจากที่คั้งค์ใจจะล้างแค่ตัวรถ ก็เลยเกิดไปยังห้องเครื่อง ซึ่งช่วงที่เปิดฝาหม้อน้ำออกเพื่อจะดูปริมาณน้ำในหม้อน้ำว่าพร่องหรือไม่ (ถือว่าเป็นความประพฤดิที่ถูกต้อง ไม่ใช่ดูกันแค่ระดับของน้ำในถังพักน้ำเท่านั้น) ปรากฏว่าระดับน้ำในหม้อน้ำนั้นมิได้เต็ม แต่เจ้าเพื่อนพบว่าบางฝาหม้อน้ำซ้อจะรุ่งรังไม่สมควรจะคบหา ก็เลยไปซ้อฝาหม้อน้ำอันใหม่มาเปลี่ยน โหนก็คู้ยสำหรับล้างรถจนสะอาดเอี่ยมอ่องแล้ว เจ้าเพื่อนก็เลยถือโอกาสนำรถออกมาซ้อใช้ งาน ดีกว่าปล่อยทิ้งไว้ให้ฝุ่นจับซะเปล่าๆ



ภาพจาก cashcarsbyer.com

ช่วงการซ้อใช้งานในเมืองก็ไม่มีอะไร จนกระทั่งเพื่อนซ้อรถออกนอกเมืองและเริ่มใช้ความเร็วค่อนข้างเยอะ ตามประสา “เด็กซ้อเก่า” ยุค “ปาป้า” วิวาติ คราวนี้เพื่อนพบว่าซ้อซ้อความร้อนขึ้นสูงผิดปกติ ตอนแรกเจ้าเพื่อนคิดว่าคงเกิดการรั้วในระบบระบายความร้อน ก็เลยลดความเร็วลงมาพร้อมกับสอดสายตามองหา “บีม้ำมัน” ซ้างทาง เพื่อจะเอารถเข้าไปจอดเยียววากแก้ไข แต่เมื่อหันกลับมามองมาตรวัดความร้อนน้ำหล่อเย็นก็เห็นกลับมาเป็นปกติ จึงทราบว่อาการของรถคันนี้ คือ หากใช้ความเร็วสูงแล้วเครื่องจะร้อน พอลดความเร็วลงอุณหภูมิก็จะลดลงตาม ก็เลยมาถามว่ารถเป็นอะไร

ลักษณะอาการประเภทเร็วแล้วร้อน เก่าที่เจอมา ประมาณ 90 เปอร์เซ็นต์ เป็นเพราะปะเก็นฝาสูบแตก...

เพื่อนบอกว่าเป็นไปได้หรือที่สาเหตุเกิดขึ้นจากปะเก็นฝาสูบแตก เพราะไม่ได้ไปทำอะไรเลย และตอนแรกก็เป็นปกติดี เพิ่งจะมีอาการหลังจากเปลี่ยน "ฟ้ามhornน้ำ" นื่อง รู้ไม่เสียตั้งค้อ "ฟ้ามhornน้ำ" มาเปลี่ยนซะก็ดี แล้วสาเหตุอย่างอื่นที่เป็นตัวการมีอีกหรือเปล่า เพราะเท่าที่ลองคุยกับช่างซ่อมรถที่รู้จักกัน เค้าบอกว่าสงสัยจะเป็นที่วาล์วน้ำ

เรื่องของเรื่อง...ด้วยความซี้เหนียวของเพื่อนคนนี้ ก็พยายามให้รถเสียแบบแก้ไขง่ายๆ ง่ายๆ เท่านั้นเอง ก็เลยบอกไปว่าปะเก็นฝาสูบอาจจะแตกหรือรั่วก่อนหน้านั้นแล้ว เพื่อดูฟ้ามhornน้ำไม่ตีเก็บกักแรงดันไม่อยู่ ประกอบกับรอยแตกของปะเก็นฝาสูบคงจะไม่มาก แรงดันก็เลยถ่ายเทออกจากหม้อน้ำได้ พอเปลี่ยนฟ้ามhornน้ำใหม่ที่สามารถปิดได้สนิทแน่น จึงออกอาการให้สัมผัสรับรู้กัน

