ฟอร์มูลา

'85-12
สาระสะใจคนรักรถ
0125-2658
25



เชลล์ แนะนำ
"เฮลิกส์"ใหม่

แถมฟรี!
CAR STEREO

ทดสอบ: โวลโว 760

เที่ยวญี่ปุ่นกับฮอนดา
ดูหลีกชมวิวกับบีเอ็มฯ

ฉบับต้อนรับปีใหม่

ให้สิ่งที่ดีที่สุดกับรถที่คุณรัก



ยังไม่สายเกินไปถ้าจะเริ่มต้น

ใครจะรู้ว่าคุณผูกพัน คุณห่วงใย รถคันโปรดของคุณเพียงใด แต่ทันทีที่คุณเจาะจงคาสตรอลจีทีเอ็กซ์ ให้รถคุณ ใคร ๆ ก็สามารถประจักษ์ได้ว่าคุณรู้จักรู้ใจ และเข้าถึงหัวใจรถคุณได้อย่างดี

เพราะคุณเข้าใจได้อย่างลึกซึ้งว่าน้ำมันหล่อลื่นทั่วไปถึงหล่อลื่นได้ก็ไม่เหมือนคาสตรอล คาสตรอลจีทีเอ็กซ์ ผลิตจากน้ำมันพื้นฐานคุณภาพสูง และผสมสารเพิ่มคุณภาพชั้นดีเยี่ยม ปัจจัยสำคัญที่ช่วยถนอมรักษาเครื่องยนต์รถคุณให้ทรงสภาพสมบูรณ์สม่ำเสมอ ประหยัดทั้งเวลา และค่าบำรุงรักษา

เริ่มต้นเอาใจรถที่คุณรัก ตั้งแต่บัดนี้ เจาะจงคาสตรอล จีทีเอ็กซ์ ได้ที่ร้านอะไหล่ยนต์ ร้านประดับยนต์ ศูนย์บริการและแผนกรถยนต์ ตามห้างสรรพสินค้าชั้นนำ

คาสตรอล

คาสตรอล นำหน้าเสมอ

FE/CA 0816

ล้ำหน้าด้านเทคโนโลยี สำหรับผู้มีรสนิยม

ALPINE
CAR AUDIO SYSTEMS



ข้อดีเด่น 6 ประการของสินค้าแอลไพน์

- รูปแบบล้ำหน้าด้านวิศวกรรม
- คุณภาพของเสียงอยู่ในระดับ HI-END อย่างเต็มภาคภูมิ
- มีระบบ ONE BRAND SYSTEM อันประกอบด้วย วิทยุเทป-แอมป์-อีคิว-ลำโพง
- ควบคุมการทำงานด้วยระบบ SOFT TOUCH
- มีการรับประกันซ่อมฟรี 1 ปีเต็ม
- คุ้มค่าการลงทุนของท่าน



บริษัท กันยง จำกัด
55/17-18 ถนนพญาไท ติดไปรษณีย์ราชเทวี กรุงเทพ 10400
โทร. 252-0437, 251-4413, 252-3218

ศูนย์รวมเครื่องเสียง ระดับไฮ-เอนด์ จากทุกมุมโลก

รับติดตั้งเครื่องเสียงรถยนต์
โดยช่างผู้มีประสบการณ์ ราคามาตรฐาน





เครื่
เทคโ
ฟอ





เสียงชั้นนำ
ล้ำยุค ต้องที่
ฟอร์มูลาเทคนิค

บริษัท ฟอร์มูลาเทคนิค จำกัด

เลขที่ 2203/11 ถ.พระราม 4 คลองเตย กรุงเทพฯ โทร. 250-1181, 252-9087

Vanguard
bombeat
แวนการ์ด บอมบีท

สดชื่น...ชวนฟิน



รูปทรงใหม่ สวยเก๋ กระทัดรัด น้ำหอมปรับอากาศ **แวนการ์ด บอมบีท** ใหม่ล่าสุดจาก **โจแวค** ประเทศญี่ปุ่น มีให้เลือกหลายสี หลายกลิ่น ตามรสนิยม เสริมสร้างบรรยากาศรอบกาย ให้หอมเย็น สดชื่น รื่นอารมณ์

ผู้แทนจำหน่ายแต่ผู้เดียวในประเทศไทย

บริษัท เค เอ็น ดี จำกัด

2/167 ถ.แจ้งวัฒนะ บางเขน กทม. 10210 โทร. 573-2705

หาซื้อได้ตามห้างสรรพสินค้า และร้านประดับยนต์ทั่วไป

เอลฟ์...พลังแห่งศักดิ์ศรียอดน้ำมันหล่อลื่นชั้นเยี่ยม..
เท่าที่คุณจะหาได้ในปัจจุบัน...

M Power By BMW Oils Power By elf





1 2

เอลฟ์... ผู้นำด้านเทคโนโลยีของน้ำมันหล่อลื่นที่มีประวัติการค้นคว้า และพัฒนามานานกว่า 236 ปี จนมีชื่อเสียงเป็นที่นิยม และยอมรับของผู้ใช้ทั่วโลก

โปรดเลือกใช้แต่น้ำมันหล่อลื่นเอลฟ์ ตามความเหมาะสมของเครื่องยนต์ และสภาพการใช้งาน

1. ELF ANTAR MOLYGRAPHITE 20W-50(SF) น้ำมันเครื่องประเภท Solid lubricant ชนิดแรกของโลก ที่มีส่วนผสมของ MoS_2 + Graphite ร่วมอยู่ในตัวเดียวกัน
2. ELF COMPETITION น้ำมันเครื่องสังเคราะห์ชนิดพิเศษ ผลิตขึ้นอย่างประณีต เพื่อใช้กับเครื่องยนต์รถแข่งโดยเฉพาะ
3. ELF SPORTI GRADE SUPER SF 20W-50 สำหรับเครื่องยนต์เบนซินชั้นเยี่ยมทุกชนิด
4. ELF 8000 TOURS SAE 30 OR 40 สำหรับเครื่องยนต์เบนซินและดีเซลที่ใช้งานหนักทุกชนิด
5. ELF PERFORMANCE 3 C SAE 30 OR 40 สำหรับเครื่องยนต์ดีเซลที่ใช้งานหนักมากที่สุดโดยเฉพาะ



3 4 5

บริษัท อาร์ เอ ซี เทรดดิ้ง จำกัด

407 ถ.หลวง แขวงเทพศิรินทร์ เขตป้อมปราบ กรุงเทพฯ 1
โทร. 222-3227, 223-6004, 223-5568

OMEGA®
909
หัวเชื้อน้ำมันเครื่อง
ชนิดพิเศษ
หัวเชื้อน้ำมันเครื่องเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับเครื่องยนต์ในยุคปัจจุบัน โอเมกา 909 คือหัวเชื้อน้ำมันเครื่องชนิดพิเศษที่ไม่มีส่วนผสมของสารขจัดความสกปรก จึงรักษาความสะอาดของเครื่องยนต์ได้อย่างหมดจด โดยไม่เกิดการสึกหรอ โอเมกา 909 ช่วยลดคราบเขม่าที่จับบนหน้า และบ่าวาล์วหล่อลื่นชิ้นส่วนต่าง ๆ อย่างทั่วถึง ป้องกันการกัดกร่อน ทนแรงอัดได้ดี ให้ประสิทธิภาพการทำงานสูงสุด
โอเมกา เชี่ยวชาญการรักษารถ


บริษัท วิลเท็กซ์ จำกัด
61-65 ถนนเฉลิมเขตร์ 2 สวนมะลิ กรุงเทพฯ 1 โทร. 223-4794, 223-7640

สารบาญ

51

60


68

91


เรื่องทั่วไป

บท บก. 11
: ตลาดรถ 29 : ปีทองของผู้ซื้อ
จดหมาย 12
: ไม่เข้าใจความหมาย !?!
: เบรคแบบใหม่ !?!
: เพื่อนเก่าจากซาอุฯ
: ยางสึกไม่เท่ากัน
บันทึกข่าวในรอบเดือน 20
: ฮอนดารุกเงียบ
: บางจากปิโตรเลียม
: ขึ้นราคาดีเซล
: ประกันภัยบุคคลที่สาม
: สถิติ "รถหาย" เพิ่ม
มองคนละมุม 24
: ขึ้นก็ตาย ไม่ขึ้นก็ตาย
: สภาพล้มละลาย ทางการตลาด
ขอบถนน 26
: กทม. : โฉมหน้าใหม่
อย่างนี้ก็มีด้วย ?!? 28
: คลาสสิค 1 : 8
ข่าวรอบโลก 35
: ฟอร์ด สคอร์พิโอ
: คาร์ออฟเธอะเยียร์'86
: ข่อโลก (1)
: ศาลสั่ง บ.น้ำมันขักษ์ ค่าเสียหาย 3 แสนล้าน
: ข่อโลก (2)
ข่าวถนนใหม่ 42
: สร้างถนนต้อนรับศกใหม่
สังคม "ฟอร์มูลา" 79

รถใหม่

รถต้นแบบจากโตเกียว มอเตอร์โชว์ 68
: โตโยตา เอฟเอกซ์วี
: โตโยตา อีเอกซ์วี
: นิสสัน ซียูอี-เอกซ์
: มาซดา เอมเอกซ์-03
: มิตซูบิชิ เอมพี-90 เอกซ์
: ซูบารุ เอฟ 9-เอกซ์
: อีซูซุ ซีไอเอ-II
: ไดฮัทสุ ชาเรด เดโตมาโช 926 อาร์
: นิสสัน มิด 4
: ซูซูกิ อาร์/พี 2
: ซูซูกิ อาร์/เอส 1
รถน่าสน 78
: นิสสัน 300 แซดเอกซ์

เทคนิค

ข่าวเทคนิค 96
: กระจกนิรภัยใหม่
: 124 ตัวใหม่จากเบนซ์
: สมิงในคราบสมัน
ความก้าวหน้าในโลกรถยนต์ (3) 98
: ระบบจุดระเบิดไร้จานจ่าย
: ระบบกันสะเทือนสมบูรณ์แบบ
ดีเซลชาวบ้าน 102

ทดสอบ

โวลโว 760 จีแอลอี 51

ธุรกิจ

สนทนาธุรกิจ 30
: ไทยรุ่ง ยูเนียนคาร์
ข่าวธุรกิจในประเทศ 39
: มอนโร ได้ดีเลอร์ใหม่
: รถญี่ปุ่นขึ้นราคาตามเยน
: เด็กมอง "10 ล้อมหาภัย"
: ชิ้นส่วนฯหยุดที่ 45%
: หาดใหญ่ชนะช่างอีซูซุ
: กรังด์ปรีซ์ยุบยวดยาน
: ฟังเขาว่า
มาตรวัดตลาดรถ 44
: เสี่ยครับ...อย่าเพิ่งร้องไห้ จากปก 86
: เฮลิกซ์ : น้ำมันเครื่องแห่งศตวรรษหน้า
ราคายานยนต์ใหม่-ใช้แล้ว 134

อุปกรณ์

พญาน้อยชมตลาด 76
: พรมภายในรถยนต์
: นี่ก็พรมอีกเหมือนกัน
: ยาเม็ดล้างกระจก
: ผลผลิตของอีโคโน
: น้ำหอมยุคอวกาศ
: เจ้าของอู่ดูตรงนี้

แข่งรถ

ไทยแลนด์ไมเลจ มาราธอน 106
ริมขอบสนามแข่ง 108
สวนอาหารจตุจักร ร่มโพธิ์ทองแรลลี 115
สังสันทน์ "สื่อมวลชนยนตรกิจ" 116
ชานนท์ ณัฐดนัยแรลลี แชมเพียนชิพ'85 118
ประกวดรถโบราณ 120
เอมดี ทัวร์ แรลลี 121
ประกวดโหลดเตี้ย-ล้อโต 122
แอฟริกาใต้ กรองด์ปรีซ์ 124
ออสเตรเลีย กรองด์ปรีซ์ 128
ไอวอรี โคสท์ แรลลี 132
อาร์เอซี แรลลี 133

พิเศษ

เกียร์ เมด อิน โคราช 48
ฮอนดา พาคลี่กิโมโน 60
ดูเหล็กชมวิวกับ BMW (1) 91
แง้มดูฉบับหน้า 142

5 ธันวามหาราช



ร่มเอยร่มหัวใจไทยทั้งชาติ
เป็นหลักราษฎร์หลักชัยไทยทั้งผอง
เฉลิมชนม์เฉลิมเมืองชาติเรืองรอง
ประชาซ้องน้อมถวายพระชัยพร

ด้วยเกล้าด้วยกระหม่อมขอเดชะ
ข้าพระพุทธเจ้าชาวคณะผู้จัดทำนิตยสารฟอร์มูลา

คณะผู้จัดทำ

ผู้อำนวยการ ขวัญชัย ปภัสร์พงษ์

กองบรรณาธิการ

หัวหน้ากองบรรณาธิการ ศรีรัตน์ ปวงทตาง

กองบรรณาธิการ ชัยเอก ชวศิริ ชูศักดิ์ ชมจินดา นิรุกติ์ แข็งแรง "นิรนาม" สุกานดา ปภัสร์พงษ์ สุเทพ โตจันทร์ อัชรา อ่อนละม่อม สายชล สุวรรณหงษ์ "หลวงเลียบเมือง"

ที่ปรึกษาฝ่ายภาพ

พิจารณ์ แขมมณี

กองโฆษณา

ผู้จัดการกองฯ อัจฉรา บุญมุสิก

ผู้ช่วยผู้จัดการกองฯ ศรีนวล ชาติศิริทรัพย์ ปาริดา ชูนิจย์ มาวิน ประกายเกียรติ

กองโฆษณา บุญเรือน รักสิฐ ธีระศักดิ์ ศิริรัตน์ ประสิทธิ์ กิตติธนนพร

กองศิลป์

หัวหน้ากองฯ จักรกฤษณ์ บุญสว่าง

ผู้ช่วยหัวหน้ากองฯ นริศ แข็งแรง

กองศิลป์ บุญยืน เตชสุวรรณ ชาลี จันทร์คตกุล เฉวก ซื่อตรง

ฝ่ายสร้างสรรค์ "ล้นหม"

กองจัดการ การเงินและจัดจำหน่าย

หัวหน้ากอง ประไพศรี ปภัสร์พงษ์

ผู้ช่วยหัวหน้ากองฯ อัจฉรา วิธีธรรม

กองจัดจำหน่าย เจริญ สระใหญ่ วิเชียร วาณิชย์ลออ รัตนา วรรณรินทร์ สู้ ศิลาชุลี

ที่ปรึกษาธุรกิจ

เกษมสันต์ เตียงศิริ จิตทวี เจริญทองตระกูล ดร.พรชัย ตุลยธัญ พิชัย แท่นชวาล พีระพงษ์ เตชวิรา สุทธิชาติ จิราธิวัฒน์ สุทธิศักดิ์ จิราธิวัฒน์ สุรชัย ชีวมงคล

ที่ปรึกษากฎหมาย

นิพนธ์ โรจนโสภณดิษฐ์

สำนักงาน อมร อนุรุทธิกร ทนายความ

ประชาสัมพันธ์กิตติมศักดิ์

วรวิทย์ จันทร์ศิริ วิเชียร ภู่ศิริ

ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์

ดร.ไพโรจน์ พงศ์พิพัฒน์ พตอ.ทัศนัย ประชานุรักษ์ อานุภาพ จันทนะโพธิ สมชัย อัศววิวัฒน์ บัญชา เผ่าจินดา ชวลิต ตันมงคล

บรรณาธิการกิตติมศักดิ์

โกมล วงศ์ทองศรี จิระ รัตนรัต วิวัฒน์ สนิทวงศ์ ณ อยุธยา วิสุทธิ์ โลหิตนาวี วิจันทร์ ยังยืน ภูวิน หน่อสวรรค์

FOREIGN CORRESPONDENTS: USA ; Surin Vorasadhit - San Diego / **W.GERMANY** Dr.Ing Siva Bhongbhibhat - Stuttgart / **SWITZERLAND** : Felix Golding / **NETHERLAND** : John Tjon Aten / **RANCE** : Serge Heraud / **ITALY** : Franco Braziliente / **JAPAN** : Yoshiko Mukaida / **BRAZIL** : Prof. Dr. Somchai Ang-Suj

บรรณาธิการ ผู้พิมพ์ ผู้โฆษณา

ขวัญชัย ปภัสร์พงษ์

จัดจำหน่าย

กรุงเทพฯ สายวางร้าน "บุญชัย" โทร. 467-2976

ต่างจว. ธนบรรณ โทร. 281-0855

สำนักงาน **"ฟอร์มูลา"** ติดต่อ **บ.สื่อสากล จก.** 15 เชิงสะพานใหม่ ศูนย์การค้าเฉลิมโลก ถ.ราชดำริ กทม. 10500 โทร. 253-1627, 253-7781

FORMULA MAGAZINE, ISSN 0125-2658 Published monthly by Inter-Media Consultant Co., Ltd. Thailand.

ตลาดรถ 29: ปีทองของผู้ซื้อ





ลองพิจารณาตัวเลขยอดขายรถบ้านเราตั้งแต่เดือน ม ค.–ต ค. 28 เปรียบเทียบกับระยะเดียวกันของปี27 แล้วจะเห็นว่ายอดขายรวมของปี 28 นั้นน้อยกว่าปี 27 อยู่เพียง 1,457 คัน ซึ่งถ้าจะเทียบเป็นเปอร์เซนต์ก็ต้องว่า

ยอดขายรถปี 28 ตกลงจากปี 27 เพียงประมาณ 7% เท่านั้น!

สำหรับยอด 7% ที่ติดลบนี่ เมื่อเทียบกับสภาพเศรษฐกิจโดยส่วนรวมของประเทศแล้วต้องถือว่า *ตกไม่มากครับ!*

เพราะยังดีกว่าธุรกิจอีกหลายประเภทที่ตกต่ำจนจวนเจียนจะล้มประดาตายอยู่แล้ว

แต่เสียงบ่นในวงการที่ว่าแย่นั้น ส่วนใหญ่มาจาก *บริษัทขายรถญี่ปุ่น* เพราะปี 28 นี่แบกเอาเปอร์เซนต์การขายตกเอาไว้มาก

นิสสัน กับ **มาซดา** โดนหนักสุดทรุดไป 41.3 และ 41.2% ตามลำดับ **โตโยตา** ถูกหวยไป 29.9% **มิตซูบิชิ** เบาหน่อยตกแค่ 6.6%

ใน 10 อันดับยี่ห้อขายมากปี 28 นี่ก็เห็นมี **ฮอนดา** ยืนโดดอยู่เจ้าเดียวในหมู่รถญี่ปุ่นคือสามารถขายแบบ *"สวนทางปืน"* ได้ถึง 901 คัน ฟันมาร์เกทแชร์ไปครองเกือบ 6% มากกว่าปี 27 ถึง 584 คันหรือคิดเป็นอัตราเพิ่มร้อยละ 184.2

ยอดจำหน่ายรถเก๋งรวม ม ค.-ต ค. 28/27

28	27	เปลี่ยนแปลง (คัน)	เปลี่ยนแปลง (%)
19,158	20,615	– 1,457	– 7.1

10 อันดับรถเก๋งขายมาก ม ค.-ต ค. 28/27

อันดับ 28	อันดับ 27	ยี่ห้อ	ยอดจำหน่าย (คัน) 28	ยอดจำหน่าย (คัน) 27	เปลี่ยนแปลง (คัน)	เปลี่ยนแปลง (%)
1	1	โตโยตา	3,771	5,378	– 1,607	– 29.9
2	6	เปอโฌต์	3,042	1,501	+ 1,541	+ 102.7
3	2	นิสสัน	2,478	4,222	– 1,744	– 41.3
4	5	บีเอมดับเบิลยู	2,447	2,130	+ 317	+ 14.9
5	3	มิตซูบิชิ	2,124	2,275	– 151	– 6.6
6	4	มาซดา	1,312	2,230	– 918	–41.2
7	9	ซีตรอง	1,270	427	+ 843	+197.4
8	12	ฮอนดา	901	317	+ 584	+ 184.2
9	11	ฟอร์ด	427	348	+79	+ 22.7
10	8	โวลโว	351	438	– 87	– 19.9

สำหรับรถยุโรปนั้น ส่วนใหญ่จะแฮปปีกันในปี 28 โดยเฉพาะรถในกลุ่มบริษัทยนตรกิจอันประกอบไปด้วยบีเอม–ดับเบิลยู เปอโฌต์ และซีตรองเพราะทั้ง 3 ยี่ห้อนี้แซะขายเป็นขนมเบื้องเลยทีเดียว

เปอโฌต์ นำกลุ่มพุ่งแรงมาเป็นอันดับสองรองจากโตโยตาด้วยยอดขาย 3,042 คัน ดีขึ้นกว่าปี 27 102.7%...**บีเอม** ก็ไล่นิสสันขึ้นมาติด ๆ คือขายได้ 2,447 คัน หรือดีขึ้นกว่าปี 27 เกือบ 15%...ส่วน **ซีตรอง** นั้นตามตบท้ายด้วยยอด 1,270 คันเพิ่มขึ้นจากปี 27 ถึง 197.4%

ลองไปถามตัวแทนขายรถยุโรป (ส่วนใหญ่) ดูซิว่า

"ปี 28 นี่ดีไหม?" เชื่อขนมกินได้เลยว่าเราจะต้องได้รับคำตอบว่า *"ดี"* แล้วถ้าถามต่อไปว่า

"ปี 29 จะเอาแบบปี 28 อีกไหม?" พวกนั้นก็ต้องตอบว่า *"เอา"*

และถ้าถามตัวแทนขายรถญี่ปุ่นว่า

"ปี 28 นี่พังไหม?" ทุกรายคงตอบเป็นเสียงเดียวกันว่า *"พัง"*

และถ้าถามต่อว่า

"แล้วปี 29 จะสู้อีกไหม?" "ทุกรายก็คงจะพร้อมใจกันกัดฟันตอบว่า *"สู้"*

คนหนึ่ง *"เอา"*...คนหนึ่ง *"สู้"* ผมถึงบอกตอนจั่วหัวไว้ตั้งแต่ต้น แล้วยังไงเล่าว่า

ตลาดรถปี 29 จะเป็นปีทองของผู้ซื้อ!

เพราะต่างฝ่ายต่างต้อง *"เสนอ"* ให้น่าดูเลย...*สนุกแน่ครับ!*



ขวัญชัย ปภัสร์พงษ์
บรรณาธิการ

จ/ด/ห/ม/า/ย

● "HEAD UP INSTRUMENT" หมายถึงอะไร?..... ● ระบบเบรคที่ยื่นออกมาจากรถถูกับถนน....ระบบยิงกระสุนดินระเบิด และระบบฉีดกาวทำไมไม่มีใครนำมาใช้? .....● ราคารถในซาอุฯถูกเหมือนได้เปล่า!.....● ทำไมยางรถยนต์สึกไม่เท่ากัน?.....● เมื่อไรถึงจะสลับยาง? .....● สลับยางอย่างไรดี?

ไม่เข้าใจความหมาย!?!

จดหมายคุณพิทักษ์ เรืองรัตน์
73/2 ต.คลองถนน
เขตบางเขน กทม...เขียนมาว่า

เรียน บก."ฟอร์มูลา" ที่นับถือ

ผมติดตามอ่าน "ฟอร์มูลา" เป็นประจำ และเป็นนิตยสารรถยนต์ฉบับเดียวในเมืองไทยที่ผมอ่านและเชื่อถือ นอกจากนั้นเป็นหนังสือรถยนต์ของเมืองนอกอีก 3 ฉบับที่ผมอ่านเป็นประจำผมมีคำถามที่ต้องขอรบกวนคุณคือ

■ อยากจะให้คุณอธิบายความหมายของคำว่า "HEAD UP INSTRUMENT" เพราะผมแปลแล้วมันชอบกลยังไงๆ หน้าปัดเครื่องวัดปกติทุกคันก็ "หัวตั้ง" ทั้งนั้นมิใช่หรือ?

"HEAD UP INSTRUMENT" เป็นเทคโนโลยีที่ยืมมาจากการพัฒนาอากาศยานที่มีความเร็วสูง โดยใช้จอทีวีวางนอนหงายอยู่บนหน้าปัด เพื่อให้ภาพบนจอทีวีสะท้อนขึ้นไปบนกระจกรถคล้าย ๆ กับภาพสะท้อนของสิ่งของที่เราวางไว้บนแผงหน้าปัด ภาพที่ปรากฏบนจอทีวีนั้น จะเป็นภาพเงากลับ เพื่อจะให้เป็นภาพตรงเมื่อสะท้อนขึ้นไปบนกระจก

จุดประสงค์ของการใช้อุปกรณ์นี้ก็เพื่อให้ผู้ขับขี่อ่านค่าต่าง ๆ ที่จำเป็นของรถได้โดยง่าย ไม่ต้องก้มหรือเหลือบตาลงมามอง โดยเฉพาะในขณะที่ผู้ขับขับขี่รถด้วยความเร็วสูงเกิน 150 กม./ชม.ขึ้นไป อุปกรณ์ชิ้นนี้จึงได้ชื่อว่า "HEAD UP" ซึ่งหมายถึงหัวคนอ่านไม่ใช่หัวหน้าปัดครับ!

ในรถบางชนิดเช่นรถแข่ง หน้าปัดปกติไม่จำเป็นต้องวางหัวตั้ง แต่จะจัดให้อยู่ในตำแหน่งที่คนขับจะอ่านได้ง่ายและสะดวกที่สุด เช่นเข็มวัดรอบจะตั้งอยู่ในแนวเอียง เพื่อให้เข็มชี้ตั้งในแนวดิ่งเมื่อใช้งานจริง ๆ เป็นต้น

ชัยเอก ชวศิริ



เบรคแบบใหม่ !?!

จดหมายคุณวิชัย ถิ่นวัฒนากูล
ที่อยู่ไม่ได้แจ้งมา....
แต่เขียนจดหมายมาแนะนำเรื่องเบรคดังนี้

ถึง บก. "ฟอร์มูลา"

ผมมีความคิดเกี่ยวกับเบรครถยนต์ไม่ทราบว่ามันจะเข้าท่าหรือเปล่า? จึงขอถามบก.ซึ่งมีความรู้กว้างขวางมากกว่าผม

■ ผมไม่ทราบว่าเบรครถยนต์ได้พัฒนาอย่างไรบ้าง แต่เท่าที่เห็น ทำไมไม่มีใครสร้างเบรคที่เป็นแผ่นจากพื้นรถดันออกมาอัดกับถนนเลย ถ้าแผ่นใหญ่ใช้ไม่ได้ผล เราอาจใช้แผ่นเล็กก็ได้ เราสามารถสร้างยางที่ใช้เบรค ให้มีคุณสมบัติครบถ้วนสำหรับเบรคโดยเฉพาะ หรือถ้าไม่ได้ผลจะใช้เป็นกระสุนดินระเบิดยิงดอกสว่านขนาดใหญ่ เจาะติดกับถนนเพื่อเป็นหลักยึด ก่อนพ้นลำกล้องจะมีลูกปืนวงแหวนที่มีลวดสลิงติดอยู่รออยู่ ลวดสลิงจะขดอยู่กับรอก ซึ่งที่แกนรอกจะมีเครื่องบีบให้ฝืดและหยุดตายสนิท โดยสัมพันธ์กับเบรคเก่าเพื่อกันการกระตุก หรืออีกวิธีหนึ่งโดยการฉีดกาวที่มีความเหนียวอย่างมาก

ระหว่างล้อกับถนน คงจะมีเหตุและปัญหาหลายอย่าง แต่ผมว่ามันน่าจะทำได้ การที่รถแล่นด้วยความเร็วสูง เมื่อต้องการหยุดอย่างกระทันหันโดยเอาชีวิตเป็นเดิมพัน ผมว่ามันน่าจะมีเบรคที่ให้ผลดีกว่าปัจจุบันนะครับ ระบบเบรคที่ผมว่ามานี้จะใช้ในเวลาที่จำเป็นจริง ๆ เท่านั้น.....เวลาฝนตกเราจะทำแผ่นและแปรงรีดน้ำช่วยเบรคจะได้ผลดีขึ้นไหม? ....ขอให้บก.ช่วยวิจารณ์ด้วยครับ!



กว่าจะมาเป็นเบรคที่ใช้กันทุกวันนี้ เบรครถยนต์ก็ได้มีการพัฒนากันมาหลายสิบปี ขั้นตอนการพัฒนาระบบเบรคอย่างคร่าว ๆ ก็เคยลงใน **"ฟอร์มูลา"** *หัวข้อเรื่อง* **"น้ำมันเบรค"** *มาแล้ว*

ถ้าจะพิจารณาระบบเบรคตามที่คุณวิชัยแนะนำมาจะเห็นว่ายังมีข้อบกพร่องที่ไม่เรียบร้อยนัก ยังสู้ของที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนี้ไม่ได้ ก็เลยไม่มีใครคิดนำระบบที่คุณแนะนำมาใช้ อย่างเช่น

ระบบยื่นออกมาจากรถถูกับพื้นถนน....ผมคิดว่า เพียงไม่ถึงปี พื้นถนนก็จะมีรอยสึกเป็นทางยาวเต็มไปหมด

ระบบยิงกระสุนดินระเบิด.....ถ้าใช้ระบบนี้ถนนก็มีแต่รูพรุนไปหมด แถมดีไม่ดีถ้าเกิดยิงผิดพลาดไปโดนรถ ก็มีหวังรถระเบิดทั้งคันแน่

ระบบฉีดกาวก็เช่นกัน.....คงไม่ถึงปีพื้นถนนก็คงจะสูงเพิ่มขึ้นอีกหลายเซนต์ ระบบนี้อาจจะเหมาะกับกรุงเทพเมืองเดียวก็ได้ เพราะคงจะช่วยแก้ปัญหาน้ำท่วมได้ดี

ระบบเบรคที่ถือว่าดีที่สุดในปัจจุบันก็คือดิสค์เบรค ซึ่งพัฒนามาจากระบบเบรคของเครื่องบิน พลังในการหยุดรถยังมีเหลือเฟือ แต่แรงฝืดของยางกับพื้นถนนจะหนไม่ไหวก่อน

แต่ถึงอย่างไรก็นับว่าคุณก็มีความคิดที่ดีทีเดียว เพราะกว่าที่วิศวกรจะเลือกใช้งานระบบใดระบบหนึ่งของการออกแบบ บรรดาวิศวกรก็จะมีการคิดค้นในทำนองนี้เช่นกัน เมื่อได้ความคิดมาหลาย ๆ แบบ เขาจะพิจารณาเลือกแบบที่ดีที่สุด คือใช้งานได้ผล สามารถผลิตขึ้นมาได้ การใช้งานทนทาน ประหยัดในการใช้ และการสร้างและมีความไว้ใจในการทำงานได้สูง ฯลฯ

ชัยเอก ชวศิริ

เพื่อนเก่าจากซาอุฯ

จดหมายคุณเทพชัย ไตรธรรม
PO. BOX 286
อัล-ฮาวิยาห์, ทาฟี
ซาอุดิ-อาระเบีย

จดหมายฉบับนี้เป็นของคุณเทพชัย ไตรธรรม ซึ่งในอดีตเคยทำหน้าที่ ผอ. โฆษณา "ฟอร์มูลา" ปัจจุบันไปขุดทองเป็นหนที่สองที่ซาอุฯ ได้เขียนจดหมายมาถามสารทุกข์สุขดิบของเพื่อน ๆ พร้อมทั้งเล่าถึงความก้าวหน้าและความเจริญของบ้านเมืองเขา สำหรับข้อความในจดหมายเราขอลงเฉพาะข้อความที่น่าสนใจเท่านั้น.....จดหมายคุณเทพชัยเขียนมาดังนี้

เรียน คุณขวัญชัยที่เคารพอย่างสูง

ผมได้เดินทางมาที่ประเทศซาอุดิ-อาระเบีย ตั้งแต่วันที่ 24 สค.2528 หลังจากหายหน้าไม่ได้ไปเยี่ยมพี่หลายเดือน เพราะในช่วงนั้นผมยุ่งกับธุรกิจทางไร่มาก....

...ตอนนี้ผมกลับมาทำงานที่ซาอุฯ ใหม่ กิจการทางไร่ให้น้องดูแลแทน เดี๋ยวนี้บ้านเมืองเขาเจริญมาก ยิ่งเรื่องรถมีมันแทบทุกอย่าง ตั้งแต่รถอเมริกันยันรถญี่ปุ่น มีทั้ง 4 WD ซึ่งในบ้านเราไม่ค่อยเห็นกันมากนัก ราคาก็ถูกมาก อย่างโตโยตา โคโรนา วิ่งล้อหน้ารุ่นใหม่ที่เพิ่งมีขายในบ้านเรา ที่ซาอุฯถูกมาก ราคาคันละ 19,500 ริยาล เทียบเป็นเงินไทยก็แสนกว่าบาท ทางบริษัทที่ผมทำงานอยู่ซื้อแจกให้พนักงานระดับผู้จัดการคนละคัน อย่างรถโคโรลลา คันละไม่ถึงแสนบาท ยิ่งเป็นรถมือสองไม่ต้องพูดถึงรถมาซดา 626 ใช้แล้ว เงินเดือนของผมซื้อได้อย่างสบาย ๆ เลยละ...!

.....น้ำมันที่นี่ราคา 373 ฮาราลา

จ/ด/ห/ม/า/ย

คิดกันง่าย ๆ แล้วกันเงิน 7 บาท เติมน้ำมันเบนซินได้ 3 ลิตรกว่า!....

....พวกรถเบนซ์ 500 เอสซีแอล มีวิ่งกันเกลื่อน เปอโฌต์ 505 ที่นี่ใช้ทำแทกซี่ อ้อ! ลืมบอกไปทำใบขับขี่รถเล็กที่นี่ต้องเสีย 600 ริยาล เวลาทำเขาตรวจเลือด และตรวจโรคด้วย ผู้หญิงเขาห้ามขับรถ เวลาซื้อรถก็แสนจะง่าย กองทะเบียนไม่มีหรอกครับ ขอให้ผู้ซื้อมีใบขับขี่เป็นใช้ได้ ทำกันเดี๋ยวนั้นเลย ถ่ายเอกสารเอาไว้ที่รถหนึ่งฉบับเป็นอันว่าวิ่งได้ ถนนเขาเนี๊ยบมากรถกระบะวิ่ง 140 ได้สบาย ๆ ไม่รู้เรื่องเลย....

....เครื่องเสียงก็หายห่วงถูกกว่าบ้านเรามาก ผมว่าจะแบกโบส 601 กับแนด หรือ ฮาร์แมน/การ์ดอน กลับไปสักชุด เพราะถ้าซื้อในเมืองไทย รับรองว่าอย่างผมควักกระเป๋าซื้อไม่ออกหรอกครับ....

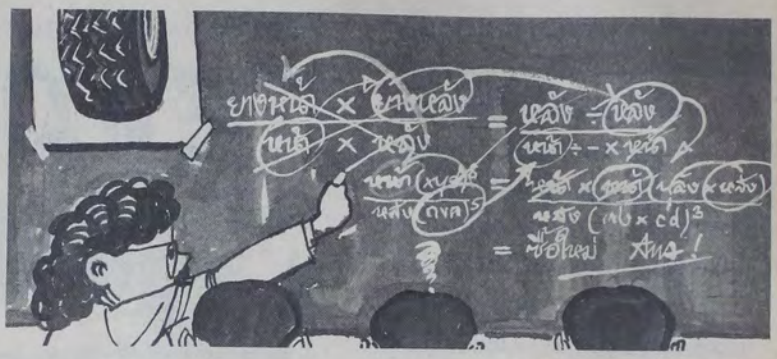
.....ผมมีอีกหลายเรื่องที่จะคุยให้ฟัง แล้วผมจะส่งรูปที่แสดงให้เห็นถึงความเจริญอย่างผิดหูผิดตาของเมืองเขามาให้ดู ...น่าอิจฉาพวกแขกนะครับ!

เทพชัย ไตรธรรม

ก็ต้องแสดงความยินดีกับเพื่อนที่ไปได้ดิบได้ดีที่นั่น ได้เงินเดือน ๆ ละตั้งหลายหมื่นบาท แถมยังได้อยู่ในประเทศที่ราคารถยนต์กับราคาน้ำมันถูกจนน่าเกลียดอีกด้วย!

ที่ผมอยากรู้จริง ๆ ก็คือ เรื่อง ราคาน้ำมันดีเซลของเขาว่าต่างกับเบนซินเท่าไร ผมอยากเห็นวิธีกำหนดโครงสร้างน้ำมันของประเทศเจ้าของน้ำมันดิบ น่ะ ไม่ใช่อะไรหรอก...ถ้ามีโอกาสเขียนมาเล่าให้ฟังอีกนะครับ

ขวัญชัย ปภัสพงษ์



ยางสึกไม่เท่ากัน!

จดหมายคุณบุญเพ็ง แก้ววิไล
ไม่ได้แจ้งที่อยู่มา
เขียนมาถามดังนี้

เรียน บก. "ฟอร์มูลา" ที่นับถือ

ผมตั้งใจจะเขียนมาถามนานแล้ว คอยดูว่าปัญหาของใครจะเหมือนของผมบ้าง ก็ไม่มีใครเหมือน ในที่สุดก็ต้องเขียนมาถามเอง หวังว่า บก.คงจะตอบให้ทราบปัญหาของผมมีดังนี้ครับ

■ ที่บ้านผมทำการค้าผมมีหน้าที่เดินทางติดต่อค้าขายหาลูกค้าบ้างเก็บเงินบ้าง เรียกว่าชีวิตส่วนหนึ่งของผมอยู่บนถนน ผมเข้ากรุงเทพอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้งเป็นประจำ บางครั้งก็ใช้รถพิคอัพ บางครั้งก็ใช้รถเก๋ง ผมไม่มีปัญหาเรื่องเครื่องเรื่องตัวถังแต่ผมมีปัญหาเรื่องยาง รู้สึกว่าเปลี่ยนแต่ละครั้งใช้ได้ไม่เท่าไรก็สึก เรื่องสึกนี่ไม่ว่าเพราะรู้ว่าเราใช้มันมาก แต่ปัญหาสึกไม่เท่ากันนี่แก้ไม่ตก ถามช่างที่เชียงใหม่ก็บอกให้สลับยาง แต่วิธีการของแต่ละคนก็ไม่เหมือนกันไม่รู้จะเชื่อช่างคนไหนดี ผมอยากให้ บก.ช่วยแนะนำให้ด้วย คิดว่า นอกจากผมแล้วคงมีคนอื่น (นักเดินทางไกล) อีกมากที่มีปัญหาเช่นนี้

บก. มอบให้ผมตอบจดหมายของคุณแทน จดหมายของคุณไม่ได้ถามมาเป็นข้อ แต่ถามรวมในประเด็นเดียวกัน ซึ่งถ้าจะตอบกันให้กระจ่างก็คงต้องอธิบายกันยืดยาว เพราะเรื่องของยางมันเกี่ยวกับล้อ ศูนย์ล้อ ช่วงล่างฯ ติดพันกันเป็นพวงไป เอาเป็นว่าผมแยกตอบที่ละเปลาะคงจะช่วยให้ผู้อื่นที่สนใจเรื่องนี้ได้รับประโยชน์ไปพร้อมกันด้วย

1. เราพูดกันถึงยางก่อน [คำตอบส่วนใหญ่ผมอาศัยข้อมูลจากข้อเขียนของ **นายแกรี เดเรียน (GARY DERIAN)** *ผู้จัดการฝ่ายผลิต* **บริษัทยาง บี เอฟ กูดริช จำกัด** *ที่เขียนไว้ในวารสาร* **ที/เอ นิวส์** *ฉบับกันยายน-ตุลาคม 2528] ยางที่ใช้ในยานพาหนะที่แต่ละบริษัทเขาผลิตออกมานั้นจุดมุ่งหมายของการใช้งานจะบ่งชี้ที่ดอกยาง และอาจจะมีข้อบ่งใช้เขียนกำกับมากับเอกสารประจำยางแต่ละเส้นด้วย สิ่งแรกผู้ใช้จะต้องรู้ก่อนว่าถนนที่จะใช้รถส่วนใหญ่มีสภาพเป็นเช่นไร แล้วก็เลือกใช้ยางให้ตรงกับสภาพของถนน*

และควรอยู่ในขอบเขตที่ผู้ผลิตรถคันนั้น ๆ เขากำหนดไว้ด้วย

ยางแต่ละเส้นนั้นว่ากันว่าอายุใช้งานที่เหมาะสมของมันจะต้องมีอัตราการหมุนรอบตัวเองประมาณ 30 ล้านรอบ (ถ้าเป็นยางซีรีส์ 80 ขนาดขอบ 13 นิ้ว จะได้ระยะทางประมาณ 35,000 กม.) ยางที่เป็นล้อขับเคลื่อนจะสึกเร็วกว่าล้อที่ไม่ถูกขับเคลื่อน เช่นในรถขับเคลื่อนล้อหลังยางคู่หลังจะสึกมากกว่าบริเวณที่สึกจะเป็นตอนกลางดอกยาง ยางล้อคู่หน้าจะสึกทั่วบริเวณหน้ายาง **ในรถที่ขับเคลื่อนล้อหน้า ยางคู่หน้าจะสึกเร็วกว่า***ยางคู่หลังของรถขับเคลื่อนล้อหลัง เหตุผลในเรื่องนี้ก็คือล้อหน้าเป็นล้อนำเลี้ยวที่ถูกบังคับให้เอาดอกยางด้านริมสัมผัสกับผิวถนน ไม่เหมือนกับล้อหลังซึ่งส่วนใหญ่จะสัมผัสผิวถนนในแนวตั้งฉากเสมอ*

2. **จะสลับยางเมื่อไร เพื่อให้มันสึกพร้อม ๆ กัน** *ผู้ชำนาญเรื่องยาง ท่านบอกไว้ว่า สิ่งแรกที่สุดก็คือ จะต้องตั้งศูนย์ล้อ ปรับทิศทางขนานของล้อ ปรับแนวตั้งของล้อให้ถูกต้องเสียก่อน เมื่อเปลี่ยนยางใหม่ (หรือยางเก่าก็ตามที) จะต้องถ่วงล้อหรือทำให้น้ำหนักที่เส้นรอบวงเท่ากันโดยรอบ*

การสลับยางควรกระทำเมื่อใช้งานไปทุก ๆ 10,000 กม. ถ้ายาวกว่านี้ก็ไม่ควรเกิน 13,000 กม. *ในยุคแรกก่อนที่จะมียางเรเดียลเกิดขึ้นในโลกโรงงานยางไม่เข้มงวดเรื่องการสลับยางมากนัก เมื่อมียางเรเดียล มีดอกยางขนิดต่าง ๆ ให้เลือกใช้ตามความเหมาะสมการสลับยางก็เป็นสิ่งจำเป็นและต้องมีสูตรใช้เฉพาะด้วย*

3. **จะสลับยางอย่างไร** *ก่อนจะสลับยางจะต้องมั่นใจก่อนว่าข่วงล่างอยู่ในสภาพดีตรงตามมาตรฐานของผู้ผลิตรถยนต์คันนั้น ๆ สูตรการสลับยางสำหรับรถสมัยใหม่ยางเรเดียล ท่านว่ามีอยู่ 4 แบบ*

แบบที่ 1 ไขว้กากบาท *คือเอาล้อหน้าซ้ายไปไว้ล้อหลังขวา เอาล้อหน้าขวาไปไว้หลังซ้าย (สูตร 1-4, 2-3)*

แบบที่ 2 สลับตรง *คือหน้าซ้ายไปหลังซ้าย หน้าขวาไปหลังขวา วิธีการนี้เหมาะกับยางที่ไม่ใช่โครงแบบเรเดียล (สูตร 1-3, 2-4)*

แบบที่ 3 ไขว้และตามแนว (1) *คือหน้าซ้ายไปไว้หลังซ้าย หลังซ้ายไปไว้หน้าขวา เอาหน้าขวา (ที่ถอดออกไว้) ไปไว้หลังขวา แล้วเอาหลังขวาไปไว้หน้าซ้าย (สูตร 1-3, 3-2, 2-4, 4-1)*

แบบที่ 4 ไขว้และตามแนว (2) *วิธีการเหมือนแบบที่ 3 แต่กระทำในทางตรงกันข้ามคือ เอาล้อหลังซ้ายไปไว้หน้าซ้าย เอาหน้าซ้ายไปไว้หลังขวา เอาหลังขวาไปไว้หน้าขวา เอาหน้าขวาไปไว้หลังซ้าย (สูตร 2-1, 1-4, 4-2, 2-3)*