ถ้าไม่แน่ใจว่างานนี้ตัวการเกิดขึ้นจากปะเก็นฝาสูบแตกหรือไม่ เราสามารถตรวจเช็คได้ง่ายๆ โดยการให้เปิดฟ้ามhornน้ำออก ติดเครื่องยนต์ทิ้งเอาไว้จนกระทั่งเครื่องร้อนและวาล์วน้ำเปิด ต่อจากนั้นก็ลองเร่งเครื่องซัก 2,500 รอบ/นาที หากมองเข้าไปในช่องเติมน้ำของหม้อน้ำแล้วเห็นมีฟองอากาศวิ่งผ่าน ไม่ว่าจะป็นฟองใหญ่เล็กหรือฝอยน้อยขนาดไหน ก็เป็นการแสดงว่าปะเก็นฝาสูบแตก พอพูดจบเพื่อนยังมีรายการยึดอีกอีกโดยถามว่า แล้วแบบนี้เราซื้อปะเก็นฝาสูบมาเปลี่ยนเองได้มั๊ย...??!!



ภาพจาก blog.pritectmycar.com

สำหรับเพื่อน
อีกรายก็ว่าวายุอยู่แถว
ฟ้าเหมือนกัน แต่คราว
นี้เป็นเรื่องของฟ้ามhornน้ำ

เพื่อนคนนี้
เป็นประเภทชอบของ
แรง (มีน้ำแฟนตัว

อย่างกับตึก) อยู่ว่างไม่ได้เป็นต้องหาเรื่องแต่งนู่นเดมนี่ ทำอะไรไม่ได้ขอเช็ครถหน่อยก็ยังดี ทั้งๆ ที่รถของเพื่อนก็มีอายุโชแล้ว อันที่จริงน่าจะเอาไปถมที่ซะมากกว่า แต่เรื่องนี้พูดตั้งไม่ได้เดี๋ยวมันย้อนเอา เพราะ "ไอ้ตัวดูด" ยังแก่กว่ารถของเพื่อนคันนี้อีก

ครั้งหนึ่งเจ้าเพื่อนคนนี้มีประกศจะเปลี่ยนสายหัวเทียนก็แนะนำไปว่าให้เล่นของแพง "เบิกห้าง" ไปเลยดีกว่า ถึงจะมีราคาสูงกว่าที่ควรอยู่บ้าง ก็น่าจะเหมาะสมและมีการรับประกัน เพื่อนก็ไม่เชื่อ บอกว่าไปหาซื้อตามเชียงกงดีกว่า มีของชุดแต่งเยอะแยะ คุณภาพสูงกว่า และมีราคาถูกกว่าเยอะ... หลังจากนั้นก็มีอยู่วันหนึ่งได้นั่งคุยกันที่สังสรรค์ "หลังเลิกงานก่อนกลับบ้าน" โดยมี "วิวพื้นเมือง" หน้าตาดีเป็นกับแกล้ม เจ้าเพื่อนได้ชวนไปที่รถพร้อมโซ้วสายหัวเทียนสีสันสดใส่ที่ได้มาใหม่จากเชียงกง บอกว่าเป็นสายหัวเทียนที่แกะออกมาจากรถแข่ง มีคุณภาพสูง ขนาดรถแข่งยังใช้เลย ซึ่งตัวมันได้วัดค่าความต้านทานแล้วยังมีสภาพสมบูรณ์มาก และราคาที่ได้มาจัดว่าถูก ของใหม่มีราคาชุดละเกือบหมื่นนี้มันซื้อมาได้ในราคาแค่พันกว่าบาทเท่านั้นเอง และหลังจากเปลี่ยนสายหัวเทียนแล้วพบว่าเครื่องยนต์จะเร่งได้ทันอกทันใจขึ้น



ภาพจาก youmechanic.com

อันที่จริงมีอะไรอยากจะบอกเพื่อนอยู่เหมือนกัน แต่เห็นเพื่อนกะลั่งดีใจก็เลยไม่ได้พูดขึ้นมา ต่อมาอีกประมาณซักเดือนเห็นจะได้ เจ้าเพื่อนก็มานั่งซิมบอกว่าสายหัวเทียนที่เพิ่งซื้อมาเสียซะแล้ว บางจังหวะเครื่องยนต์จะมีอาการสะดุด เหมือนเดินไม่ครบสูบ เจ้าเพื่อนสงสัยว่าทำไมสายหัวเทียนถึงเสียเร็วขนาดนี้ ทั้งๆ ที่ตอนซื้อมาก็วัดค่าความต้านทานแล้ว คงจะต้องหาซื้อสายหัวเทียนมาเปลี่ยนอีกชุด

งานนี้จึงบอกกับเพื่อนไปว่า...ถูกต้องแล้วที่สายหัวเทียนเสียเร็ว แสดงว่าเป็นของดีมีคุณภาพสูง เนื่องจากพวกรถแข่งนั้นเค้าวิ่งกันช่วงสั้นๆ ไม่ก็ร้อยโล ของที่ใช้ต้องเป็นชนิดคุณภาพสุดยอด แต่อายุการใช้งานไม่จำเป็นต้องยืนยาวมากมายอะไรนัก หลังแข่งเค้าก็ถอดโยนทิ้งเปลี่ยนชุดใหม่ที่ซัวร์ปาดใส่เข้าไปแทน แล้วก็มีคนเก็บของเก่าที่ถูกทิ้งเอามาขายเพื่อนไป...??!!