หมายเหตุ : *1 = หน้าซ้าย, 2 = หน้าขวา 3 = หลังซ้าย 4 = หลังขวา*

ผมตอบคุณบุญเพ็ง ค่อนข้างย่อและรวบรัด ถ้าไม่เข้าใจตอนไหนจะถามมาอีกก็ยินดีจะชี้แจงเท่าที่จะทำได้ แต่อย่างไรก็ตามการขับรถเดินทางไกลนอกจากสุขภาพรถจะต้องดีแล้วสุขภาพคนก็ต้องดีด้วย ผมขอฝากความปรารถนาดีว่าถ้าง่วง ถ้าอ่อนเพลีย ถ้ามีสภาพจิตใจไม่ปกติ ควรงดการขับรถเป็นดีที่สุด การใช้ยาจำพวกแอมเฟตตามีน (ยาขยัน, ยากล่อมประสาท) แทนที่จะเป็นผลดีอาจจะเป็นผลเสียอย่างใหญ่หลวงก็ได้ อีกสิ่งหนึ่งที่อยากให้คุณปฏิบัติด้วย (ถ้ายัง) ก็คือรัดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ขับรถ ใครเขาจะว่าเราขี้ขลาดก็ให้เขาว่าไปเถอะ ห้ามยามร้ายมันช่วยชีวิตคนไว้ได้มากต่อมากแล้ว คนที่เก่ง ๆ นั่นแหละตัวกระเด็นออกไปคอหักนอกรถมากที่สุด

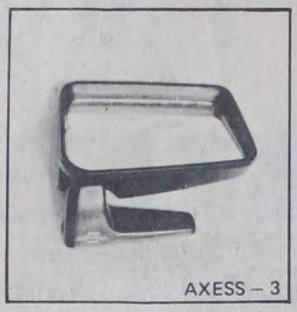
ตรีรัตน์ ปวงกลาง

หมายเหตุ

ท่านผู้อ่านที่มีปัญหาหรือข้อสงสัยเกี่ยวกับเรื่องของรถยนต์, เครื่องยนต์ และเครื่องเสียงในรถยนต์ กรุณาเขียนจดหมายมาถามได้ที่ **บ.สื่อสากล จก.** 15 เชิงสะพานใหม่ ศูนย์การค้าเฉลิมโลก ถ.ราชดำริ กท.10500 และวงเล็บที่มุมซองว่า "จดหมาย"....สำหรับจดหมายทุกฉบับทางคณะผู้จัดทำขอสงวนสิทธิ์ ที่จะทำการตัดทอนหรือดัดแปลงข้อความบางตอนเพื่อความเหมาะสมก่อนนำลงตีพิมพ์ สำหรับการตอบจดหมายส่วนตัว ทางคณะผู้จัดทำ จะตอบให้เฉพาะกับสมาชิกของนิตยสาร ที่สอดซองติดแสตมป์และจ่าหน้าซองถึงตนเองมาด้วยเท่านั้น

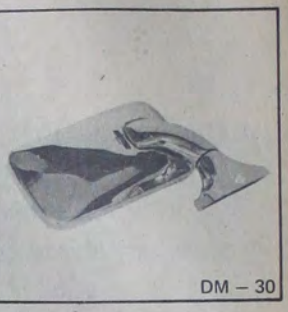
ขับขี่ปลอดภัยใช้กระจกมองหลัง ฟอร์มิวล่า

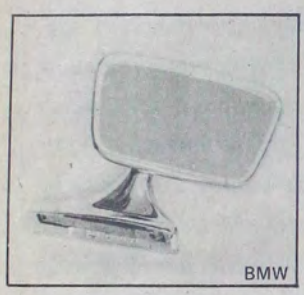
Formula® Safety

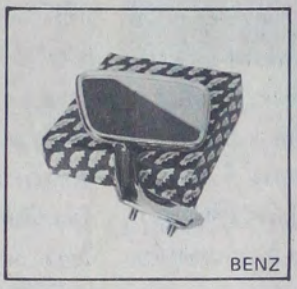

AXESS – 3



GTF – 2

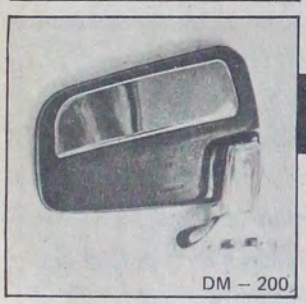

DM – 30


BMW


BENZ


GTF – 7004


SPORT – 10


DM – 200

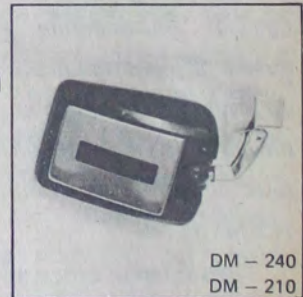
Formula

จำหน่าย กระจกมองหลังรถยนต์ทุกชนิด
โดยเฉพาะแบบ เบ็นซ์,บีเอ็มดับบลิว,รถญี่ปุ่น
ทุกแบบ ฯลฯ และบริการรับซ่อมกระจกมองหลัง
รับสั่งเครื่องประดับรถยนต์ทุกชนิดจากต่างประเทศ
ทั่วทุกมุมโลก



GTF – 1


AXESS – 1


DM – 240
DM – 210

ร้าน วาธีกิจ ฟอร์มิวล่า คาร์มิเธอส์

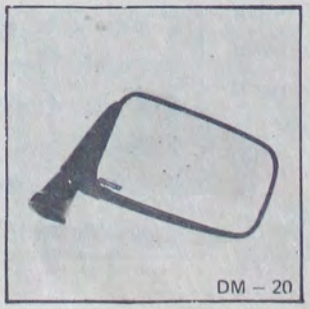
199/10 ถนนจรัสเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ โทร.2142880

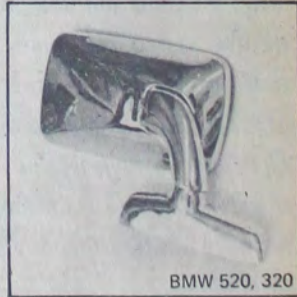
ตัวแทนจำหน่าย ร้านวรสิน วรจักร กรุงเทพฯ โทร.2218775, 2221252


GTF – 4



GTF – 3


DM – 20


BMW 520, 320

ประสิทธิ์วิทยุ

ผู้บุกเบิกระบบเสียงติดรถยนต์ชั้นสูงย่านฝั่งธน และศูนย์นากามิชิ

กว่า 16 ปี ที่ประสิทธิ์วิทยุเป็นผู้บุกเบิกการติดตั้งระบบเสียงติดรถยนต์ชั้นสูงย่านฝั่งธน เรามีทีมงานติดตั้งเครื่องเสียงที่ชำนาญงานด้านนี้โดยเฉพาะ พร้อมในบริการ เชิญทดสอบระบบเสียงที่ถูกต้องสมบูรณ์ ในห้องทดลองเสียงระดับโปร ก่อนตัดสินใจเลือกซื้อ ประสิทธิ์วิทยุขอแนะนำระบบเสียงติดรถยนต์ชั้นสูงของ นากามิชิ **B & W** และ **KEF** ที่เข้ากันได้ดีโดยนำเอาเทคโนโลยีชั้นสูงของระบบบ้านมาใช้ในรถยนต์ มั่นใจได้ว่าท่านจะได้รับคุณภาพคุ้มค่ากับทุกบาทที่เสียไป นอกจากนี้เรายังจำหน่าย ติดตั้ง ซ่อมแอร์ วิทยุ เทป คอนโซลหุ้มเบาะ อุปกรณ์ประดับยนต์ชั้นสูงทุกชนิด รวมทั้งกันชนบิ๊กบั้มเปอร์ และสปอยเลอร์หน้าหลังสวยงาม สำหรับรถทุกยี่ห้อ



รุ่นใหม่ล่าสุด TD 400/300

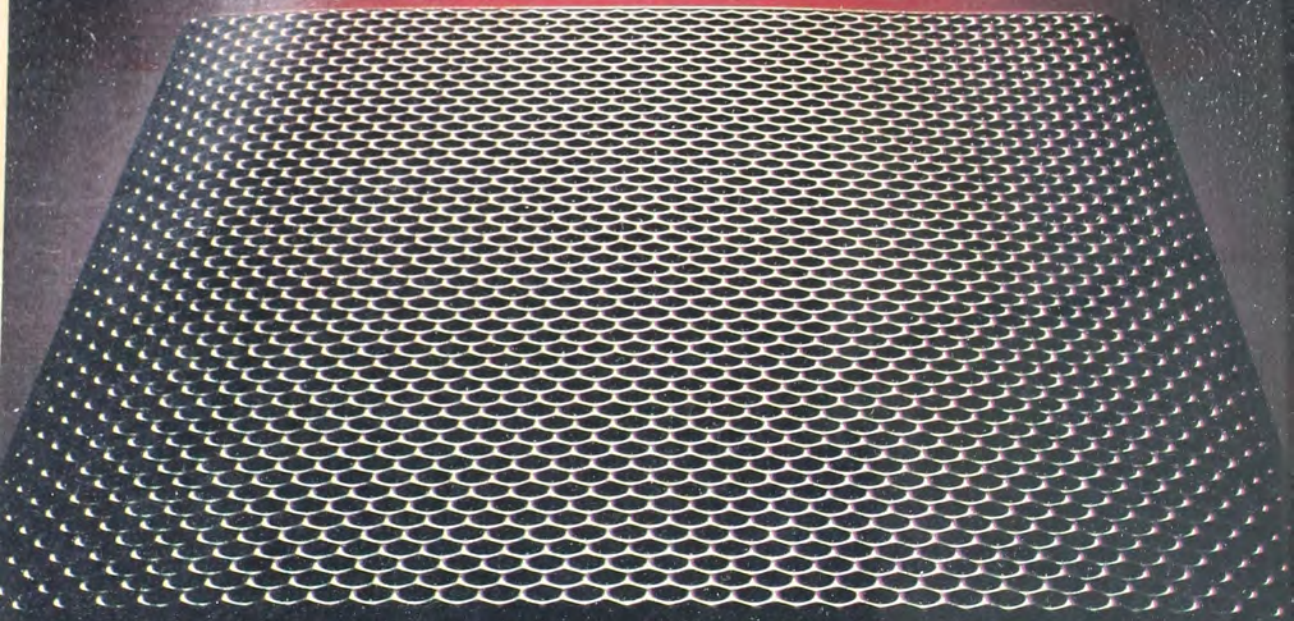


ประสิทธิ์วิทยุ

176 ใกล้สะพานกรุงธน ถนนราชวิถี
ฝั่งธนบุรี โทร. 424-1616, 424-7165

KEF AUTOMOTIVE SERIES

GT 200 ได้รับรางวัลการออกแบบและวิศวกรรม
ยอดเยี่ยม จากงาน CES'85 ที่อเมริกา





สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม
เกี่ยวกับ ลำโพง KEF GT 100
และ GT 200 รวมทั้งสินค้า นากามิชิ
รุ่นใหม่ TD 400/300 ได้ที่....

บริษัท สากลเทคนิค จำกัด

สำนักงานใหญ่ : 148-156 หน้าโรงภาพยนตร์สามย่าน ปทุมวัน กทม.
โทร. 215-4234, 215-4285, 215-4161
สาขา : ถนนราชดำริ หลังสุกี้เท็กซัส โรบินสัน กทม. โทร. 253-9449

เหนือกว่าทุกกรณีในวงเงินเท่ากัน

นากามิชิที่คุณ ๆ รู้จักดีคือเครื่องเสียงที่สูงทั้งคุณภาพและเทคโนโลยีมากที่จะหายี่ห้ออื่นในราคาเดียวกันทายได้ นากามิชิรุ่นแล้วรุ่นเล่าไม่เคยทำให้คุณผิดหวังจนได้รับรางวัลไฮไฟกรังค์ปรีซ์จากอเมริกา ชนะเลิศที่ 1 ทุกปีซ้อนโดยไม่มีใครกล้าทาบรัศมี

TD 400 และ **300** วิทยุเทปติดรถยนต์ที่น่าทึ่งกว่านากามิชิรุ่นอื่น ๆ ตรงที่เจาะจงทุ่มทั้งทุนและเวลาค้นคว้าวิจัยเพื่อให้ได้คุณภาพเสียงที่ดีที่สุดในราคาประหยัด โดยนำเทคโนโลยีระบบเสียงชั้นดีในบ้านมาใช้ ทำให้ **TD 400** และ **300** มีระบบการเดินเทปที่แยกอิสระเพื่อแยกการสั่นสะเทือนจากภายนอกไม่ให้ส่งผลมาถึงสายเทปที่สัมผัสกับหัวเทปในขณะรถวิ่ง มั่นใจได้ว่าเสียงจะใสและนิ่งสนิทมีค่าวาล์วและฟลัตเตอร์ต่ำเพียง 0.1% **WRMS** หัวเทปมีแกปแคบที่สุดและเป็นคริสตัลลอยด์ การใส่กลับเทปรุ่นใหม่ของนากามิชิจะป้องกันการกินเทปทุกรูปแบบ มีลิ้นเปิดสำหรับการล้างหัวเทปโดยเฉพาะซึ่งเป็นหัวใจของระบบเสียง มี **DOLBY B** และ **C** พิเศษสุดที่ท้าทายระบบเสียงดิจิตัล มีภาครับวิทยุที่เฉียบขาดอัตโนมัติทุกระบบ ด้วยเทคโนโลยีสุดยอด **TD 400** และ **300** จึงได้รับการชมเชยจากนิตยสารต่างประเทศให้เป็นวิทยุเทปที่คุ้มค่าเงินที่สุดในปัจจุบัน นอกจากนี้ยังมีเพาเวอร์รุ่นใหม่ **PA 200 30 WRMS** ต่อข้างมีความเพี้ยนต่ำมากเพียง 0.003% ที่ออกแบบมาโดยเฉพาะใช้กับ **TD 400** และ **300** เพื่อให้ได้เสียงระดับ **STATE OF THE ART** เมื่อใช้คู่กัน

TD-400 Mobile Tuner/Cassette Deck
TD-300 ใหม่ล่าสุดจากนากามิชิ



ผู้แทนจำหน่ายแต่เพียงในประเทศไทย

บริษัท อีเล็คทริคเซลล์ จำกัด

113/6 ถนนสรีวงศ์ เยื้องโรงแรมเชอราตัน เขตบางรัก กทม. 10500 โทร.236-2605, 234-6529, 233-6236

โบนัสปีใหม่

แถมฟรี! แอร์จากโรงงาน





ฟรี!



ด่วน! ขยายเวลาตามคำเรียกร้อง วันนี้ – 31 ม.ค. 29

โบนัสปีใหม่ 5-30 ธ.ค. 28 ประสบผลสำเร็จสูงสุดด้วยมหาชนให้การต้อนรับสเปซแค็บอย่างอบอุ่นเป็นประวัติการณ์ อีซูซุขอขอบพระคุณและตัดสินใจยืดเวลากำนัลโบนัสปีใหม่ออกไปอีก 1 เดือนตามคำเรียกร้อง จึงขอเชิญชวนทุกท่าน สัมผัสสเปซแค็บ ปิคอัพมิติใหม่ ติดแอร์เย็นฉ่ำจากโรงงาน ฟรี ! ให้ท่านขับขี่ยิ่งสุขสันต์ในบรรยากาศที่สมกับคำว่า สบาย...สไตล์เก๋ง อย่างแท้จริง

สเปซแค็บทุกคันวันนี้
ติดแอร์เย็นฉ่ำจากโรงงาน ฟรี!
มูลค่า 7,500 บาท

ISUZU ฟาสเตอร์เซด สเปซแค็บ
SPACECAB
สบาย... สไตล์เก๋ง

โชว์รูม...ศาลาฟาสเตอร์ (ในเขตกรุงเทพมหานคร)

บริษัท อีซูซุกรุงเทพ จำกัด
สำนักงานใหญ่ บางจาก ติดบริษัทสหยูเนี่ยน โทร. 311-0140, 311-0419
สาขาบางเขน ใกล้สามแยกเกษตร โทร. 513-2804
สาขาคลองตัน สุขุมวิท 71 ตรงข้ามซอยพิบูลย์เวศม์ โทร. 392-6075
สาขาสำโรง ถนนปู่เจ้าสมิงพราย โทร. 394-6303, 394-6349, 394-4046
สาขาลาดโพ ถนนพหรบุรีตัดใหม่ ตรงข้ามอาคาร 3 เอ็ม โทร. 251-6715-6
สาขาลาดพร้าว ถนนลาดพร้าว ตัดเสรีมิตรก๊อตลาดพร้าว โทร. 538-1040

บริษัท อีซูซุนครหลวง จำกัด
สำนักงานใหญ่ สุขสวัสดิ์ เชิงสะพานดาวคนอง โทร. 468-9623, 468-9730, 468-8129
สาขาพระราม 4 ตรงข้ามวิทยาลัยกรุงเทพ โทร. 391-3897, 391-1613
สาขานนทบุรี ตรงข้ามรุ่งสายโทรศัพท์นนทบุรี โทร. 525-2798, 525-1990
สาขาบางนา ตรงข้ามทางเข้าหมู่บ้านเศรษฐกิจ โทร. 421-1869
สาขาสามอินทรา กม.8 ถนนสุขาภิบาล 1 โทร. 510-9175
สาขาถนนกาญจนาภิเษก ซอยหทัยราษฎร์ ถนนสายสุขประดิษฐ์ โทร. 211-8418

บริษัท อีซูซุพระนคร จำกัด
สำนักงานใหญ่ พหลโยธิน ปากซอยอารีสัมพันธ์
โทร. 271-2263, 271-2252-3, 271-2247-8, 271-2228
สาขาปทุมธานี เลี่ยงโรงพยาบาลธัญญารักษ์ โทร. 531-0638, 531-0807-9

บริษัท อีซูซุมหานคร จำกัด
สำนักงานใหญ่ ปินเกล้า เลี่ยงพาต้าปินเกล้า โทร. 424-0460, 424-1785, 424-0507
สาขาเพชรบุรีตัดใหม่ ตัด ร.ร.วัดช่องลม โทร. 314-7124-5
สาขาเพชรบุรีตัดใหม่ เลี่ยงตึกสหพัฒนพิบูลย์ โทร. 314-2736
สาขาสามย่าน (ใหม่) ตรงข้าม กาแลคซี่ ภัตตาคาร ถ.พระราม 4
โทร. 251-5021, 251-5783, 251-7909, 252-7731

อะไหล่และบริการเชิญติดต่อ ศาลาฟาสเตอร์ศูนย์บริการซ่อมอีซูซุ

ต่างจังหวัดติดต่อผู้จำหน่ายอีซูซุใกล้บ้านท่าน

อีซูซุ รู้คุณค่าน้ำมันทุกหยด

บริษัท ธรีเพชร อีซูซุ เซลส์ จำกัด
ศูนย์จำหน่ายและบริการอีซูซุ 1705 หมู่ 8 ลาดพร้าว ถนนลาดพร้าว บางกะปิ กรุงเทพฯ 10310
โทร. 510-0101-09

SOUND CRUISING WITH SOUND BARRIER



SOUND BARRIER **IT'S FUN TO DRIVE !** **IT'S NEW**

ผลิตภัณฑ์เครื่องเสียงชั้นนำจากญี่ปุ่น

มีขายตามร้านติดตั้งเครื่องเสียงรถยนต์และ ร้านประดับรถยนต์ทั่วประเทศ

"SOUND BARRIER"

เพาเวอร์แอมป์ GALAXY 3-5-10

ตั้งแต่ 2 × 100 ถึง 2 × 300 WATTS

ลำโพง : 10—150 WATTS

6" × 9" : 930/940/950/960/970

$6\frac{1}{2}$" : 160/360

4" : 400/BELLANCA-45

อีควอไลเซอร์ : Z 2001/COMMANDER-5

วิทยุ-เทป : A5-A99-A11



ลำโพง-รุ่น 940

ชนิดบางเฉียบสำหรับแผงประตูหน้า

4 ทางทนกำลังได้ถึง 100 วัตต์

ลำโพงรุ่น 950

เหมาะกับทุกสภาพงาน 4 ทางทนกำลังได้ถึง 150 วัตต์

เพลินเพลงหลังพวงมาลัยไปกับ

"SOUND BARRIER"

(ราคาไม่แพงอย่างที่คุณคิด)

ห้างหุ้นส่วนจำกัด เดอะเทรดเดอร์

41 ซอยโปโล ถ.วิทยุ กรุงเทพฯ 10500 โทร. 253-8154, 253-2541



แล่นลิ่ว เพลินเพลง บรรเลงถึงใจ



เสียงเพลงบรรเลงบันดาลใจ จากเครื่องเสียงคู่ใจคู่ยานยนต์ National CQ-A977 สมบูรณ์พร้อมวิทยุ FM-St/AM 2 แบนด์ อีเลคโทรนิค tuning ด้วยระบบควบคุม Logic control และเล่นเทปคาสเซ็ทสเตอริโอแบบ Auto-Reverse พร้อมระบบ Dolby ในรูปลักษณ์เท่คมกะทัดรัด แต่ให้พลังเสียงเสนาะชัดเจน เป็นธรรมชาติดุจต้นกำเนิดเสียงธรรมชาติ

National CQ-A977 ให้สิ่งพิเศษสำหรับคุณ

● แบบ DIN ใหม่ ● FM Optimizer และวงจรเงียบที่แผ่วเบา ● วงจร EIA (เก็บสัญญาณรบกวนอีเลคโทรนิค) = I.N.Q. ● ตั้งสถานีล่วงหน้าได้ 12 สถานี (AM/FM อย่างละ 6 สถานี) ● มีไฟสัญญาณบอกการทำงาน ● TPS ตั้งโปรแกรมหาเพลงได้ ● Dolby B NR ● เลือกเล่นเพลงเทปได้ทั้งแบบ โลหะ/โครเมี่ยม และธรรมดา ● ควบคุมเสียงทุ้ม/เสียงแหลมแยกจากกัน ● Fader control ● พลังขับเสียงสูงสุด...2x20 วัตต์ ● สัญญาณออก Pre-Amp

Car Audio

สังคีตลถานแห่งยานยนต์ "เนชั่นแนล" พานาโซนิค

National เนชั่นแนล

บริษัท ชิว-เนชั่นแนล เซลส์แอนด์เซอร์วิส จำกัด

สำนักงานใหญ่และศูนย์บริการ 48/17-18 ถนนอโศก-ดินแดง บางกะปิ กรุงเทพฯ 10310 โทร. 514-0501, 514-1871

ศูนย์บริการ: สาขาสามยอด โทร. 222-6463 สาขาพระโขนง โทร. 392-2623

BFGoodrich T/A® RADIALS



28. April 1985 Riverside, Californien (USA)

Triumph für BFGoodrich Serienreifen-Philosophie!

In der 15-jährigen Geschichte der weltbekannten IMSA-Serie in den USA werden viele Ereignisse zu Meilensteinen des Motorsports. BFGoodrich fügte einen weiteren hinzu. Zum ersten Mal wurde ein Rennen auf Reifen mit reifen einer Straßenkonstruktion gewonnen. Doppelsieg für die beiden Porsche 962 mit Pete Halbert Morton und Jim Busby/

ลดราคาครั้งใหญ่เพื่อผู้ซื้อ
2 รค. 28-31 มค. 29

Die siegreichen Reifen entsprechen in ihrer Konstruktion dem erfolgreichen Hochleistungs-Straßenreifen Comp T/A und dieser Sieg bestätigt die Philosophie der BFGoodrich Entwicklungsingenieure: Die Rennstrecke als Entwicklungslabor für optimale Serienstraßenreifen-Entwicklung.

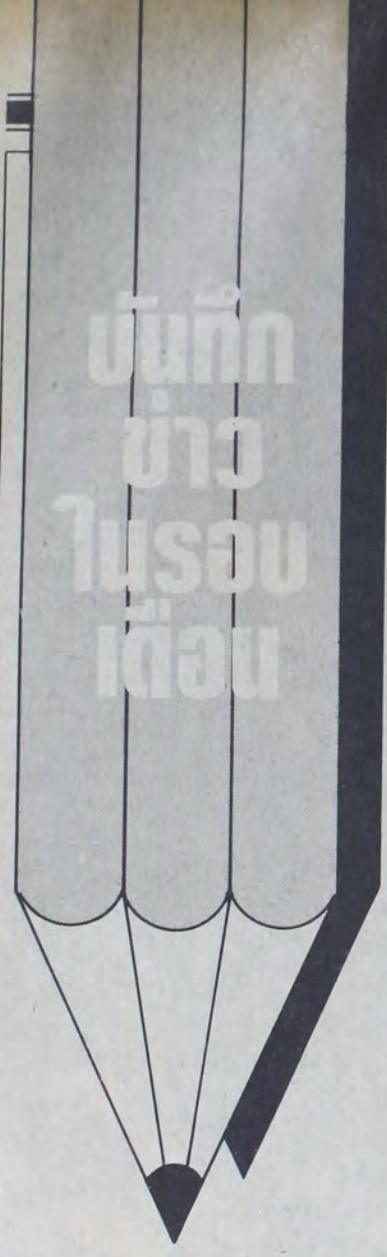
Die BFGoodrich Reifen-Technologie ist „All-gegenwärtig": Space-Shuttle, Rennsport und Hochleistungs-Breitreifen für die Straße.

Höchstleistungs-Serie.

BFGoodrich Hochleistungsreifen für Straße und Gelände gibt's im guten Reifenfachhandel. Der Vertrieb erfolgt über die vier autorisierten BFGoodrich Importeure.

บริษัท บุญผ่อน จำกัด
9 ถนนพระราม 1 เขตปทุมวัน กทม. 10500
ร. 215-0056, 215-0057





ฮอนดารุกเงียบ

ประกอบเครื่องในไทย

นายยรรยง ศิริพันธ์ ผู้ช่วยผู้จัดการบริษัท ฮอนดา คาร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้เปิดเผยว่า นับแต่ที่ฮอนดาได้นำรถยนต์รุ่นแอคคอร์ด และซีวิค ออกจำหน่ายในไทยเมื่อปีที่ผ่านมาปรากฏว่าประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก มีการสั่งจองล่วงหน้าหลายรายเพราะประกอบขายไม่ทัน แต่ในระยะหลัง ทางโรงงานได้เร่งประกอบจนสนองความต้องการของลูกค้าได้เกือบครบ

ดอกเตอร์โกศล สุรโกมล ผู้จัดการใหญ่บริษัท บางชัน เยนเนอรัล เอเซมบลี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทรับจ้างประกอบรถยนต์ฮอนดารุ่น ซีวิค และแอคคอร์ดในไทย ได้กล่าวถึงกรณีที่กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดให้รถยนต์ทุกชนิดที่ประกอบจำหน่ายในไทย จะต้องเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศให้มากขึ้นจากร้อยละ 40 ในปัจจุบัน เป็นร้อยละ 50 นับแต่วันที่ 1 มกราคม 2529 จนถึงร้อยละ 70 ในปี 2531 นั้น ทางฮอนดาได้เตรียมการเพื่อสนองนโยบายดังกล่าวแล้ว โดยจะมีการประกอบเครื่องยนต์ที่ใช้สำหรับรถฮอนดาแอคคอร์ดและซีวิคในไทยโดยใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ ซึ่งจะทำให้เพิ่มสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศได้อีก ประมาณร้อยละ 2 เท่ากับเพิ่มเป็นร้อยละ 47 ที่เหลืออีกร้อยละ 3 ก็ได้เตรียมการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสำหรับประกอบรถยนต์เสริมคาดว่าจะไม่มีปัญหาแต่อย่างใด

(ประชาชาติธุรกิจ 16 พย.28)

บางจากปิโตรเลียม

จ้างมิตซูบิชิมาปรึกษา

รายงานข่าวจากบริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย แจ้งว่าทางบริษัทได้ตกลงว่าจ้างบริษัท มิตซูบิชิออยล์ เป็นบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาทางด้านระบบเทคนิคมาตรฐานของโรงกลั่นน้ำมันบางจาก ซึ่งจะเสียค่าใช้จ่ายประมาณ 90 ล้านบาท

ก่อนหน้านี้ทางบริษัทบางจากปิโตรเลียม ได้เจรจากับบริษัทคาลเทกซ์ และบริษัท โมบิลออยล์ แต่ไม่สามารถตกลงกันได้ ทั้งนี้เนื่องจากทั้งสองบริษัทเรียกค่าใช้จ่ายในราคาแพงมากและบริษัทบางจากปิโตรเลียม เห็นว่าทั้งสองบริษัทไม่ค่อยรับฟังความคิดเห็นจากฝ่ายไทยเท่าใดนัก

(ประชาชาติธุรกิจ 20 พย.28)

ขึ้นราคาดีเซล

ปัญหาที่ยังเถียงไม่จบ

รท. ศุลี มหาสันทนะ รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี ได้เปิดเผยว่าตามรายงานภาวะซื้อขายน้ำมันตลาดโลกน้ำมันยังคงอยู่ในราคาสูง ไม่อาจจะมีการขยับราคาน้ำมันในประเทศลงได้ ตัวที่จะขยับได้ในขณะนี้ก็คือภาษี ซึ่งทางกระทรวงการคลังกำลังพิจารณาเพื่อปรับโครงสร้างภาษีน้ำมันใหม่อยู่แล้ว โดยจะแก้ไขโครงสร้างราคาน้ำมันที่ผิดปกติ เช่น น้ำมันดีเซล เบนซิน และแกส ซึ่งถูกกำหนดราคาและภาษีที่ผิดพลาดมาตลอด เนื่อง



จากราคาดีเซลกับเบนซินมีช่องว่างห่างกันถึง 4 บาทต่อลิตร ซึ่งไม่น่าจะเป็นเช่นนั้น เพราะทั้งสองชนิดต้นทุนการผลิตใกล้เคียงกันมาก ในการปรับโครงสร้างภาษีใหม่นี้จะมีทั้งขึ้นและลง ที่ลงก็อาจมีเบนซิน ส่วนที่จะขึ้นราคาก็จะขึ้นน้อยมาก เช่น ดีเซล โดยไม่หวังเอารายได้เข้ารัฐและพร้อมที่จะแก้ไขจุดบกพร่องของราคาน้ำมันให้สัมพันธ์กับโครงสร้างการผลิตของประเทศ

ทางด้านนายสมหมาย ฮุนตระกูล รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง กล่าวว่ายังไม่ได้นำแผนปรับปรุงโครงสร้างภาษีเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เพราะยังไม่พร้อม เนื่องจากมีเอกสารมากมาย และไม่สามารถบอกรายละเอียดได้ แต่จะมีการปรับโครงสร้างภาษีน้ำมัน พร้อมกันไปด้วยอย่างแน่นอน ซึ่งจะต้องพิจารณากันอย่างละเอียดมาก เพราะการปรับปรุงนี้อาจจะมีผลกระทบต่อการขนส่งประมงบ้าง อย่างไรก็ตาม ในเรื่องนี้กระทรวงการคลัง เป็นเพียงผู้ตามเท่านั้น เพราะผู้ที่รับผิดชอบคือ รท.ศุลี มหาสันทนะ ซึ่งเห็นสมควรให้มีการปรับโครงสร้างการใช้น้ำมันและการผลิตให้สอดคล้องกัน ดีเซลเป็นตัวปัญหามากที่สุดเนื่องจากใช้กันมาก โรงกลั่นในประเทศกลั่นไม่พอ ต้องมีการนำเข้าอย่างมากเป็นเหตุให้เกิดการขาดดุลการค้า



นายสมหมาย กล่าวถึงกรณีที่มีผู้เกรงกันว่าจะมีการกักตุนน้ำมันว่า ตนเองไม่เป็นห่วงเพราะมีการขึ้นราคาเพียงเล็กน้อย ไม่คุ้มกับดอกเบี้ยที่จะมากักตุน

นายเจี่ย ก๊กผล เลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ ในฐานะประธานสมาคมการประมงแห่งประเทศไทย ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับภาษีน้ำมันดีเซลว่า เรื่องนี้จะทำให้เกิดผลกระทบกับกิจการประมงอย่างมาก เนื่องจากต้องใช้น้ำมันดีเซล 60–70 ล้านลิตรต่อเดือน นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันยังคิดเป็นมูลค่าประมาณร้อยละ 50 ของรายได้จากการจับสัตว์น้ำ เพราะนอกจากจะใช้ในการเดินเรือแล้ว ยังใช้ในการขนส่งสัตว์น้ำไปยังแหล่งรับซื้อ และใช้กับเครื่องจักรอีกด้วย ดังนั้น หากราคาน้ำมันชนิดนี้ขึ้นต่อไปจะมีผลกระทบต่อประชาชน ที่ต้องซื้อปลาในราคาสูงขึ้น และราคาส่งออกปลาและสัตว์น้ำจะสูงขึ้นด้วย

ส่วนในด้านแนวทางการช่วยเหลือของรัฐนั้น ขอให้รัฐบาลทบทวนการกำหนดราคาน้ำมันดีเซล โดยให้ราคาน้ำมันที่ใช้ในกิจการประมงคงเป็นราคาเดิม หรือให้ผู้ประกอบการประมงสามารถซื้อน้ำมันจากต่างประเทศได้เอง

นายไพโรจน์ ไชยพร รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ได้กล่าวว่า ตนเห็นว่าจะทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนมาก เพราะจะไปกระทบกระเทือนทุกฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นเกษตรกร ชาวประมงโดยเฉพาะชาวประมงจำเป็นต้องใช้น้ำมันดีเซลมาตลอด ถ้าขึ้นราคาจะได้รับความเดือดร้อน จึงขอให้พิจารณากำหนดราคาน้ำมันดีเซลเป็นพิเศษ สำหรับชาวประมงโดยเฉพาะ ซึ่งในต่างประเทศก็มีการกำหนดราคาพิเศษนี้แล้ว เช่น สหรัฐ และญี่ปุ่น ส่วนเรื่องที่นายโกศล ไกรฤกษ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์บอกว่าถ้าขึ้นราคาน้ำมันจะลาออกจากตำแหน่งนั้น ตนไม่มีความเห็นในเรื่องนี้

ทางด้าน นายอร่าม กระบวนรัตน์ นายกสมาคมผู้ค้าน้ำมัน เผยว่าตนไม่เห็นด้วยกับการขึ้นราคาน้ำมัน ไม่ทราบว่าทำไมต้องเอาโครงสร้างภาษีมาเกี่ยว ควรปรับราคาเบนซินไม่ควรขึ้นราคาดีเซล เพราะดีเซลต้องจ่ายเงินกองทุนชดเชยออกไป แต่เดี๋ยวนี้กลับได้รับเพิ่ม ยกตัวอย่างดีเซลที่ใช้อยู่ 500 ล้านลิตรต่อเดือน มีการนำเข้าจากต่างประเทศ 250 ล้านลิตร ผลิตเอง 250 ลิตร ที่นำเข้าเสียภาษีลิตรละ 1.33 บาท แก้เป็นภาษีสรรพากรลิตรละ 1.15 บาท เข้ากองทุนลิตรละ 20.5 สตางค์ ภาษีนำเข้า .01 สตางค์ รวมภาษี 1.33 บาทต่อลิตร จึงไม่น่ามีเหตุผลอะไรที่จะต้องมีการปรับราคาดีเซลอีก นอกจากรัฐบาลจะหาเงินเข้าคลังมากกว่า

และหลังจากที่หลายฝ่ายได้แสดงความคิดเห็นอย่างกว้างขวางต่อข่าวการขึ้นราคาน้ำมันดีเซลครั้งนี้ สำนักนายกรัฐมนตรี ก็ได้ออกประกาศปฏิเสธการขึ้นราคาดังกล่าวว่า "ตามที่หนังสือพิมพ์รายวันหลายฉบับได้พาดหัวข่าวว่ารัฐบาลขึ้นราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลนั้น ขอเรียนให้ทราบว่า รัฐบาลไม่ได้มีการขึ้นราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วแต่อย่างใด ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว และน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดอื่น ๆ ในปัจจุบันยังมีราคาเช่นเดิม มิได้มีการเปลี่ยนแปลงแต่ประการใด จึงประกาศให้ทราบทั่วกัน"

(มติชน 27-29 พย.28)

ประกันภัยบุคคลที่สาม

ดาบสองคมเพื่อคนใช้รถ

ศาสตราจารย์นายแพทย์ วิจิตร บุณยะโหตระ เลขาธิการคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติได้เปิดเผยเมื่อเร็ว ๆ นี้ว่า ทางคณะกรรมการจะนำร่างพระราชบัญญัติบุคคลที่สาม เสนอต่อคณะรัฐมนตรี ภายในเดือนธันวาคมนี้ และคาดว่าจะได้รับการอนุมัติให้ออกบังคับใช้เป็นกฎหมายได้ โดยไม่มีอุปสรรคแต่อย่างใด เนื่องจากทั้งสองฝ่ายได้มีการหารือทั้งในด้านหลักการและรายละเอียดจนเป็นที่เข้าใจ และทางฝ่ายรัฐบาลก็ให้การสนับสนุน โดยให้เงินมาจัดตั้งกองทุนทดแทน 1 ล้านบาท

KEJE
อย่างมั่นใจ
ปลอดภัย





ผู้แทนจำหน่ายแต่ผู้เดียว
ในประเทศไทย
บริษัท เอกชัยกลการ จำกัด
EKCHAI AUTO PARTS CO.,LTD.

■ สำนักงานใหญ่ : 1040/2-3 ถนนสุขุมวิท ใกล้ปากซอย 44 พระโขนง กทม. 10110 โทร. 391-2781, 391-3533, 391-7927

■ สาขาคลองเตย : 8/20 ถนนสุนทรโกษา คลองเตย พระโขนง กทม. 10110 โทร. 249-2840, 249-2969, 249-7903, 249-7904

■ สาขาวงจักร : 282-284 ถนนบริพัตร ป้อมปราบ กทม. 10100 โทร. 221-4589, 222-4721, 222-4923, 224-6725

เป็นประเดิมก่อน ส่วนที่เหลือจะเก็บจากเบี้ยประกันที่ผู้เอาประกัน ซึ่งจะต้องทำตามกฎหมาย มาจ่ายให้กับบริษัทประกัน

สำหรับอัตราที่จะบังคับให้มีการทำประกันภัยสำหรับบุคคลที่สามในขั้นต้นนี้ กำหนดวงเงินรับผิดชอบสำหรับบุคคลที่สามไว้ 10,000 บาทต่อคน และกำหนดอัตราเบี้ยประกันสำหรับผู้ที่จะต้องทำประกันภัยให้บุคคลที่สามไว้ดังนี้ คือ

รถยนต์นั่งส่วนบุคคลบรรทุกไม่เกิน 7 คน จะต้องจ่ายเบี้ยประกันตามกฎหมายที่จะออกมานี้ประมาณปีละ 500–800 บาท รถจักรยานยนต์อยู่ในระหว่าง 200–400 บาท รถโดยสารระหว่าง 1,000–1,400 บาท รถบรรทุกทั่วไป 1,100–1,500 บาท โดยเบี้ยประกันนี้จะเปลี่ยนแปลงไปตามน้ำหนักและขนาดของรถ รถพ่วง 200–400 บาท หัวรถลากจูง 1,200–1,500 บาท ส่วนรถที่เป็นรถรับจ้างทุกประเภทจะเพิ่มขึ้นไปจากอัตราขั้นต่ำของประเภทรถที่กำหนดไว้อีก 400 บาท

แหล่งข่าวในบริษัทประกันภัยหลายแห่ง ได้ชี้แจงข้อดีข้อเสียของการบังคับให้มีการทำประกันบุคคลที่สามว่า ในด้านดีผู้ที่ประสบอุบัติเหตุโดยไม่มีส่วนเกี่ยวข้องจะได้การคุ้มครองที่ดีขึ้น โดยที่ทางรัฐบาลไม่จำเป็นต้องใช้เงินในเรื่องนี้ แต่จะเป็นเงินจากบริษัทที่รับประกัน และการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว ยังจะเป็นการช่วยฟื้นฟูธุรกิจประกันภัยให้ดีขึ้น

ส่วนในด้านข้อเสียนั้น เท่าที่ผ่านมาเมื่อมีการทำประกันบุคคลที่สามแล้ว ผู้ที่ใช้รถมักจะเกิดความประมาทมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่และมีแนวโน้มว่าสถิติอุบัติเหตุอาจจะสูงขึ้น เนื่องจากขาดความเอาใจใส่ ผลที่ตามมาอีกประการหนึ่ง ก็คือหากมีการบังคับให้ทำประกันแล้วอาจเกิดการตัดราคาเบี้ยประกัน ระหว่างบริษัทประกันด้วยกันเอง และรวมทั้งอาจมีรถบางประเภทที่บริษัทประกันไม่กล้ารับประกัน เช่น รถสิบล้อ หรือรถสองแถว ซึ่งมีสถิติอุบัติเหตุสูง

นอกจากนั้น ทางบริษัทประกันภัยยังเห็นว่า มีข้อขัดแย้งอีกประการหนึ่งคือ วงเงินเบี้ยประกันอยู่ในจำนวนที่สูงมาก ซึ่งคาดว่าจะเกินอำนาจในการรับผิดชอบของบริษัทประกันในประเทศ ที่สำนักงานประกันภัยได้กำหนดไว้ จึงควรที่จะมีการพิจารณาร่วมกันว่าเงินจำนวนนี้ จะส่งไปประกันต่อยังต่างประเทศ หรือบริษัทประกันจะต้องเก็บไว้เอง

สำหรับสถิติรถยนต์ทุกประเภทที่มีอยู่ในประเทศไทย และขึ้นทะเบียนไว้กับกรมการขนส่งทางบกในปี 2526 มีจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 3 ล้านคัน ซึ่งคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวนไม่น้อยในปัจจุบัน

(ประชาชาติธุรกิจ 20 พย.28)

สถิติ "รถหาย" เพิ่ม

ขโมยชอบเพราะโทษเบา

พล ต ต.ไพฑูรย์ สุวรรณวิเชียร ผู้ช่วยผบช น. หัวหน้าศูนย์ปราบปรามโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ได้ชี้แจงกับผู้สื่อข่าวว่า ทุกวันนี้มีปัญหามากเกี่ยวกับการโจรกรรมรถยนต์และรถมอเตอร์ไซค์ สำหรับรถยนต์ที่หายนั้นเฉลี่ยเดือนละ 55 คัน รถมอเตอร์ไซค์เดือนละ 80 คัน โดยเพิ่มจากสถิติเดิมถึงร้อยละ 10 และจากการสอบสวนผู้ต้องหาที่จับได้ ปรากฏว่าพวกโจรเหล่านี้นิยมขโมยรถกันมาก เพราะกฎหมายลงโทษเบามาก เท่ากับลักควายเพียงตัวเดียวเท่านั้น หลังจากที่ถูกลงโทษออกมาแล้วก็ปฏิบัติเช่นเดิมอีก

พล ต ต.ไพฑูรย์ ได้กล่าวอีกว่า วิธีการโจรกรรม รถยนต์นี้ พวกโจรจะใช้วิธีตีสนิทกับยามรักษาความปลอดภัยหรือพวกเด็กปั๊มที่เฝ้ารถ แล้วเอาดินน้ำมันอัดไปในรูกุญแจ เพื่อจะไปจ้างช่างทำกุญแจหลังจากนั้นก็ทำตัวเป็นเจ้าของรถ และขโมยเอาไปดื้อ ๆ โดยนำไปเปลี่ยนสภาพใหม่ เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจับคนร้ายได้พร้อมของกลาง ส่วนมากเจ้าของรถมักจะจำรถของตัวเองไม่ได้

(ไทยรัฐ 22 พย.28)



- ข่าวรถใหม่
- ข่าวธุรกิจในแวดวงรถยนต์
- ทดสอบรถใหม่
- เทคนิครถยนต์
- บทความ-สรุป-วิเคราะห์
- รายงานการแข่งขัน

เรารวบรวมเรื่องเหล่านี้....อย่างพิถีพิถัน....ไว้ให้คุณโดยเฉพาะ

ฟอร์มูลา สาระสะใจคนรักรถ

ขึ้นก็ตาย ไม่ขึ้นก็ตาย





ตอนนี้รถยนต์หลายยี่ห้อ โดยเฉพาะรถญี่ปุ่น ต่างก็ขยับราคากันขึ้นไปแล้ว

สำหรับพวกรถกระบะคงจะขึ้นกัน 2 ระลอก.... ระลอกแรกคงจะชัดประมาณ 10% ก่อนถึงปีใหม่ และตามมาอีกระลอกประมาณ 5% แถว ๆ ต้นปีหน้า

ส่วนรถเก๋งนั้นคงจะปรับประมาณ 10 กว่าเปอร์เซนต์รวดเดียวเลย

สำหรับเรื่องการขึ้นราคารถยนต์นี่ หลายคนคงสงสัย เพราะปี 28 นี้ทั้งปี ขนาดราคายังไม่ขึ้น หลายบริษัทก็*หืดขึ้นคอ กันพออยู่แล้ว นี่ถ้าขึ้นราคากันอีก มันจะมียิงขายยากเข้าไปใหญ่หรือ ?!?*

ตามปกติการขึ้นราคาสินค้านั้น ถ้าพ่อค้าขึ้นในจังหวะที่กำลังซื้อของผู้บริโภคอยู่ในเกณฑ์ปกติ คือ *"รับได้"* พ่อค้าก็มักจะได้เปรียบเพราะการขึ้นราคานั้น ถึงแม้ว่าต้นทุนอะไรมันจะขึ้นไปอย่างไรก็ตาม เวลาขึ้นราคา พ่อค้าก็มักจะบวกกำไรเข้าไปด้วยอยู่แล้วเป็นของธรรมดา

แต่การขึ้นราคาสินค้าในภาวะอย่างนี้...ในเวลาที่เศรษฐกิจโดยส่วนรวมของบ้านเรามันยอบแยบ และผู้บริโภคมีกำลังซื้อน้อยลงอย่างนี้

คนขึ้นราคามีแต่ตายกับตายลูกเดียวครับ!