เพราะเกี่ยวกับเรื่องของฟ้ามhornน้ำ
เกือบทำให้รถต้องถูกยกเครื่อง กังๆ ที่
ไม่มีปัญหาเรื่องเครื่องหลวมแต่ประการใด



ภาพจาก in.pinterest.com

เย็นวันหนึ่งไม่รู้เกิดอะไรขึ้น รู้สึกว่างานมันเร่งเข้าและรัดตัวยังมีแต่ปัญหา กว่าจัดการจนเรียบร้อยก็ค่ำแล้ว ขณะที่คิดว่าจะกลับบ้านไปพักผ่อน ก็คิดว่าน่าจะแวะไปจับ "วุ้น" ชม "วิว" พักผ่อนสมองคลายเครียดก่อนดีกว่า ซิงกลับบ้านในสภาพนี้ อาจทำให้นอนไม่หลับเสียสุขภาพได้

พอมาถึงสถานที่ "สังสรรค์หลังเลิกงานก่อนกลับบ้าน" พบว่าสมาชิกที่โต๊ะจะครึกครื้นและคั่งคั่งเป็นพิเศษ จนกระทั่งเดินมาถึงโต๊ะจึงทราบว่าเป็นเพราะมีสาวมานั่งร่วมวงนี้เอง ซิงก็สมควรอยู่หรือ เพราะสาวเจ้ามีหน้าตาดี ยิ้มหวาน แล้วยังพูดคุยนุกอีกต่างหาก สำหรับสาวเจ้าคนนี้เป็นญาติกับพรรคพวกคนหนึ่ง ซึ่งมาธุระบางประการแล้วติดรถกันมา

เจ้าเพื่อนได้เล่าให้ฟังว่ารถของญาติสาวคันนี้ มีปัญหาเรื่องการรั่วซึมของน้ำมันเครื่องแถวเครื่องยนต์ ตอนแรกเข้าใจว่าเป็นเพราะปะเก็นฝาครอบวาล์ว คงจะรั่วก็เลยพาไปอู่ซ่อมรถที่เคยใช้บริการ ตั้งใจว่าจะให้ช่างเปลี่ยนปะเก็นฝาครอบวาล์ว แต่เมื่อช่างตรวจเช็คดูแล้ว แจ้งว่าลักษณะเป็นอาการน้ำมันเครื่องถูกดันขึ้น

ฟ้ามhornน้ำ ทั้งนี้เป็นเพราะแรงดันในห้องเผาไหม้ ผ่านแหวนลูกสูบดันลงไปในอ่างน้ำมันเครื่อง แล้วเกิดเป็นแรงดันขึ้นมาที่ฟ้ามhornน้ำ แบบนี้แสดงว่าแหวนหลวมหรือเครื่องหลวม ลำพังการเปลี่ยนปะเก็นฝาครอบวาล์วไม่หายหรอก ต้องเปลี่ยนแหวนบดวาล์ว หรือยกเครื่องนั่นแหละ

ต่อจากนั้นช่างก็จัดการถอดหัวเทียนออกมา โดยบอกกับเพื่อนและสาวเจ้าของรถก่อน

หาสาเหตุ "ที่แท้จริง" ให้ได้ ก็อาจประหยัดเงิน ได้อีกหลาย



ลงมือถอดหัวเทียนว่า หากเครื่องหลวมจริงจะพบว่ามันน้ำมันเครื่องเกาะอยู่ที่เกลียวหัวเทียน ถ้าเครื่องเป็นปกติเกลียวหัวเทียนจะแห้งไม่มีคราบหรือร่องรอยของน้ำมันเครื่อง ซึ่งผลก็เป็นไปตามที่ช่างพูดเอาไว้ล่วงหน้าพบว่าที่เกลียวหัวเทียนมีคราบของน้ำมันเครื่องเกาะอยู่ เจ้าเพื่อนก็เลยทิ้งรถของสาวเจ้าเอาไว้ที่อู่รถนั่นแหละ แต่บอกช่างว่าอย่าเพิ่งลงมือทำอะไรขอเช็คราคาอะไหล่ก่อน ส่วนจุดประสงค์ที่แท้จริงก็ต้องการมาปรึกษากับพรรคพวกว่าควรจะทำอย่างไร โดยอย่างแรกไม่รู้ว่าจะเครื่องหลวมตามที่ช่างอ้างหรือไม่ และถ้าเครื่องหลวมจริงควรจะใช้วิธียกเครื่อง หรือเปลี่ยนเครื่องไปเลย เพราะเครื่องยนต์ (เก่า) รุ่นนี้เทียบแล้วมีราคาถูกกว่าการยกเครื่องซะอีก

งานนี้ฟังแล้วรู้สึกว่ามันทะแม่งๆ ซอบกล ไม่ค่อยจะสิ้นหูชักเท่าไรหรอก จึงสอบถามถึงรายละเอียดต่างๆ ของรถ ไม่ว่าจะเป็นยี่ห้อ

รุ่นปี สภาพรถและการใช้งาน ซึ่งพบว่ารถคันนี้ถึงจะเป็นรถอายุเยอะจนกระทั่งหมดระยะเวลาในการรับประกันไปแล้วก็จริง แต่ระยะทางที่รถวิ่งไปนั้นถือว่าไม่เท่าไรเลย ยิ่งห่างไกลกับระยะเวลาที่สมควรต่ออาการเครื่องหลวม อีกทั้งอาการเครื่อง



หลวมสมควรจะมีสิ่งบอกเหตุมากกว่านี้ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องมีควันขาวออกปลายท่อไอเสีย กินน้ำมันเครื่องมากผิดปกติ กำลังเครื่องยดตก หรือเครื่องร้อนเมื่อมีการใช้รอบเครื่องสูง ฯลฯ ต่างๆ นานา เหล่านี้เป็นต้น ลักษณะอาการน้ำมันเครื่องไหลซึมเช่นนี้ จึงน่าจะเกิดขึ้นจากสาเหตุอื่นมากกว่า

เท่าที่มองไว้และคิดว่าเป็นไปได้มากที่สุด น่าจะเป็นที่ปะเก็นหัวเทียนรั่วซึมมากกว่า โดยพวกเครื่องยนต์ที่ใช้ระบบดับเบิลโอเวอร์เฮด

แคมชาฟท์ จะมีเบ้าหัวเทียนอยู่ตรงกลางฝาเครื่องระหว่างแคมชาฟท์ทั้ง 2 แห่ง จุดนี้จะมีปะเก็นอีกชุด (ราคาแพงพอสมควร) จึงแนะนำเพื่อนให้ไปเอารถกลับมาจากอู่ แล้วเปลี่ยนปะเก็นตัวนี้เชื่อว่าน่าจะแก้ไขปัญหาน้ำมันเครื่องรั่วซึมได้ หรือจะลงมือให้ก็ได้ แต่มีข้อแม้ว่าคุณเธอเจ้าของรถต้องมาด้วยเท่านั้นเอง...

เรื่องของบรรดา "ผา" ทั้งหลาย แม้จะดูเป็นเรื่องแต่อย่างที่จริงแล้วก็ไม่เท่าไรนัก ผู้เรื่องของ "หมา" ไม่ได้ อันนี้เจ็บปวดกว่าเยอะ



เมื่อสองสามเดือนก่อนไปติดพันสาวเจ้าเอาไว้รายหนึ่งประเภท ขาว สวย หมวย อุ่มตามสเปคเลยแหละ สาวเจ้าคนนี้มี "หมาแสนรัก" อยู่ตัวหนึ่ง เป็นพันธุ์ "ชิทสุ" ประเภทหน้าขนเนียน "บอกบุญไม่รับ" รักกันมากไปไหนก็ต้องหอบหิ้วไปด้วยกัน ซึ่งตอนแรกก็รู้สึกอะไรเพราะเป็นคน "รักหมา" (กับเจ้าของหมา) เหมือนกัน บางครั้งยังช่วยอุ้มและเล่นกับมันแทนเจ้าของด้วยซ้ำ