แต่ก็อย่างที่ผมจั่วหัวไว้ตั้งแต่ต้นแล้วละครับ คือ ตอนนี้ถ้าพ่อค้ารถยนต์ขึ้นราคาเขาก็ตาย แต่ในขณะเดียวกัน **ถ้าเขาไม่ขึ้น เขาก็ต้องตายเหมือนกัน!**

ตายเพราะต้นทุนมันงอกขึ้นมาทับ !

ต้นทุนจากประเทศแม่ขึ้นตามค่าที่ลดลงของเงินบาทไทยหนึ่งละ

ทีนี้พอมาเจอกฎหมายบังคับให้ใช้ชิ้นส่วนผลิตในประเทศในการประกอบรถ 45% ของบ้านเราเข้าให้อีก ก็อ่วมกันไปอีกทางหนึ่ง เพราะการผลิตชิ้นส่วนประกอบรถในประเทศในขณะที่จำนวนจำหน่ายเราไม่สูงเพียงพอนั้น ต้นทุนมันแพงมหาศาล พอประกอบกันเข้าเป็นตัวรถ รถก็เลยมีราคาแพงจนจรดไม่ลงเหมือนอย่างนี้ยังไง

เท่านี้ยังไม่พอ ต้นทุนแพง เจอภาษีมหาโหดเข้าอีก ทีนี้เลิกกันไปเลย

เลิกคิดถึงกำไรได้ ทำได้อย่างดีสุดคือขายอย่างไรให้มันขาดทุนน้อยที่สุด...ก็เท่านั้น

นี่แหละครับเป็นเหตุผลว่าทำไม พ่อค้ารถยนต์ถึงต้องขึ้นราคารถสวนกับสภาพความเป็นจริงทางเศรษฐกิจเช่นในเวลานี้

ดู ๆ ก็น่าเห็นใจหรอกนะครับ สำหรับพ่อค้ารถยนต์ในยามนี้ ที่ตกอยู่ในภาวะ *"กลืนไม่เข้า-คายไม่ออก"* คือไม่ขึ้นราคาก็ตาย แต่ขึ้นราคาก็สงสัยว่าจะตายอีกเหมือนกัน

แต่ประชาชนระดับกลางอย่างเรา ๆ ท่าน ๆ ก็คงได้แต่ยืนดูทำตาปริบ ๆ เฉย ๆ เท่านั้นแหละครับ เพราะไม่ทราบจริง ๆ ว่าจะช่วยอย่างไร เพราะตอนนี้ทุกคนต่างก็ต้อง *"ปากกัด-ตีนถีบ"* พยายามประคับประคองตัวเองให้รอดเหมือนกัน

ประหยัดอะไรได้ เราก็ต้องประหยัด

เมื่อรถราคาแพง สุดกำลังซื้อของพวกเรา เราก็เห็นจะต้องพร้อมใจกันระงับการซื้อไปชั่วระยะจนกว่าอะไร ๆ มันจะดีขึ้นก่อน

เพราะฉะนั้นสำหรับบริษัทค้ารถแห่งไหนที่มี *"สายป่าน"* ค่อนข้างสั้น ปี 29 นี้ คงจะเป็นปีที่พับ *"หมดลม"* กันไปหลายราย

ก็อย่างนี้แหละกระทบกระเทือนกันไปทั่วทุกวงการ

แต่ก็แปลกนะครับ

ตอนนี้ผู้คนเดือดร้อนกันไปทั่วทุกหัวระแหง แต่ทำไมรัฐบาลที่เขาอาศัยหยาดเหงื่อ หยาดภาษีของพวกเรานี่ เขาถึงยังอยู่ได้แบบ **"ทองไม่รู้ร้อน"** *อย่างนี้ก็ไม่รู้*

เห็นเก่งก็แต่เรื่องรีดภาษีกับเรื่อง **ประกวดเปลี่ยนชื่อนั่นเปลี่ยนชื่อนี่เท่านั้นแหละ....**

อย่างอื่นไม่เห็นว่าจะมีน้ำยาอะไรเลย !!!

ขวัญชัย ปภัสร์พงษ์



สภาพล้มละลายทางการตลาด?

ช่วงที่ผมเขียนบทความนี้ ผมหรือท่านผู้อ่านคงได้พบเห็นอุบัติการณ์ด้านตลาดรถยนต์หลายอย่าง ผมขออภัยที่ต้องยกมากล่าวในที่นี้เพื่อความกระจ่าง กรุณาอย่าคิดว่าเป็นการทับถมซ้ำเติมท่านผู้หนึ่งผู้ใด

ผมคิดว่าตลาดรถยนต์นั่งหรือรถเก๋งบ้านเรามันถึงจุดวิกฤตแล้ว เราต้องยอมรับความเป็นจริงกันบ้าง...ใช่ไหมครับ? หลังจากบริษัทรถเก๋งอย่างน้อย 2 แห่งยกธงขาวยอมแพ้ขายที่ขายทางหรือประกาศให้เช่าอาคารสถานที่ไป บริษัทที่ยังไม่บอบช้ำขนาดนั้นต่างก็ดิ้นรนหาทางออกอย่างทุรนทุราย เราไม่เคยทราบมาก่อนนอกจากการพูดคุยกันให้เป็นเรื่องสนุก ก็มาได้เห็นของจริงในยามนี้ รถเก๋งวางเงินดาวน์เพียง 15% และผ่อนนาน 4 ปีครึ่ง

เชิงการตลาดอัตราแข่งขันกันสูงพยายามที่จะเสนอรถให้ผู้ใช้ทุกรูปแบบทุกระดับ มีงานเปิดตลาดนัดขายของถูกที่ไหนก็เอารถไปวางขายแทรกกับต้นไม้ดอกไม้ เสื้อผ้า โดยไม่ต้องคำนึงว่ามันตรงกับลักษณะสินค้าเพียงใดหรือไม่

เมื่อ 10 ปีก่อนการขายรถค่อนข้างจะพิถีพิถัน คนขายต้องพิจารณาคนซื้อพอสมควร แต่เดี๋ยวนี้คนซื้อต้องศึกษาผู้ขายว่าบริษัทนี้จะอยู่อีกนานแค่ไหน จะหาอะไหล่ได้ในเวลากี่ปีอำนาจเป็นของผู้ซื้อไปแล้ว

เมื่อก่อนการส่งรถไปให้ใช้ถูกใจก็ซื้อไว้ไม่ชอบใจก็ให้คนขับรถเอามาคืน กระทำอยู่ในกลุ่มคนที่รู้จักมักคุ้นกัน แต่เดี๋ยวนี้คนที่มีหน้ามีตาในสังคมไม่ต้องซื้อรถใช้เพราะบริษัทรถจะแย่งกันส่งไปให้ลองใช้แทบไม่ขาดตอน นี่ก็สภาพการณ์ที่เปลี่ยนไปและกำลังจะขยายวงกว้างออกไป "โชคดีก็ได้ขายโชคร้ายก็ได้คืน"

ผมมองนโยบายการตลาดรถยนต์ในปัจจุบัน บอกตรง ๆ ว่าไม่สบายใจเพราะคิดว่ามันไม่ใช่ทางออกแต่เป็นการวิ่งเข้าไปหาทางตัน และเป็นการผลักรถให้ตำลงไปอีก...เพราะอะไร?

ประการแรกภาวะเศรษฐกิจอย่างที่เป็นอยู่ไม่เปิดโอกาสให้ผู้ซื้อสามารถจะจ่ายค่างวดเดือนละกว่า 8,500 บาทได้อย่างต่อเนื่อง มีรถคันหนึ่งมิใช่ต้องจ่ายค่างวดเพียงอย่างเดียว จะต้องมีค่าน้ำมัน, หล่อลื่น, ซ่อมบำรุง, ภาษี, ค่าตกแต่ง ฯลฯ รวมแล้วก็ตกหมื่นกว่าต่อเดือน ผมคิดไปถึงค่าใช้จ่ายในบ้านอีกจิปาถะอย่างกระเบียดกระเสียรก็อีกหมื่นบาทต่อเดือน

คนที่มีเงินขนาด 25,000–30,000 หรือพอวิ่งหยิบยืมเงินขนาดนี้มาได้มีมาก แต่คนที่มีรายได้ประจำเดือนละกว่า 20,000 บาท จะมีสักกี่คน หรือถ้าพอมีก็กี่คนที่จะประคับประคองสถานะของตนเองได้ตลอด 4 ปีครึ่ง?

ถึงวันหนึ่ง ซึ่งไม่นานจากวันวางเงินดาวน์ รถจะถูกยึดและทันทีที่เป็นรถใช้แล้วราคาจะตกลงไปอย่างน้อยก็ร้อยละ 35-40 นี่คือผลเสียต่อยี่ห้อของรถคันนั้น ๆ ที่ยากจะแก้คืนได้ในเวลา 10 ปี 20 ปี

ทางด้านตลาดรถเก่าก็วางหมากการตลาดกันถึงลูกถึงคน มีโฆษณาทางโทรทัศน์ หน้าหนังสือพิมพ์ขนาดค่อนหน้า ค่าใช้จ่ายที่ทับทวีลงไปทำให้ค่าตัวรถสูงขึ้นผลที่ตามมาก็คือลูกค้าเมินสู้ไปหาเอาตามหน้าหนังสือพิมพ์ที่เจ้าของขายตรงดีกว่า หรือไม่ก็มองหาตามศูนย์ขนาดย่อมที่ค่าใช้จ่ายจัดการอยู่ในเกณฑ์ต่ำ

การที่นำรถใหม่ออกจำหน่ายในระดับเงินดาวน์ต่ำน่าจะไม่เกิดผลดีแก่ทั้งผู้ขายหรือผู้ซื้อ ผู้ขายอาจจะผลักรถให้พ้นโชว์รูม แต่มันเป็นเพียงการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าคือผลักจากโชว์รูมรถใหม่ไปอยู่เตนท์รถเก่า

ผมไม่ได้แอนตี้การตลาดที่เอื้ออำนวยแก่ผู้ซื้ออย่างมากมายได้พินิจกันจริง ๆ ผู้ซื้อก็รับทุกข์ ค่าใช้จ่ายเฉพาะด้านพาหนะวันหนึ่ง ๆ ประมาณ 500 บาท มันเป็นเงินที่ไม่น้อยเลย เราจะเอารถเก๋งไปทำอะไรมันถึงจะคุ้มกับเงินที่จ่ายไป?

ถ้าจะขายกันให้ได้จริง ๆ (ดีกว่าทิ้งไว้ให้มันละลายไปกับดอกเบี้ย) เราควรหาลู่ทางใหม่ เช่นปรับเงินดาวน์ให้สูงขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 แบ่งเงินดาวน์ออกเป็นงวด ๆ ครบเงินดาวน์แล้วจึงค่อยเริ่มเก็บค่างวดดอกเบี้ยควรเป็นระบบลดตามเงินต้น เวลาผ่อนก็ยืดให้ถึง 60 เดือน **ไหน ๆ เราก็ข้ามเส้นแดงของกฎหมายกันอยู่แล้ว ถ้าจะทำให้ทุกฝ่ายเจ็บน้อยหน่อยแต่รักกันได้มันจะบาปอะไรนักหนา?**

ตรีรัตน์ ปวงกลาง

ORIGINAL
de Carbon
MADE IN FRANCE

ORIGINAL
de Carbon
เจ้าตำรับ
โช้คอัพแก๊ส
ผลิตสำหรับ
ใช้เฉพาะ
รถยุโรป
รถญี่ปุ่น

Victoires F1 RENAULT
Victoires de Carbon

ecap
บริษัท เอกชัยกลการ จำกัด
EKCHAI AUTO PARTS CO., LTD.

■ สำนักงานใหญ่ : 1040/2-3 ถนนสุขุมวิท ใกล้ปากซอย 44 พระโขนง กทม. 10110 โทร. 391-2781, 391-3533, 391-7927

■ สาขาคลองเตย : 8/20 ถนนสุนทรโกษา คลองเตย พระโขนง กทม. 10110 โทร. 249-2840, 249-2969, 249-7903, 249-7904

■ สาขาวรจักร : 282-284 ถนนบริพัตร ป้อมปราบ กทม. 10100 โทร. 221-4589, 222-4721, 222-4923, 224-6725

ขอบถนน



อีกไม่กี่วันเราก็จะได้ของใหม่มาเชยชม...ก็ปีใหม่ยังไงล่ะครับ ก่อนหน้านี้คนกทม.หรือคนกรุงเทพฯก็ได้ของใหม่เอี่ยมมาอย่างหนึ่งแล้วมันเป็นของใหม่ที่เอามาทดแทนของเก่าที่จำเจอยู่ตั้งเป็น 10 ปีแล้ว

ถ้าเป็นวัตถุของใช้ อายุการใช้งานที่ผ่านมาน่าจะจัดเข้าไว้ในประเภทวัตถุ-โบราณหรือไม่ก็ชำรุดทรุดโทรมจนแทบจะใช้การไม่ได้อยู่แล้วไปเกเต็มที

ผมหมายถึง ตำแหน่งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ที่ได้มาจากการแต่งตั้งและยัดเยียดให้กับคน กทม.มาตั้งนมตั้งนาน ชอบหรือไม่ชอบก็ต้องทนรับเอาไว้ใช้งาน

เดี๋ยวนี้ คน กทม.มีผู้ว่าราชการคนใหม่ ที่เขาเลือกขึ้นมาเองด้วยความภาคภูมิใจและด้วยศรัทธาและด้วยประชามติที่ล้นหลามที่สุดเท่าที่เคยมีการหยั่งประชามติโดยการเลือกตั้งในประวัติศาสตร์ของคนกรุงเทพมหานคร

เรามีผู้ว่าราชการ กทม.คนใหม่ ที่ชื่อว่า **พลตรี จำลอง ศรีเมือง** หรือในชื่อที่เวลล์โนนสำหรับชาวบ้าน *"มหาจำลอง"* อดีตนายทหารที่ค่อนข้างหนุ่มวัยเพียงแค่ 50 ปีไม่ใยดีต่อยศฐาบรรดาศักดิ์ทางทหารในระดับ"นายพล" ที่เพิ่งจะได้รับการเลื่อนยศก่อนหน้าจะสมัครเข้ารับเลือกตั้งเป็นผู้ว่าราชการ กทม.เพียงไม่กี่วัน เขาพอใจที่จะเป็นนายทหารนอกราชการซึ่งก็คือชาวบ้านธรรมดา ๆ มากกว่าที่จะเป็นขุนพลในเครื่องแบบที่น่าเกรงขาม และคงไว้ซึ่งจุดยืนอันมั่นคงต่อความเป็นคน



สมถะและเป็นอยู่ง่าย ๆ แบบสามัญชนคนที่ไม่มีสิทธิที่จะเรียกร้องต่อส่วนเกินใด ๆ

เห็นจะต้องแจงสเปซิฟิเกชันหรือคุณลักษณ์เด่นของนิวผู้ว่าฯ กทม.คนนี้เสียหน่อยแล้วละครับ. เพื่อที่จะได้เตรียมตัวเตรียมใจรับกับสภาวะความใหม่อันจะพึงมีขึ้นสำหรับชาว กทม. ในวันข้างหน้าได้

กทม. โฉมหน้าใหม่

"หลวงเลียบเมือง"



ชัดเจนและถูกต้องตามควรแก่กรณี

คุณลักษณ์เด่นประการแรกที่จะ ต้องเอ่ยถึง เพราะเป็นคุณลักษณ์พิเศษที่ไม่เคยมีปรากฏอยู่ในตัวของบุคคลระดับบริหารบ้านเมืองมาก่อนไม่ว่าในยุคไหนสมัยไหน ก็คือ *ความเป็นผู้เคร่งในศีลในธรรมอย่างแท้จริง*

อาจมีคนเถียงขึ้นมาได้ว่า คนที่เคยเป็นผู้ว่าฯ หรือเป็นผู้บริหารอื่น ๆ ก็ล้วนแล้วแต่ตั้งมั่นอยู่ในศีลในธรรมเหมือน ๆ กันทั้งนั้น ไม่เห็นจะวิเศษวิโสถึงขั้นยกขึ้นเป็นคุณลักษณะเด่นเฉพาะเลย

ก็จริงอยู่ ถ้าจะพูดกันอย่างนั้น แต่ก็เป็นการยากที่จะให้ความเชื่อถือได้สนิทใจ แต่สำหรับมหาจำลองคนนี้ ย่อมจะเชื่อถือได้แน่นอน

ท่านเป็นคนถือเคร่งในศีล 8 หรืออุโบสถศีลซึ่งจะมีรายละเอียดของศีลทั้ง 8 ข้อ อย่างไรบ้างนั้น คนที่ถือไม่ครบอย่างผมจนปัญญาที่จะแจงสี่เบี้ยให้กระจ่าง เอาแต่เพียงข้อสำคัญ ๆ ก็พอ กล่าวคือ ท่านละเว้นการฆ่าสัตว์ตัดชีวิตอย่างเด็ดขาดอย่างหนึ่งละ ไม่ดื่มสุรายาเมาอีกอย่างหนึ่งละ เพียงแค่สองอย่างนี้ก็นับว่าเป็นคุณธรรมที่ล้ำเลิศหายากในตัวบุคคลอื่น ๆ ทั่วไปเสียแล้ว

นอกจากเคร่งในศีล 8 แล้ว ท่านยังเป็นมังสวิรัต กล่าวคือ ไม่กินเนื้อสัตว์อย่างเด็ดขาด กินแต่อาหารที่เป็นพืชแต่อย่างเดียว แถมยังพิเศษเหนือกว่าคนถือศีลแปดอื่น ๆ อีกตรงที่ผู้ถือศีลแปด มีสิทธิ์ที่จะบริโภคอาหารได้ถึง 2 มื้อในหนึ่งวัน แต่ท่านมหาของเรา ยึดถือเอาเพียงวันละหนึ่งมื้อเท่านั้น

นอกจากเรื่องการกินก็มาถึงเรื่องการนอน ผู้ว่ากทม.คนใหม่นี้มีภรรยาแล้ว แต่กระนั้นเรื่องการหลับนอนมีเพศสัมพันธ์ฉันท์สามีภรรยา เขาก็ว่ากันว่า มีการละเว้นการควรมิควรอยู่ด้วยเป็นนิสัย ส่วนเรื่องการนอนแบบธรรมดาอย่างที่คนอื่นเขานอนกันนั้น ท่านผู้ว่าฯของเรามีความเป็นพิเศษเหนือกว่า ตรงที่ไม่นอนฟูก ไม่ว่าจะเป็นฟูกนุ่นหรือฟูกโฟม... *ท่านนอนกับพื้นไม้กระดานเป็นประจำ*

ทางด้านรสนิยมการแต่งตัวท่านก็มีเอกลักษณ์ของท่านเป็นการเฉพาะ ไม่นิยมความฟุ้งเฟ้อหรือเห่อของแพง ท่านแต่งตัวของท่านง่าย ๆ ด้วยเสื้อพื้นบ้านไทยที่เรียกกันว่า *"เสื้อม่อฮ่อม"* ราคาถูก ๆ โดยไม่อายใคร ไปไหนมาไหนได้ทั่วทั้งเมือง แต่งแบบนี้ใครทำได้อย่างท่านบ้าง

คาแรคเตอร์พิเศษของท่านที่กล่าวมาแล้วนี่แหละ บ่งชี้ถึงแนวโน้มความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นกับความเป็นไปต่าง ๆ นานาในกรุงเทพมหานครในอนาคต

ลองท่านเป็นคนสมถะอย่างจริงจังไม่ชอบ*"กิน"*เสียแล้ว การเปลี่ยนแปลงกรุงเทพฯ ให้สอดคล้องกับสิ่งที่มีอยู่ในตัวท่านย่อมจะต้องเกิดขึ้น ไม่เชื่อก็คอยดู

กรุงเทพมหานครที่เห็น ๆ กันอยู่ทุกวันว่ามันเละเฟะ ย่ำแย่ไปเสียสารพัน มันมีสาเหตุสืบเนื่องมาจากการเป็น *"นักกิน"* **ของฝ่ายปกครองและฝ่ายประชาชนทั้งนั้น**

หาบเร่แผงลอยตามข้างถนนรนแคมที่ขาดระเบียบและเป็นปัญหาแก้กันไม่รู้จักจบจักสิ้น

ถนนหนทางที่ชำรุดทรุดโทรมขาดการบำรุงรักษา

การก่อสร้างอาคารสถานที่ผิดกฎผิดกฎหมายโดยไม่เกรงกลัวต่อความผิดหรือความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลอื่น

การจราจรที่สับสนวุ่นวายและขาดวินัย จนเป็นสาเหตุของการจราจรติดขัดอยู่เป็นประจำ

ทั้งหมดที่ว่ามานี่ ล้วนแล้วแต่เป็นปัญหาที่หมักหมมสะสางกันไม่ออก เพราะส่วนหนึ่งติดขัดอยู่กับเรื่องการกินทั้งนั้น

กินสินบน กินอามิสสินจ้าง กินสารพัดในสิ่งที่คนอื่นหยิบยื่นให้และกินในส่วนที่มีอยู่โดยที่เขาจัดเตรียมไว้โดยมิได้มุ่งหมายเพื่อการกินแต่เอาไว้ใช้จ่ายตามโครงการต่าง ๆ ที่จะเกิดประโยชน์แก่สาธารณชนแก่บ้านแก่เมือง

ขจัดการกินนอกลู่นอกทางประเภทนี้ออกไปให้หมดได้ ย่อมจะเกิดการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดี

ในเมื่อผู้นำการบริหาร เป็นคนไม่ชอบกินเสียแล้ว ย่อมจะมีวิธีที่จะทำให้กลไกภายใต้การบริหารยุติการวิตถารลงได้ไม่ยาก

เราเชื่อในฝีมือผู้ว่าฯผู้สมถะคนนี้ไม่งั้นไม่เสียเวลาไปลงคะแนนให้หรอก

ต่อไปนี้ กรุงเทพมหานครของเราจะต้องเข้าสู่ยุคใหม่เสียที...เป็นกรุงเทพมหานครที่น่ารักเหมือนกับตัวผู้ว่าฯ คนที่ชื่อ จำลอง คนนี้