ชักจะเริ่มไม่ชอบใจเจ้าน้องหมาตัวนี้ ตอนที่ไปเที่ยวกับสาวเจ้าโดยมีน้องหมาไปด้วยปรากฏว่าเจ้าน้องหมาคงจะเพลี่ยพอขึ้นรถก็หลับ แถมไม่หลบธรรมชาติยังกรน (เสียงดัง) เหมือนคนอีกต่างหาก แต่ที่ทนไม่ได้ก็ครั้งที่ชวนสาวเจ้าไปเที่ยวต่างจังหวัดขณะที่กำลังขับรถกลับนั้นก็ได้กลิ่น "ตด" คละคลุ้งอยู่ในรถ ในเมื่อผมไม่ได้ตดก็คิดเอาเองแล้วกันว่าใครตด เพราะนั่งกันอยู่แค่สองคน ตอนแรกก็ยังไม่คิดอะไร (เท่าไร) มาตอนหลังชักตดบ่อยเลยหันไปมองหน้าสาวเจ้า ก็เป็นจังหวะเดียวกันกับที่สาวเจ้าก็หันมามองพอดี ทันใดนั้นก็ได้ยินเสียงตดดังมาจากเบาะหลัง ซึ่งเจ้าน้องหมาอนอยู่ เลยรู้ว่ากลิ่นนั้นเป็นผลงานของเจ้าน้องหมานั้นเอง

ในที่สุดก็ต้องโบกมือลาสาวเจ้าไป เพราะกลิ่นเสียงกรนกับตดกลิ่นตดของเจ้าน้องหมาไม่ไหว เพราะไปไหนที่ไรสาวเจ้าเป็นต้องหอบหิ้วน้องหมาไปด้วยถึงแม้น้องหมาจะไม่ไ้กรนหรือตดทุกเที่ยว แต่ก็บ่อยเหมือนกัน... แบบนี้ถอดดีกว่า... ประเภท Love Me Love My Dog บ่ายทวย...

ทุกเล่ม และฉบับย้อนหลัง สั่งซื้อได้เลยที่
LINE : @yanyont ฟรี!! **ค่าส่งไปรษณีย์**

นักเลงรถกระบะ: โดย ยานยนต์สแลคเกอร์ กรุ๊ป นิตยสารเล่มแรก! แห่งประเทศไทย
 ที่นำเสนอเฉพาะเรื่องราวของรถกระบะประเภทตลอดเล่ม ได้ความรู้มากมาย
 แนะนำรถใช้งาน รถแรง รถแต่งพิเศษ ฉบับที่ 380 เดือนกันยายน 2564

สนุก...ลองดู ทดลองขับ PPV น้องใหม่ New FORD Everest
 2.0 L Titanium Sport 2.0 ลิตร เทอร์โบเดี่ยว 180 แรงม้า 10 เกียร์
 จะคล่องแคล่วน่าใช้ขนาดไหนกัน??

เปิดชม...ก่อนซื้อ
 ณ จุดจำหน่ายหนังสือ

SE-ED Book Cover, B2S, Star, Book Friend, FOODLAND, หนังสือนิตยสาร, nulisbook.com

สามารถติดตามอ่านวารสารใหม่ได้ที่

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

- ห้องสมุดเทเวศร์
- ห้องสมุดพณิชยการพระนคร
- ห้องสมุดพระนครเหนือ

ยานยนต์

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

ฉบับประจำเดือน กันยายน 2564
ปีที่ 53 เล่มที่ 663

Big 2022 MOTOR SALE
มหกรรมยานยนต์ เพื่อขายวิถีใหม่
19-28 สิงหาคม 2565 ไทเทค บางนา

อ่านได้เรื่อง@ยานยนต์
สำคัญ!! รู้วิธีเลือกซื้อรถไฟฟ้า
น้ำหนักกรด-ระยะวิ่งต่อหนึ่งชาร์จ
-ค่า KWh จู เกือบ จ่าย

คุณว่ามา-เราว่าไป
ตอบปัญหาจากผู้อ่าน สวมสิทธิ์ ทุกข์ความ
พากันไปพวยพรวด...โปรดอนุญาติ

- ☉ น้ำมันเครื่อง ไม่ดีตั้งแต่เริ่มเติมมาได้อย่างไร
- ☉ ทำไมรถไม่เกาะถนน ☉ กระฉกหน้ารั้วซ่อมได้หรือไม่
- ☉ น้ำมัน Euro 4 เป็นอย่างไร
- ☉ ต่างกับน้ำมันทั่วไปตรงไหน
- ☉ สตาร์ทล้มบกเกิดจากสาเหตุใด

New Ford Ranger Raptor X

LIVE THE RANGER LIFE
Ford

ISSN 0858-7213 B 90
9 770858 721006
นิตยสารยานยนต์