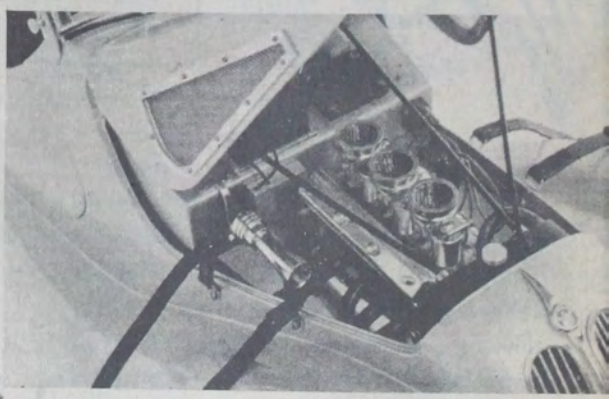


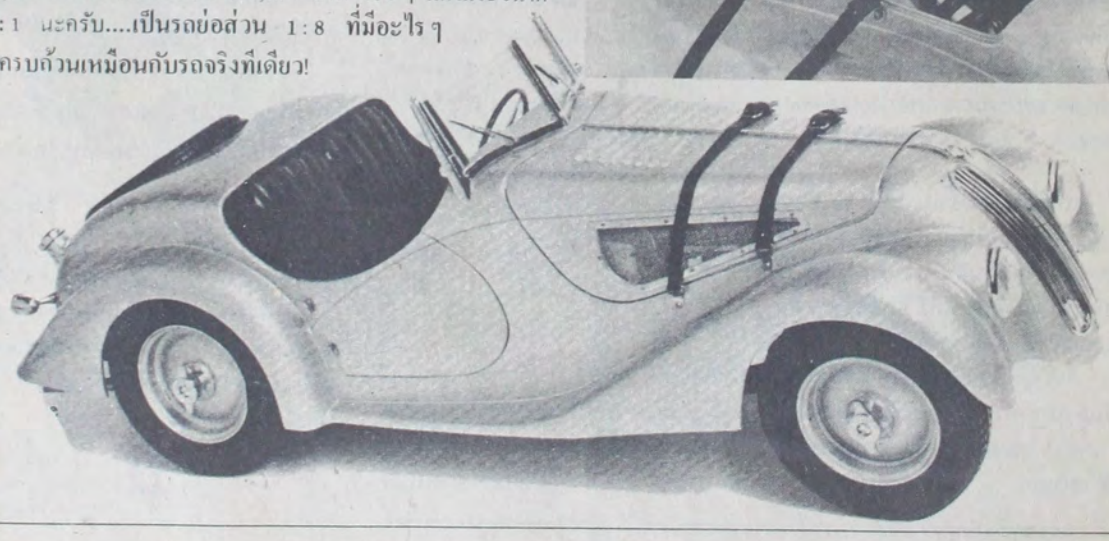


คลาสสิค 1:8

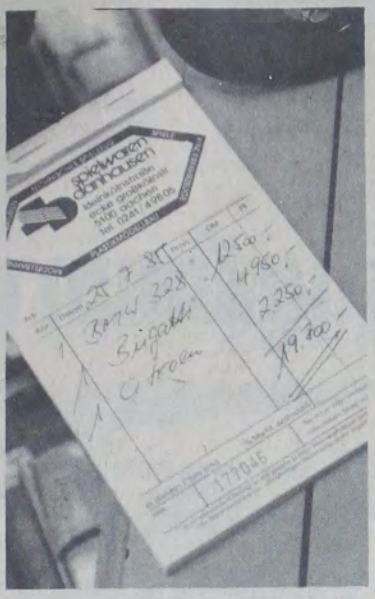
ตามปกติ การซื้อ-ขายรถคลาสสิค ระหว่างผู้รู้ที่อยู่ในวงการจะต้องมีมูลค่าอยู่ระหว่างคันละเป็นล้าน ๆ บาทขึ้นไป *แต่ถ้าคุณมีเงินแค่ประมาณ 130,000 บาท แล้วอยากได้รถคลาสสิคสักคัน... เอาเป็น บีเอมดับเบิลยู 328 อย่างคันที่เห็นในรูปนี่ก็ได้...คุณทราบไหมว่า คุณสามารถซื้อหาเป็นเจ้าของได้อย่างสบายที่เดียว?!?*

ผมไม่ได้พูดเล่น คุณซื้อบีเอมดับเบิลยู 328 คันนี้ได้ในราคา 12,500 มาร์คหรือประมาณ 130,000 บาท จริง ๆ แต่ไม่ใช่ขนาด 1:1 นะครับ....เป็นรถย่อส่วน 1:8 ที่มีอะไร ๆ ดูครบถ้วนเหมือนกับรถจริงทีเดียว!









ถ้าจะถามว่า บีเอม 328 สัดส่วน 1 : 8 คันที่ว่าเป็น *"ของเล่น"* ใช่หรือไม่ ก็เห็นจะต้องตอบตรง ๆ ว่า *"ใช่"* แต่เป็นของเล่นสำหรับผู้ใหญ่ที่ออกจะมี *"กะตังค์"* สักหน่อย เพราะราคา 130,000 สำหรับของเล่น คันเท่าลูกแมวอย่างนี้ นับว่าแพงเอาการสำหรับคนธรรมดาอย่างคุณ ๆ ผม ๆ...*ถูกไหมครับ?*

บีเอม 328 สัดส่วน 1 : 8 คันที่เห็นนี่เป็นฝีมือของนักทำของเล่นผู้ใหญ่ชาวอิตาเลียนที่ชื่อ "อันโตนิเอตตี" ที่ใช้เวลาประมาณ 3 เดือน ประดิษฐ์ประดอยรายละเอียดให้กับรถคันนี้อย่างพิถีพิถัน

พวงมาลัยของบีเอม 328 จำลอง หมุนได้จริง ๆ ประตูทั้ง 2 บาน ฝากระโปรงห้องเครื่องเปิดได้จริง ๆ และถ้าจะพินิจพิเคราะห์กันอย่างละเอียด หัวเทียนจำลองของรถคันนี้ก็ยังถอดเข้า-ออกได้จริง ๆ อย่างน่ามหัศจรรย์

อันโตนิเอตตี ประดิษฐ์ บีเอม 328 จำลองแบบนี้ไม่เกิน 10 คัน และผลงานประดิษฐ์ของเขาทุกคัน ก็จะกลายเป็นรถจำลองคลาสสิคไปโดยอัตโนมัติ...หมายความว่า **พอเขาขายรถจำลองของเขาหมด รถคันที่คุณซื้อเอาไว้ ก็อาจจะมีราคาสูงขึ้นไปเป็น 2 แสน 3 แสน หรือ 5 แสนบาทได้ ถ้านักสะสมของเล่นคลาสสิคอยากได้ขึ้นมา**

ถ้าคุณอยากได้สักคัน บอกเรามา เราจะติดต่อซื้อให้....
ไม่คิดค่านายหน้าหรอก ไม่ต้องกลัว!

CREW CHIEF

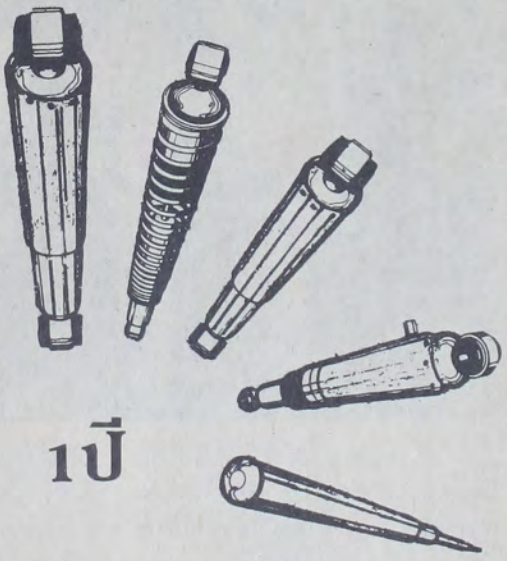
ปลอดภัยทุกชีวิต จาก "ครูชีพ" ยอดโช้คอัพ

โช้คอัพจาก....

สหรัฐอเมริกา

มีหลายระบบ

ครบทุกคัน



1ปี

เรากล้ารับประกัน

ผู้แทนจำหน่ายแต่ผู้เดียวในประเทศไทย

บริษัท เอส.เอ.อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
S.A. INTERNATIONAL CO., LTD.
1532 ตรงข้ามตึก 3M ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ กรุงเทพ 10 โทรเลขย่อ "เอสเอ" กรุงเทพ 10
โทร. 2513783-4



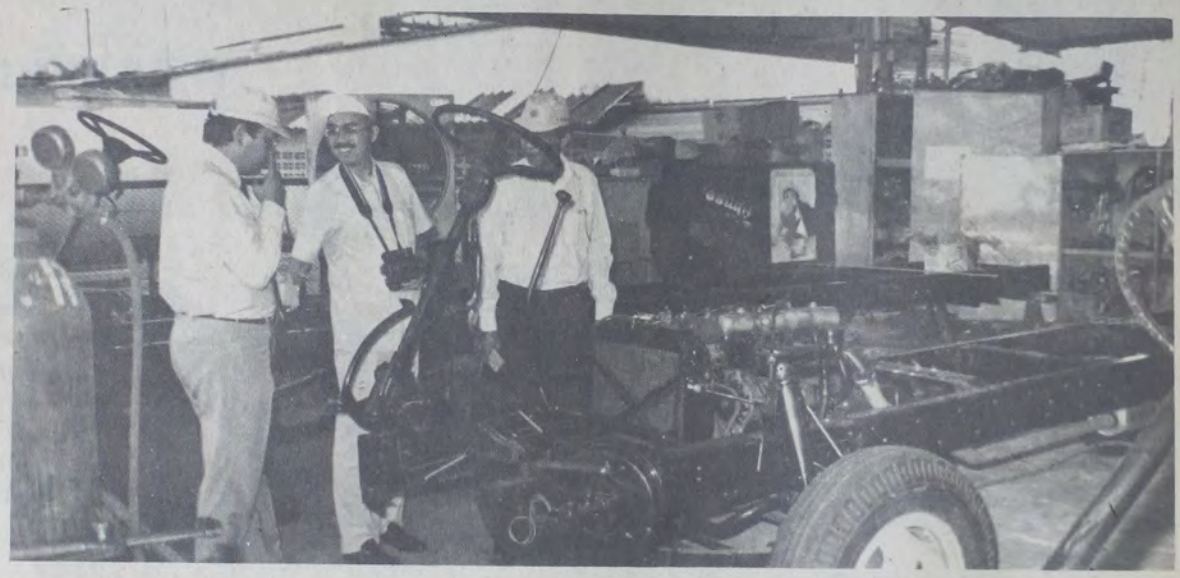
นี่แหละ ฝีมือคนไทย

ไทยรุ่งยูเนียนคาร์

เรื่อง - สายยศ
ภาพ - มือใหม่

แต่ก่อนแต่ไรมา สมัยที่รถยนต์ประเภทต่าง ๆ ยังไม่ได้เลื่อนขั้นตัวเองขึ้นเป็น "ปัจจัยที่ 5" เช่นในปัจจุบัน ประเทศเล็ก ๆ อย่างเราก็ได้แต่สั่งรถประกอบนอกมาใช้ โดยไม่ต้องเดือดเนื้อร้อนใจ เพราะไม่ใช่ของจำเป็นสำหรับส่วนรวมเท่าใดนัก ด้วยเหตุว่าในตอนนั้นเรายังเป็นประเทศเกษตรกรรมด้อยพัฒนา การคมนาคมขนส่งผลิตผลทางการเกษตรยังไม่สู้เจริญ ถนนหนทางยังมีไม่มาก ส่วนรถเก่งก็มีปริมาณความต้องการเพียงเล็กน้อย ฉะนั้น การจะประกอบรถใช้เองจึงดูท่าจะไม่คุ้มทุนคุ้มดอกเป็นแน่

ไปกว่าชาติใดในโลก และหนึ่งในบรรดาโรงงานที่ผลิตชิ้นส่วนและประกอบตัวถังรถยนต์ของไทยที่มีเครื่องจักรพร้อมมูลทันสมัยและมีประสิทธิภาพสูงที่สุดแห่งหนึ่ง ก็คือโรงงานของ บริษัท ไทยรุ่งยูเนียนคาร์ จำกัด ซึ่งตั้งอยู่เลขที่ 28/6 ซอยเพชรเกษม 81 ถนนเพชรเกษม แขวงหนองค้างพลู เขตหนองแขม กรุงเทพมหานคร



ทว่าตลอด 2 ทศวรรษที่ผ่านมานี้ ไทยเราได้ชื่อว่าเป็นประเทศที่กำลังพัฒนาประเทศหนึ่ง รัฐบาลได้สนับสนุนให้มีการลงทุนและการพัฒนาอุตสาหกรรมทุกประเภทอย่างจริงจัง ดังนั้น ความต้องการในการใช้รถยนต์ สำหรับการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม ผลิตผลทางการเกษตร และรวมทั้งเพื่อความสะดวกสบายในการเดินทางของคนทั่วไป จึงเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จนกระทั่งรัฐบาลได้ส่งเสริมให้มีการประกอบรถยนต์ขึ้นเองภายในประเทศ โดยใช้ชิ้นส่วนที่สั่งเข้ามาจากต่างประเทศอีกทีหนึ่ง แต่ในปัจจุบันรัฐได้กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่เราผลิตได้เองในอัตราส่วนที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ แม้ว่านโยบายนี้จะได้รับการคัดค้านจากทั่วสารทิศว่าไม่สอดคล้องกับสภาพตลาดรถยนต์นั่ง แต่สำหรับตลาดรถบรรทุกขนาดต่าง ๆ แล้วกลับได้รับเสียงสนับสนุนเซ็งแซ่ เนื่องจากตลาดรถประเภทนี้ของเราใหญ่พอและมีแนวโน้มว่าจะขยายตัวขึ้นเรื่อย ๆ เรียกว่าทำแล้วคุ้มทุน ไม่ใช่ทำยังไงก็ไม่คุ้ม (ที่จะ) ทนอย่างรถเก่ง

เป็นเรื่องน่ายินดีที่ขณะนี้ คนไทยสามารถผลิตชิ้นส่วนต่าง ๆ และประกอบตัวถังรถยนต์บรรทุกทุกขนาดได้เองเกือบทั้งหมดแล้ว โดยที่ฝีมือของเราไม่ได้ด้อย

"ฟอร์มูลา" เข้าชมโรงงาน

บ่ายวันที่ฟ้าครึ้มฝน ชาวคณะฟอร์มูลา มุ่งหน้าไปยังโรงงานไทยรุ่งยูเนียนคาร์ เพื่อจะพิสูจน์ให้เห็นกับตาว่า ฝีมือคนไทยก้าวไกลไปเพียงใด ?

เมื่อไปถึงโรงงาน ซึ่งมีอาณาเขตประมาณ 61,800 ตารางเมตร (38 ไร่เศษ) สิ่งที่สร้างความประทับใจแก่เรามากที่สุด คือการต้อนรับด้วยอัธยาศัยไมตรีอันดียิ่งของ **คุณวิเชียร เผอิญโชค** ประธานผู้อำนวยการบริษัทไทยรุ่งยูเนียนคาร์ จำกัด

คุณวิเชียรได้เล่าความเป็นมาของ

บริษัทให้เราฟังว่า บริษัท ไทยรุ่งยูเนียนคาร์ จำกัด ได้ก่อตั้งขึ้นครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2510 เดิมใช้ชื่อว่า **บริษัท ไทยรุ่งวิศวกรรม จำกัด** โดยตั้งเป็นโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ และประกอบตัวถังเพื่อสนับสนุนนโยบายส่งเสริมการลงทุนในประเทศของรัฐบาล ต่อมาความต้องการของตลาดรถบรรทุกได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว จึงจำเป็นต้องขยายโรงงาน เพิ่มประสิทธิภาพ และปรับปรุงเทคนิคการผลิต ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากบริษัท **อีซูซุมอเตอร์** และการช่วยเหลือด้านเทคนิคจาก บริษัท ซาโตโคเงียว ประเทศญี่ปุ่น พร้อมทั้งเปลี่ยนชื่อเป็น **บริษัท ไทยรุ่งยูเนียนคาร์ จำกัด** ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2516 เป็นต้นมา ปัจจุบันมีวิศวกร ช่างเทคนิค ช่างฝีมือ และพนักงานแผนกต่าง ๆ รวม 550 คน ดำเนินการผลิตชิ้นส่วนประกอบตัวถังรถยนต์ แม่พิมพ์ และอื่น ๆ ตามความต้องการของตลาด ภายใต้เครื่องหมาย TR

ผลงานที่ไทยรุ่งฯ ผลิตให้กับ อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัทตรีเพชร อีซูซุเซลส์ จำกัด ได้แก่ ส่วนประกอบหัวเก๋ง KS 22 TLD ทุกรุ่น, ส่วนประกอบกระบะท้ายฟาสเตอร์ แชด ทุกรุ่น, ครอสเมมเบอร์ (ขั้นแชสซีส์) KS 22 TLD และฟาสเตอร์แชด ทุกรุ่น, กระบะสำเร็จรูป TLD 24, 24 A 44, 54, 56, KS 22, SDR 422 และรถตู้ไมโครบัส TLD 24 V, TLD 24, M 12 นอกจากนี้คุณวิเชียรได้เปิดเผยว่า ทางโรงงานกำลังเร่งผลิตรถบรรทุกขนาด 3 ตัน โดยการออกแบบและผลิตชิ้นส่วนต่าง ๆ ขึ้นเอง และให้ชื่อทางการค้าว่า "ชีตาห์" (CHEETAH- เสือแผ้ว สัตว์ 4 เท้าที่วิ่งเร็วที่สุดในโลก)

"ชีตาห์" ซูเพอร์แต๋นพัฒนา

หลังจากที่ คุณวิเชียร เอ่ยชื่อ "ชีตาห์" ออกมา หัวข้อการสนทนาก็เบนมาสู่ความเป็นมาและรายละเอียดต่าง ๆ ของรถรุ่นนี้ ทันทีด้วยความอยากรู้อยากเห็นตามนิสัย เนื่องจากคุณวิเชียร บอกว่าเจ้า "ชีตาห์" นี้เป็นผลงานการออกแบบและการผลิตของโรงงานเอง โดยอาศัยเครื่องยนต์ใช้แล้วที่ใช้กับรถบรรทุกขนาด 100 แรงม้าซึ่งส่งมาจากญี่ปุ่นเท่านั้น ทั้งยังเป็นแห่งแรกในประเทศไทยที่ได้รับการรับรองมาตรฐานแชสซีส์ จากกรมการขนส่งทางบก อีกด้วย

ลักษณะของ "ชีตาห์" เป็นรถบรรทุกขนาด 3 ตัน หัวเก๋งหน้าสั้น ออกแบบโดยคุณวิเชียรเอง ใช้เครื่องรถบรรทุกไม่จำกัดยี่ห้อจากญี่ปุ่น ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตเองประมาณร้อยละ 70 และประกอบเองที่โรงงาน แต่น่าเสียดายในวันที่เราไปชมโรงงานนั้น "ชีตาห์" ยังประกอบไม่เสร็จ

สำหรับจุดประสงค์ที่ทาง ไทยรุ่งฯ ได้ผลิตรถรุ่น "ชีตาห์" นี้ออกมา เพราะต้องการผลิตรถที่มีราคาถูก คุณภาพดี รับน้ำหนักบรรทุกได้มากและมีความปลอดภัยสูง เพื่อให้เกษตรกรไทยได้มีโอกาสใช้รถดีราคาถูก ความคิดนี้คุณวิเชียร บอกว่าได้มาจากการที่เคยไปเห็นรถอีแต๋นในต่างจังหวัด ซึ่งผู้สร้างไม่ได้คำนึงถึงชีวิตของผู้ใช้เลย เพราะสร้างขึ้นโดยขาดหลักวิชาและความพิถีพิถัน ทำให้ไม่มีความปลอดภัยเท่าที่ควร คุณวิเชียรได้เปิดใจเกี่ยวกับเรื่องนี้ว่า "ถ้าโรงงานผมสร้างรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของชีวิตคนใช้แล้ว เกิดมีอุบัติเหตุเขาตายไป ผมก็บาป ทำบุญ 7 วัดก็ล้างบาปไม่หมด"

ดังนั้น ในขั้นแรก คุณวิเชียรจึงได้ผลิตรถซูเพอร์แต๋น ออกมาโดยเน้นที่ความแข็งแรงและปลอดภัยต่อผู้ใช้ ซึ่งก็ได้รับความนิยมอย่างมากในหมู่เกษตรกร แต่เนื่องจากน้ำหนักบรรทุกของรถซูเพอร์แต๋น มีจำกัด พวกที่ต้องการบรรทุกคราวละมาก ๆ เช่น ข้าว หรือมัน ฯ ก็ไม่สามารถใช้ได้ จะออกรถบรรทุกใหม่ราคาก็สูงเกินไป ครั้นจะซื้อรถเก่าสภาพก็ทรุดโทรมใช้งานได้ไม่นาน ทางไทยรุ่งฯ จึงคิดปรับปรุงรถซูเพอร์แต๋นให้บรรทุกน้ำหนักได้มากขึ้น มีอายุใช้งานมากขึ้น เพราะตัวถังแชสซีส์ แหนบ ฯลฯ เป็นของใหม่ ส่วนเครื่องยนต์ที่เป็นของเก่า ถ้าหมดอายุเมื่อไหร่ ก็สามารถถอดเปลี่ยนได้ในราคาไม่แพง และราคารถทั้งคันก็เพียงแสนกว่าบาทเท่านั้น ส่วนในด้านการตลาดนั้น "ชีตาห์" จะเน้นตลาดต่างจังหวัด ซึ่งทางไทยรุ่งฯ จะเป็นผู้วางตลาดเอง

หลังจากที่ได้สนทนากันพอสมควรแล้ว ชาวคณะฟอร์มูลาก็ได้มีโอกาสเข้าชมโรงงาน เพื่อดูการผลิต "ชีตาห์" และรถรุ่นอื่น ๆ โดยมีคุณสุทิน อินทรเรืองศร ผู้จัดการฝ่ายการตลาด เป็นผู้พาชม และให้คำอธิบายแก่เราตลอดเวลา





ขั้นตอนการผลิต

ชาวฟอร์มูลาได้เข้าชมการผลิต "ชีตาห์" และรถอื่น ๆ ตั้งแต่ขั้นตอนแรกจนถึงขั้นตอนสุดท้าย เรียกว่าดูกันตั้งแต่ยังเป็นแผ่นกระดาษบนโต๊ะเขียนแบบ กระทั่งสำเร็จออกมาให้จับต้องได้เลยทีเดียว

สำหรับขั้นตอนต่าง ๆ จะเป็นไปตามลำดับดังนี้

1. การออกแบบ ขั้นตอนแรกนี้เป็นหน้าที่ของฝ่ายออกแบบ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 แผนกคือ แผนกออกแบบชิ้นส่วน, เครื่องมือการผลิต และแผนกออกแบบแม่พิมพ์ โดยเริ่มจากการที่ คุณวิเชียร ประธานบริษัท เป็นผู้คิดแบบขึ้นมา แล้วให้ช่างที่ชำนาญงาน เกาะชิ้นส่วนต่าง ๆ และประกอบขึ้นเป็นรถด้วยมือ หลังจากนั้นจะส่ง

มาให้ฝ่ายวิศวกรรมสเกตช์แบบแล้วจึงทำหุ่นจำลองชิ้นส่วนต่าง ๆ ด้วยแผ่นโฟมตบแต่งจนพอใจเพื่อสรุปแบบ แล้วเขียนแบบแม่พิมพ์มาตรฐานขึ้นมา เป็นอันเสร็จขั้นตอนการออกแบบนี้

2. **การหล่อแม่พิมพ์** เมื่อได้แบบแม่พิมพ์แล้ว จะมาถึงขั้นตอนการหล่อแม่พิมพ์ซึ่งเริ่มจากการหล่อปูนพลาสเตอร์ตามแบบเพื่อเป็นตัวอย่างเสียก่อน จากนั้นจึงหล่อเหล็กขึ้นแล้วนำมาตกแต่งผิวให้เรียบและได้รูปได้สัดส่วนตามแบบ ก็เป็นอันเสร็จการทำแม่พิมพ์

3. **การปั๊มชิ้นส่วน** ที่โรงงานไทยรุ่งฯ นี้ มีเครื่องปั๊มไฮดรอลิคขนาดตั้งแต่ 300 ตันจนถึง 2,000 ตัน โดยเครื่องจักรแต่ละตัวจะทำงานสลับหมุนเวียนกันไป และทางโรงงานจะผลิตและสตอคชิ้นส่วนต่าง ๆ ไว้เป็นเวลา 1 เดือน ชิ้นส่วนจากไทยรุ่งฯ นี้จะจัดส่งไปให้บริษัทมิตซูบิชิ ประเทศอียิปต์ เดือนละ 100 ยูนิตด้วย นอกนั้นก็ส่งให้อีซูซุในประเทศนำไปประกอบเป็นตัวรถ

4. **การประกอบตัวถัง** นับว่าเป็นขั้นตอนที่สำคัญของกระบวนการผลิตเท่าที่เราเห็น ช่างทุกคนทำงานด้วยความคล่องแคล่ว ชำนิชำนาญ ด้วยเทคนิคและเครื่องมือสมัยใหม่ที่มีประสิทธิภาพ

5. **การล้างไขมัน และเคลือบป้องกันสนิม** เมื่อประกอบและตกแต่งแล้ว ตัวถังรถจะถูกนำมาลงบ่อล้างไขมัน และเคลือบฟอสเฟตเพื่อป้องกันสนิม ซึ่งเป็นการประกันว่า "ซีตาห์" และรถอื่น ๆ ที่ผลิตจากโรงงานไทยรุ่งฯ นี้จะมีอายุการใช้งานยืนยาวกว่ารถบรรทุกที่ใช้กันอยู่ โดยเฉพาะจะยืนยาวกว่ารถอีแต๋นทั่วไป

6. **การพ่นสี** หลังจากที่ตัวถังได้รับการล้างไขมัน และเคลือบป้องกันสนิมแล้ว ก็จะนำมาพ่นสีพื้นและสีจริงตามลำดับ แล้วนำเข้าอบด้วยความร้อนสูง ด้วยเครื่องมือที่ทันสมัย ซึ่งจากที่เราได้เห็นนั้น การพ่นสีและการอบสีของที่นี่ คุณภาพเทียบได้กับโรงงานประกอบรถยนต์นั่งทีเดียว และคุณสุทินก็ยังเสริมว่า ตัวถังรถบรรทุกไทยรุ่งฯ เป็นแห่งเดียวที่พ่นด้วยสีอบระบบรถเก๋ง

7. **การตกแต่งภายใน** เมื่อเสร็จจากขั้นตอนการพ่นสี ก็จะมาถึงขั้นตอนเกือบสุดท้ายคือ การตบแต่งภายใน ซึ่งทางโรงงานได้พิถีพิถันกับขั้นตอนนี้พอสมควร แม้ว่าจะเป็นรถกระบะบรรทุกก็ตาม

8. **การตรวจสภาพครั้งสุดท้าย** เป็นขั้นตอนท้ายที่สุด ก่อนที่จะส่งออกจากโรงงานเพื่อให้สินค้ามีคุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด อย่างไรก็ตามทั้ง 8 ขั้นตอนนี้คุณสุทิน บอกว่าได้มีการตรวจสอบและวิเคราะห์ด้านคุณภาพอย่างเข้มงวดทุกขั้นตอนอยู่แล้ว





นอกจากขั้นตอนต่าง ๆ ที่คุณสุธิน อินทรเรืองศร ได้กรุณาเป็นไกด์พาชาวฟอร์มูลา ไปชมโดยตลอดแล้ว เรายังมีโอกาสได้ชมการประกอบรถมินิบัส "ซีตาห์" ซึ่งเป็นรถโดยสารเล็กขนาด 22 ที่นั่ง โดยใช้แชสซีส์และเครื่องยนต์ของรถบรรทุก "ซีตาห์" นั่นเอง ทางไทยรุ่งฯ จึงให้ชื่อว่า "ซีตาห์" เช่นกัน รถมินิบัสนี้ ไทยรุ่งฯ ผลิตออกมาตามใบสั่งของกระทรวงคมนาคม เพื่อใช้วิ่งทดแทนรถเมล์เล็ก โดยเริ่มใช้แทนรถเมล์เล็กที่วิ่งบนทางด่วนก่อนเป็นอันดับแรก และทางไทยรุ่งฯ ก็ถือเป็นโอกาสที่จะได้ทดลอง เครื่องยนต์ และแชสซีส์ของรถ "ซีตาห์" ที่จะผลิตตามออกมาด้วย

นี่คือจุดกำเนิดของ "ซีตาห์" ซูเพอร์แต๋นพัฒนาและมินิบัสที่ชาวฟอร์มูลาทิ่งในความเป็นมาอันมีจุดเริ่มต้นจากความเห็นอกเห็นใจ และความสำนึกต่อความปลอดภัยของชีวิตเพื่อนมนุษย์ ซึ่งเห็นได้จากนโยบายหลักของไทยรุ่งฯ ที่ว่าจะพยายามทำให้คนจนได้มีรถใช้ประกอบอาชีพโดยเน้นความปลอดภัยเป็นสำคัญ

ในส่วนอื่น ๆ ตามสายตาของ "ฟอร์มูลา" โรงงานไทยรุ่งยูเนียนคาร์เป็นโรงงานผลิตชิ้นส่วนและประกอบตัวถังรถยนต์ที่ใหญ่และทันสมัยที่สุดแห่งหนึ่งในประเทศเล็ก ๆ ของเรานี้ สภาพภายในโรงงานนับว่าสะอาดเรียบร้อยดี

มีอีกสิ่งหนึ่งที่เราสังเกตเห็นและรู้สึกชื่นชมก็คือ คำขวัญที่เขียนติดไว้ตามส่วนต่าง ๆ ของโรงงาน เช่น "ความปลอดภัยสำคัญกว่าสิ่งใด" "จริงใจต่อหน้าที่ ทำดีเสมอต้นเสมอปลาย" หรือ "คุณภาพคือหัวใจ ประหยัดได้ต้องช่วยกัน" เป็นต้น คำขวัญเหล่านี้สามารถสะท้อนให้เห็นถึงปรัชญาในการทำงานของโรงงานไทยรุ่งยูเนียนคาร์ ได้เป็นอย่างดี

หลังจากที่ได้ชมการผลิต "ซีตาห์" เรียบร้อยแล้ว เราก็กลับมาสนทนากับท่านประธานบริษัทต่ออีกเล็กน้อยถึงโครงการในอนาคตของบริษัท ซึ่งก็ได้รับคำตอบว่าทางโรงงานมีโครงการจะผลิตรถบรรทุกขนาด 1 ตัน ลักษณะคล้ายรถอีแต๋น ใช้เครื่องดีเซล 1900 ซีซีของอีซูซุ โดยกำหนดราคาไว้ไม่ให้เกิน 1 แสนบาท เพื่อให้คนจนได้มีโอกาสซื้อหามาใช้งานได้ ตามนโยบายหลักของโรงงาน นอกจากนี้ยังมีโครงการสร้างโรงงานเพิ่มอีกหนึ่งหลัง และจะตั้งโชว์รูมเพื่อส่งเสริมการขายอีกด้วย

คงจะต้องขอยืมสำนวนของ คุณพฤฒิ อุปถัมภานนท์ เพื่อใช้สรุปผลการเยี่ยมชมโรงงานไทยรุ่งยูเนียนคาร์ครั้งนี้ว่า "นี่แหละฝีมือคนไทย"

บุญพ่อง 'ศูนย์แห่งความปลอดภัย'

ลดราคาครั้งใหญ่ "เพื่อผู้ใช้"

ขายปลีกในราคาขายส่ง ★ 2 ธค.28–31 มค.29

ยาง BFGoodrich ที่เลื่องลือในสมรรถนะ



	ลดจาก		เหลือ	
THE COMP T/A				
195/50 VR -15	"	7,900.-	"	3,990.-
205/55 VR-16	"	8,900.-	"	4,790.-
225/50 VR-16	"	11,900.-	"	4,990.-
195/60 VR-14	"	3,600.-	"	2,490.-
205/60 VR-15	"	4,200.-	"	3,190.-
RADIAL T/A				
215/50 R-13	"	3,200.-	"	1,990.-
ALL TERRAIN T/A				
LT 195/75R-15	"	4,200.-	"	2,590.-
27×8.50 R-14LT	"	4,000.-	"	2,690.-
31×10.50 R-15LT	"	5,100.-	"	3,790.-
MUD TERRAIN T/A				
LT 195/75 R-14	"	4,000.-	"	2,690.-
27×8.50 R-14LT	"	4,200.-	"	2,990.-

ยังลดราคายางขอบ 16 และ 16.5 อีกด้วย ยางแต่ละเบอร์มีจำนวนจำกัด มาก่อนเลือกก่อนนะครับ



ล้อแม็กซ์ ATS, SUPERIOR

- ล้อแม็กซ์ **ATS, SUPERIOR** ลดอย่างห้าหั่นเพื่อรุสต๊อก
- แบตเตอรี่ **DELCO** ไม่ต้องเติมน้ำ กลั่นให้กำลัง ไฟสูง
- **MOTOROLA** เครื่องช่วยจุดระเบิดเครื่องยนต์
- ผ้าดิสเบรค คุณภาพสูง ชนิดต่าง ๆ



แบตเตอรี่ Delco

- อะไหล่เบรค หลายหลากชนิด
- น้ำมันเบรค **ATE, BENDIX** และ **DELCO**



ผ้าดิสก์เบรค น้ำมันเบรค ATE, BENDIX



เครื่องจุดระเบิด Motorola

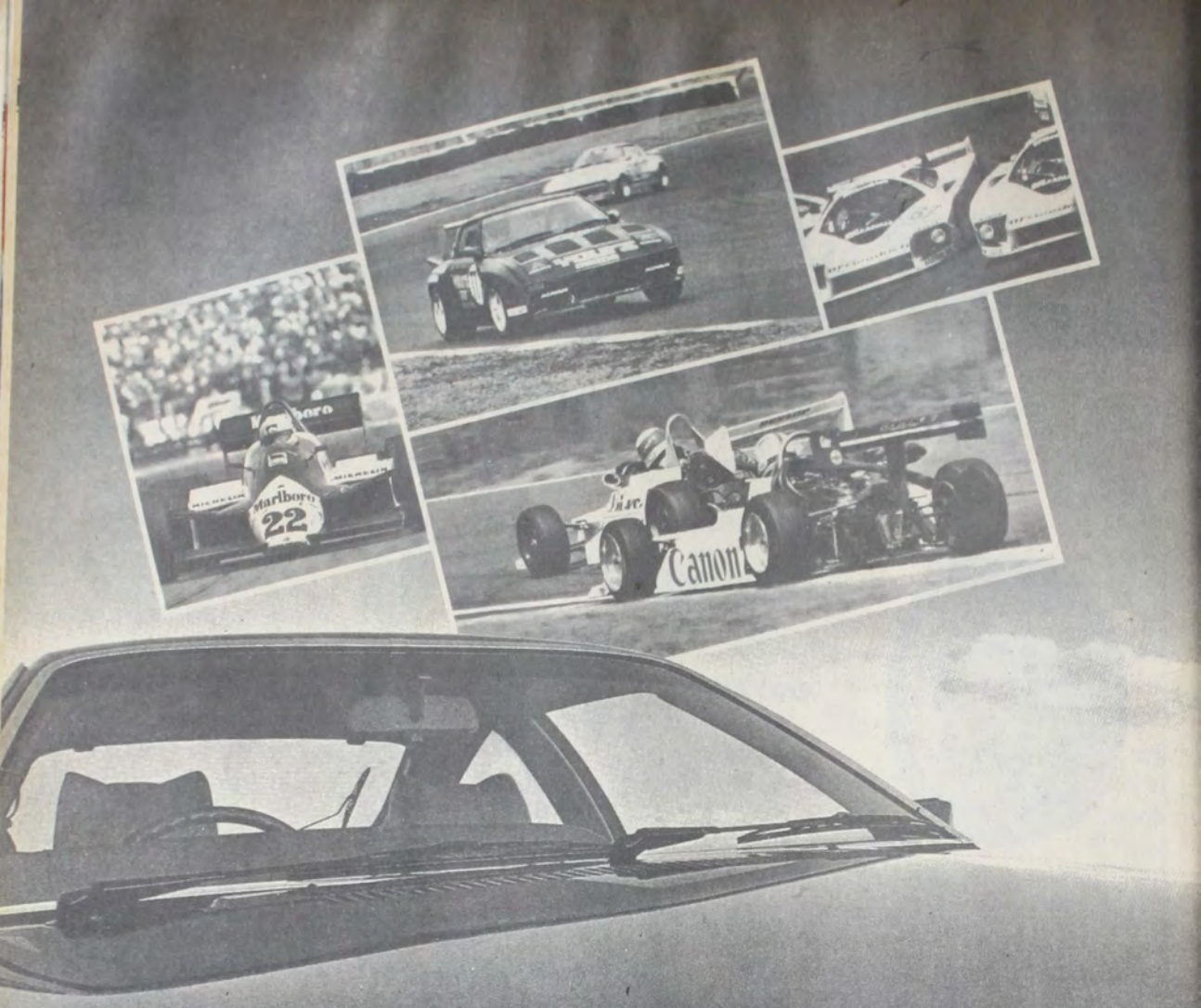
★ ★ ★ *แผนกอู่ซ่อมบริการเบรคก็ยังลดราคา 10% อีกด้วย* ★ ★ ★

เชิญแวะชมและเลือกซื้อของดีราคาถูกได้ที่

บุญพ่อง 'ศูนย์แห่งความปลอดภัย'

889 ถนนพระราม 1 หน้าสนามกีฬาแห่งชาติ โทร.215-0056-7, 215-3188

DINERS CLUB INTERNATIONAL · BARCLAYCARD VISA · AMERICAN EXPRESS · MasterCard

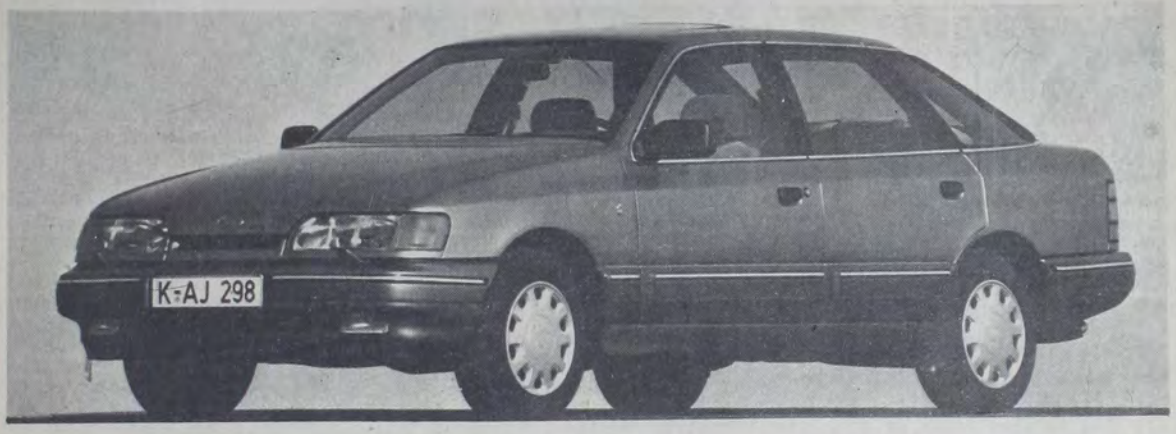


- ข่าวรถใหม่
- ข่าวธุรกิจในแวดวงรถยนต์
- ทดสอบรถใหม่
- เทคนิครถยนต์
- บทความ-สรุป-วิเคราะห์
- รายงานการแข่งขัน

เรารวบรวมเรื่องเหล่านี้....อย่าง พิถีพิถัน....ไว้ให้คุณโดยเฉพาะ

ฟอร์มูลา สาระสะใจคนรักรถ

ข่าวรอบโลก



ฟอร์ด สคอร์พิโอ คาร์ออฟเธอะเยียร์ '86



ยุโรป· นักหนังสือพิมพ์ชั้นนำจาก 17 ประเทศในยุโรป ลงมติเลือกผลงานชิ้นใหม่ของฟอร์ดแห่งยุโรปคือ **ฟอร์ด กรานาดา สคอร์พิโอ** (FORD GRANADA SCORPIO) เป็น "คาร์ ออฟ เธอะ เยียร์" ประจำปี 1986

การคัดเลือก "**คาร์ ออฟ เธอะ เยียร์**" หรือ "**รถแห่งปี**" ของยุโรป อันถือได้ว่าเป็นตำแหน่งเกียรติยศซึ่งเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป มีขึ้นเป็นครั้งแรกในปี 2506 และดำเนินติดต่อกันมาจนปัจจุบัน การพิจารณาคาร์ ออฟ เธอะ เยียร์ ประจำปี 1986 หรือ 2529 ที่มีขึ้นเมื่อต้นเดือนธันวาคมที่ผ่านมา นับเป็นปี 23

แม้ว่ามีการเพิ่มจำนวนคณะกรรมการผู้ลงคะแนนตัดสินจาก 51 คนเมื่อปีกลายเป็น 56 คนในปีนี้แต่กติกาการให้คะแนนก็ยังคงเป็นไปตามหลักการเดิม นั่นคือ กรรมการแต่ละคนมีสิทธิ์ให้คะแนนแก่รถที่ตนเลือกรวมทั้งสิ้น 25 คะแนน โดยจะต้องแจกคะแนนนี้ให้แก่รถไม่น้อยกว่า 6 คัน และแต่ละคันจะให้ได้มากที่สุดไม่เกิน 10 คะแนน นั่นหมายความว่ารถแต่ละคันที่ผ่านการพิจารณาจะมีสิทธิ์ได้คะแนนสูงที่สุดไม่เกิน 560 คะแนน

ในปีนี้มีรถแบบใหม่ ๆ ให้คณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาตัดสินรวมทั้งสิ้น 13 คัน และกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนนี้เป็นรถญี่ปุ่น ผลการตัดสินของคณะกรรมการจำนวน 56 คน จากหนังสือรถยนต์ใน 17 ประเทศ ปรากฏว่า **ฟอร์ด กรานาดา สคอร์พิโอ** ผลงานของฟอร์ดยุโรป ได้รับการคัดเลือกให้เป็น "1986 คาร์ ออฟ เธอะ เยียร์" โดยได้รับคะแนนรวมทั้งสิ้น 337 คะแนน (กรรมการ 20 คนเลือกเป็นอันดับหนึ่ง) ส่วนรถที่ได้คะแนนรองลงไปมีดังนี้

1.	ฟอร์ด กรานาดา สคอร์พิโอ	337
2.	ลันเซีอา วาย 10	291
3.	เมร์เซเดส 200–300 อี	273
4.	ฮอนดา แอคคอร์ด	198
5.	ซาบ 9000	104
6.	เรอโนลต์ เอสเปซ	100
7.	เรอโนลต์ 5	39
8.	โตโยตา สตาร์เลท	22
9.	มาซดา 323	16
10.	โตโยตา เอมอาร์ 2	14

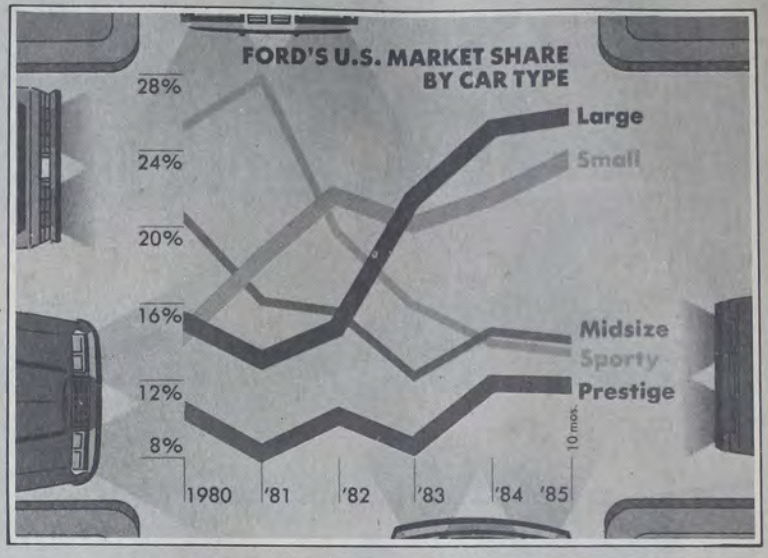
นับเป็นครั้งที่สอง ในรอบ 23 ปี ที่ผลงานของฟอร์ดยุโรปได้รับการคัดเลือกให้เป็นคาร์ ออฟ เธอะ เยียร์ ก่อนหน้านี้ในปี 2523 **ฟอร์ด เอสคอร์ท** เคยครองตำแหน่ง "1981 คาร์ ออฟ เธอะ เยียร์" มาแล้ว

ย่อโลก (1)

● **สหรัฐอเมริกา**- ในรอบปี 2528 นี้ ผู้ผลิตรถยนต์จะใช้เงินรวมทั้งสิ้นประมาณ 1,000 ล้านเหรียญหรือประมาณ 27,000 ล้านบาท ในการโฆษณาทางโทรทัศน์ และจากผลการศึกษาของ **เฟส วัน** บริษัทผู้วิเคราะห์การโฆษณาสินค้าทางจอแก้ว การโฆษณาสินค้ารถยนต์ญี่ปุ่น รถยุโรป และรถอเมริกัน มีลักษณะแตกต่างกันอย่างเด่นชัด คือผู้ผลิตรถญี่ปุ่นเชื่อว่าผู้ใช้ชาวอเมริกันต้องการความสะดวกสบาย และความประหยัดจึงมักจะเน้นในเรื่องนี้ ส่วนผู้ผลิตรถยุโรปเชื่อว่าสิ่งที่ลูกค้าต้องการคือความภูมิฐาน สมรรถนะ และคุณภาพ ในขณะที่ผู้ผลิตรถอเมริกันกลับเชื่อว่าคนอเมริกันต้องการความทนทานและความเชื่อถือได้

เฟส วัน ยังชี้ด้วยว่า การโฆษณาสินค้ารถยนต์ทางโทรทัศน์มีขีดจำกัดอย่างน่าประหลาดใจในด้านเทคนิคการสร้างสรรค์ และสรุปว่าการโฆษณาสินค้ารถยนต์ในโทรทัศน์ขณะนี้มีลักษณะ "ซ้ำซากและน่าเบื่อหน่าย"

● **สหรัฐอเมริกา**- ไม่มีใครอยากเกิดอุบัติเหตุด้วยเหตุนี้เราจึงเรียกมันว่าอุบัติเหตุ แต่สำหรับผู้ที่คิดว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ และวันใดวันหนึ่งก็จะต้องเกิดขึ้น รถอเมริกันคันโต ๆ คือรถที่คุณควรซื้อไว้ใช้ เพราะตามตัวเลขของสถาบัน HIGHWAY LOSS DATA INSTITUTE ซึ่งเก็บข้อมูลจากรถยนต์รุ่นปี 2525 ถึง 2526 รถยนต์นั่งที่ป้องกันผู้โดยสารและเกิดความสูญเสียน้อยที่สุดคือ **โอลด์สโมบิล เดลตา 88-บูอิค เลอ ซาเบร-เมอร์คิวรี แกรนด์ มาร์ควิส**- และ **เชฟโรเลต์ คาพรีส** จุดที่น่าสนใจก็คือทั้ง 4 แบบนี้ล้วนแต่เป็นรถวางเครื่องหน้า ขับเคลื่อนล้อหลังด้วยกันทั้งนั้น หากคำนึงแต่ความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารเพียงอย่างเดียว รถที่อยู่ในอันดับต้นคือ **โอลด์สโมบิล คัสทอม ครูอิเซอร์ วากอน-โวลโว 240 สเตชัน วากอน**- และ **เมร์เซเดส-เบนซ์ 380 เอสแอลซี** สำหรับรถซึ่งให้อัตราการบาดเจ็บสูง ส่วนใหญ่เป็นรถขนาดเล็กทั้งสิ้น เรียงตามลำดับคือ **นิสสัน พัลซาร์-พลีมัธโคลท์-พอนทิแอค 1000-เชฟโรเลต์ เชเวทท์**- และ **มิตซูบิชิ เทรเดีย**



แผนภูมิตีพิมพ์ในนิตยสาร "ฟอร์จูน" แสดงส่วนแบ่งตลาดของฟอร์ด มอเตอร์ ในตลาดรถยนต์สหรัฐอเมริกาในช่วงปี 2523-2528 จะเห็นว่า รถนั่งขนาดใหญ่ และขนาดเล็ก มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในขณะที่รถขนาดกลาง รถสปอร์ท และรถระดับภูมิฐานมีแนวโน้มลดลง

● **สหรัฐอเมริกา**- ตามผลการสำรวจความเห็นของตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ โดยบริษัท **เจ ดี เพาเวอร์ & แอสโซซิเอท** ซึ่งกระทำเมื่อเร็ว ๆ นี้ ต่อคำถามว่าในระยะ 5 ปีข้างหน้านี้รถยี่ห้อไหนจะขายคล่องที่สุด ปรากฏว่าอันดับหนึ่งได้แก่ **ฮอนดา** (52%) รองลงไปคือ เมร์เซเดส-เบนซ์ (45%) โตโยตา (41%) โอลด์สโมบิล (34%) และนิสสัน (31%) ต่อคำถามว่าในระยะ 5 ปีข้างหน้าถ้าเลือกได้จะเลือกเป็นผู้แทนจำหน่ายรถยี่ห้อไหน ปรากฏว่าอันดับหนึ่งก็ยังคงเป็น **ฮอนดา** รองลงไปคือ โอลด์สโมบิล-โตโยตา บูอิค นิสสัน และเมร์เซเดส-เบนซ์ เมื่อถามถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตกับผู้แทนจำหน่าย ปรากฏว่าที่หนึ่งคือ **ซาบ** รองลงไปคือ ฮอนดา เมร์เซเดส-เบนซ์ มาซดา โวลโวและมิตซูบิชิ

และจากผลการสอบถามความเห็นของผู้ใช้รถจำนวน 20,000 รายโดยผู้สำรวจรายเดียวกันนี้ ปรากฏว่ารถที่สร้างความพอใจแก่ลูกค้าเป็นอันดับหนึ่งคือ **เมร์เซเดส-เบนซ์** รองลงไปคือ **ซูบารุ** และ **โตโยตา**

● **เกาหลี/สหรัฐอเมริกา**- ในปี 2531 นี้ ตลาดรถยนต์ในสหรัฐอเมริกาจะมีโอกาสต้อนรับรถยนต์นั่งจากเกาหลีใต้ 2 แบบ แบบแรกคือ **เฟสทิวา** (FESTIVA) ซึ่งเป็นรถนั่งแบบ 3 ประตู ออกแบบโดย **มาซดา** และผลิตในเกาหลีโดย **เกีย อินดัสเตรียล คอร์พอเรชัน** แบบที่สองเป็นรถนั่งขนาด 3.0 ลิตร ผลงานร่วมระหว่าง **มิตซูบิชิ** แห่งญี่ปุ่นกับ **ฮุนได** แห่งเกาหลีใต้

● **อังกฤษ**- ในช่วง 10 เดือนแรกของปีนี้ (ม.ค.-ตค. 28) ตลาดรถยนต์ในอังกฤษสามารถขายรถนั่งได้ถึง 1,633,338 คัน หรือเพิ่มขึ้นจากยอดขายในช่วงเดียวกันในปี 2527 ถึงร้อยละ 4.4 จุดที่น่าสนใจก็คือ ทั้ง ๆ ที่โดยยอดขายโดยส่วนรวมเพิ่มขึ้น แต่ยอดขายของรถนำเข้ากลับลดลง และเมื่อจำแนกตามแบบรถที่ขายดีที่สุดในอังกฤษในช่วงเวลาดังกล่าวคือ **ฟอร์ด เอสคอร์ท** ซึ่งมียอดขายรวมทั้งสิ้น 134,807 คัน รองลงไปตามลำดับคือวอกซ์-ฮอลล์ คาวาเลียร์ (119,695 คัน) ฟอร์ด

ฟิเอสตา (111,842 คัน) ออสทิน/เอมจี เมโทร (108,903 คัน) ฟอร์ด สิเอร์รา (90,250 คัน) วอกซ์ฮอลล์ อัสตรา (67,423 คัน) ออสทิน/เอมจี มอนเทโก (67,318 คัน) ฟอร์ด โอไรออน (57,294 คัน) วอกซ์ฮอลล์ โนวา (56,035 คัน) และออสทิน/เอมจี มาเอสโทร (52,617 คัน)

● **เยอรมนีตะวันตก**- แม้ว่ามีเสียงเรียกร้องให้มีการจำกัดความเร็วของการขับขี่บน "เอาโทบาห์น" ไว้ที่ระดับ 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ในที่สุดรัฐบาลเยอรมันก็ตัดสินใจให้ใช้ความเร็วอย่างเสรีได้ต่อไป ความเคลื่อนไหวให้มีการออกกฎหมายจำกัดความเร็วบนเอาโทบาห์นกลายเป็นหมัน หลังจากรายงานอย่างเป็นทางการสรุปว่าการจำกัดความเร็วไว้ที่ 100 กม./ชม. ตามข้อเรียกร้องดังกล่าวจะมีผลให้การลดภาวะมลพิษจากไอเสียรถยนต์ได้เพียงเล็กน้อยเท่านั้น รายงานระบุว่า การจำกัดความเร็ว 100 กม./ชม.จะลดปริมาณไนทริค ออกไซด์ได้ประมาณ 10% เมื่อเทียบกับตัวเลขซึ่งมีการประมาณว่าการจราจรมีส่วนอยู่เพียง 10% ในการก่อมลภาวะ ก็หมายความว่าการจำกัดความเร็วตามข้อเรียกร้องดังกล่าว จะลดมลภาวะได้เพียง 1% เท่านั้นเอง

● **ญี่ปุ่น**- ในระหว่างวันที่ 18 ถึง 27 พฤศจิกายนที่ผ่านมา **โตโยตา มอเตอร์ คอร์พอเรชัน** แห่งประเทศญี่ปุ่นได้มีโอกาสต้อนรับคณะอาจารย์และเจ้าหน้าที่ของมหาวิทยาลัย จำนวน 101 คน จากประเทศในเอเชีย อเมริกากลาง และ อเมริกาใต้ ซึ่งเข้าร่วมโครงการ "TOYOTA TOUR FOR TEACHERS ON TRAINING FROM COUNTRIES IN ASIA AND CENTRAL AND SOUTH AMERICA" โดย 26 คน ในจำนวนนี้เป็นอาจารย์และเจ้าหน้าที่ของมหาวิทยาลัยจากประเทศไทย นับแต่ปี 2524 เป็นต้นมา โตโยตาได้จัดโครงการดังกล่าวขึ้นเป็นประจำทุกปี ๆ ละหนึ่งครั้ง และจนถึงปัจจุบันมีผู้เข้าร่วมโครงงานตามคำเชื้อเชิญของโตโยตา แล้วรวมทั้งสิ้น 411 คน

ศาลสั่ง บ.น้ำมันยักษ์ ค่าเสียหาย 3 แสนล้าน

สหรัฐอเมริกา-เทกซาโก (TEXACO) บริษัทน้ำมันใหญ่เป็นอันดับสามของสหรัฐอเมริกาแพ้คดีประวัติศาสตร์ศาลแห่งเมืองฮุสทัน รัฐเทกซัส ตัดสินให้จ่ายค่าเสียหายแก่คู่กรณีคือบริษัทน้ำมัน **เพนน์ซอยล์** (PENNZOIL) เป็นเงิน 10,530 ล้านเหรียญ หรือประมาณ 284,000 ล้านบาท ซึ่งเป็นการจ่ายค่าเสียหายก้อนโตที่สุดที่ศาลเมืองคาวบอยเคยตัดสิน

คดีประวัติศาสตร์ดังกล่าวมีมูลเหตุจากการที่ **เทกซาโก** พยายามขยายกิจการของตนโดยจ่ายเงิน 10,100 ล้านเหรียญ หรือประมาณ 273,000 ล้านบาท เพื่อซื้อกิจการของ **เกทที ออยล์** (GETTY OIL) ซึ่งมีน้ำมันดิบสำรองอยู่ในพื้นที่สัมปทานหลายพันล้านบาร์เรล ซึ่งนับได้ว่าเป็นการรวมหรือขยายกิจการครั้งยิ่งใหญ่เป็นอันดับสองรองจากกรณี เชฟรอน คอร์-พอเรชัน ซื้อกิจการของกัลฟ์คอร์พอเรชันเป็นมูลค่า 13,300 ล้านเหรียญหรือประมาณ 360,000 ล้านบาทเมื่อหลายปีก่อนหน้านี้

เรื่องเกิดเป็นปัญหาขึ้น เมื่อ **เพนน์-ซอยล์** ยื่นฟ้องต่อศาลเทกซัสว่า การซื้อขายดังกล่าวเป็นไปโดยมิชอบ เนื่องจากก่อนหน้านั้น **เกทที ออยล์** ได้ตกลงกับ **เพนน์ซอยล์** ไว้แล้ว ว่าจะขายหุ้นทั้งหมดให้ในราคาหุ้นละ 112.5 เหรียญ (ประมาณ 3,040 บาท) ดังนั้นการที่ **เทกซาโก** ตัดหน้าโดยการเสนอซื้อกิจการของ **เกทที ออยล์** ในราคาหุ้นละ 128 เหรียญ (ประมาณ 3,460 บาท) จึงเป็นการกระทำที่ไม่ชอบธรรม

หลังจากฟังคำให้การของพยานแล้ว คณะลูกขุนมีมติว่า **เทกซาโก** เป็นฝ่ายผิด ศาลเทกซัสจึงตัดสินให้ **เทกซาโก** จ่ายค่าเสียหายแก่ **เพนน์ซอยล์** เป็นเงิน 7,530 ล้านเหรียญเพื่อชดเชยผลประโยชน์ที่เพนน์ซอยล์พึงจะได้รับจากน้ำมันดิบในพื้นที่สัมปทานของ **เกทที ออยล์** กับเป็นค่าปรับอีก 3,000 ล้านเหรียญ

หลังการตัดสินดังกล่าว คู่กรณีได้ "ตกลงกันนอกศาล" โดยกำหนดว่าจะเคลียร์เรื่องทั้งหมดให้เสร็จสิ้นภายในเวลา 3 เดือน และมีข้อแม้ว่าในระหว่างนี้ **เทก-ซาโก** จะไม่กระทำการอื่นใดนอกเหนือจากการดำเนินกิจการไปตามปกติ

เกี่ยวกับเรื่องนี้ได้มีการพิจารณากันว่า ถ้าต้องจ่ายค่าเสียหายตามคำสั่งศาลกันจริง ๆ แล้ว ยักษ์ใหญ่ก็คงจะต้องกลายเป็นยักษ์ล้ม เพราะทรัพย์สินทั้งหมดที่ **เทกซาโก** มีอยู่ในขณะนี้ คิดเป็นตัวเงินก็จะได้มูลค่าเพียง 13,500 ล้านเหรียญ หรือประมาณ 364,500 ล้านบาทเท่านั้นเอง



นายโจเซฟ จาเมล หัวหน้าคณะทนายซึ่งว่าความประวัติศาสตร์ให้แก่เพนน์ซอยล์

ย่อโลก (2)

● **สหรัฐอเมริกา**- ในการสำรวจความเห็นของผู้ใช้รถในแคลิฟอร์เนียใต้ ซึ่งมีความตั้งใจที่จะซื้อรถเก๋งสปอร์ทสักคันปรากฏว่า **มาซดา อาร์เอกซ์-7** คือรถยอดนิยม เพราะถูกระบุชื่อโดย 73% ของผู้ตอบคำถาม รองลงไปคือ โตโยตา เอมอาร์ 2 (71%) ฮอนดา ซีอาร์เอกซ์ เอสไอ (67%) ฟอร์ด มัสแตง จีที (55%) ซูบารุ เอกซ์ที (48%) พิเอโร เอสอี (46%) โฟล์คสวาเกน กอล์ฟ จีทีไอ (32%) และ มิตซูบิชิ มิราจ เทอร์โบ (27%)

● **สหรัฐอเมริกา**- ตามตัวเลขของ WARD'S AUTOMOTIVE REPORTS ในช่วง 8 เดือนแรกของปีนี้ (ม.ค.-ส.ค. 28) รถอเมริกันซึ่งขายดีที่สุดในสหรัฐอเมริกาคือ **เชฟโรเลต์ คาวาเลียร์** ซึ่งมียอดขายรวมทั้งสิ้น 301,938 คัน ส่วนอันดับรองลงไปคือ ฟอร์ด เอสคอร์ท (269,453 คัน) เชฟโรเลต์ เซเลบริที (247,766 คัน) โอลด์สโมบิล ซิเอรา (231,425 คัน) ฟอร์ด เทมโพ (197,894 คัน) เชฟโรเลต์ อิมพาลา/คาพรีศ (169,471 คัน) บูอิค เซนจูรี (156,514 คัน) โอลด์สโมบิล คัทลาสส์ ซูพรีม (153,467 คัน) เชฟโรเลต์ คามาโร (147,156 คัน) และโอลด์สโมบิล 88 (144,692 คัน)

ส่วนรถนำเข้าซึ่งขายดีที่สุดในช่วงเดียวกันคือ **ฮอนดา แอคคอร์ด** ซึ่งขายได้รวมทั้งสิ้น 182,598 คัน รองลงไปตามลำดับคือ นิสสัน เซนทรา (136,916 คัน) โตโยตา โคโรลลา (115,004 คัน) ฮอนดา ซีวิค (95,922 คัน) โตโยตา แคมรี (80,985 คัน) โตโยตา เทอร์เซล (63,422 คัน) นิสสัน แมกซิมา (63,015 คัน) มาซดา 626 (55,765 คัน) โฟล์คสวาเกน เจททา (52,362 คัน) และโตโยตา เซลิคา (51,504 คัน)



เพื่อขยายการผลิตให้รับกับความต้องการของผู้ใช้ ฮอนดา แห่งสหรัฐอเมริกา ได้ตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนขึ้นอีกแห่งหนึ่งในรัฐโอไฮโอดังที่เห็นในภาพ โรงงานแห่งนี้ตั้งอยู่บนพื้นที่กว่า 17,800 ตารางเมตร ใช้คนงาน 90 คน ผลิตเครื่องยนต์ 4 สูบ ขนาด 1,200 ซีซี เพื่อใช้กับจักรยานยนต์ "ฮอนดา โกลด์วิง จีแอล" ซึ่งเป็นผู้นำของจักรยานยนต์ท่องเที่ยวในตลาดสหรัฐอเมริกา ขณะนี้

● **ยุโรป**- มีความเคลื่อนไหวในกลุ่มประเทศประชาคมยุโรป หรือ **อีอีซี** ที่จะจำกัดปริมาณการขายรถญี่ปุ่นในประเทศเหล่านั้นไม่ให้สูงกว่าร้อยละ 8 ของยอดขายทั้งมวล ในรอบปี 2527 ที่ผ่านมายอดขายของรถญี่ปุ่นในประเทศอีอีซีมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 8,651,973 คัน หรือเท่ากับร้อยละ 9.15 ของยอดขายโดยส่วนรวม อย่างไรก็ตามความนิยมรถญี่ปุ่นในแต่ละประเทศในอีอีซีนั้นแตกต่างกันมาก ประเทศที่รถญี่ปุ่นทำยอดขายได้สูงที่สุดคือ กรีซซึ่งรถญี่ปุ่นสามารถครอบครองส่วนแบ่งการตลาดได้ถึงร้อยละ 30.85 รองลงไปตามลำดับคือ เดนมาร์ค (29.60) ไอร์แลนด์ (27.46) เนเธอร์แลนด์ (21.99) เบลเยียม (19.85) เยอรมนีตะวันตก (11.91) อังกฤษ (11.28) ลักเซมเบอร์ก (10.82) ฝรั่งเศส (3.03) และอิตาลี (0.18)



"โปรตอน" รถยนต์นั่ง 4 ประตู ขับเคลื่อนล้อหน้า ซึ่งผลิตในมาเลเซีย เดินทางไปถึงเกาะอังกฤษแล้วเมื่อไม่นานมานี้ เพื่อเข้ารับการตรวจสอบคุณภาพจากทางการประเทศนั้น ก่อนที่นำออกจำหน่ายในตลาดรถยนต์เมืองผู้ดีต่อไป โปรตอนชุดแรกจำนวน 2 คันนี้ คันหนึ่งใช้เครื่องยนต์ขนาด 1,298 ซีซี ส่วนอีกคันหนึ่งใช้เครื่องยนต์ขนาด 1,468 ซีซี

● **สหรัฐอเมริกา**- ในการศึกษาประวัติศาสตร์ของรถยนต์ ซึ่งจะมีอายุครบหนึ่งศตวรรษในปีหน้า มีการค้นพบว่าก่อนที่คำว่า "AUTOMOBILE" จะได้รับการยอมรับโดยทั่วไปให้เป็นคำศัพท์ที่ใช้เรียกรถยนต์ ได้มีการเรียกรถยนต์ด้วยคำศัพท์อื่น ๆ มาก่อนแล้ว เช่น MOTOR FLY, DIAMOTE, AUTOMOTIVE, AUTOMETON, MOCOLE, OLEO LOCOMOTIVE, MOTORIG, BOLVITE, LOCOMOTIVE CAR, AUTOBAINE, AUTOKINETIC, ELECTROBAT แต่คำเหล่านี้ต้องหลีกทางให้แก่คำว่า AUTOMOBILE ในที่สุด



ข่าวธุรกิจในประเทศ

มอนโรได้ดีเลอร์ใหม่

รับช่วงต่อ



เมื่อไม่นานมานี้นายสมาน ศรีเจริญ ผู้จัดการฝ่ายอุปกรณ์รถยนต์บริษัท บอร์เนียวเทค จำกัด และพีเตอร์ ตัน ผู้จัดการฝ่ายขายมอนโรภาคพื้นเอเชีย ได้ร่วมกันแถลงแก่สื่อมวลชนถึงการแต่งตั้งให้บริษัทบอร์เนียวเทค จำกัด เป็นผู้แทนจำหน่ายโชคอัพ (แดมเพอร์) มอนโร ของบริษัท มอนโร ออโต อีควิพเมนต์ จำกัด แห่งสหรัฐอเมริกา

ในการแถลงข่าวดังกล่าวนายพีเตอร์ ตัน กล่าวว่า การร่วมมือกับบอร์เนียวเทคมิใช่เป็นสิ่งที่เพิ่งจะทำ แต่ทั้งสองฝ่ายได้มีการติดต่อปรึกษาหารือกันนานแล้ว เมื่อตระหนักในขีดความสามารถและชื่อเสียงของแต่ละฝ่ายจึงได้ตัดสินใจร่วมธุรกิจกัน โดยฝ่ายมอนโรเชื่อมั่นว่าบอร์เนียวเทคจะเป็นผู้แทนจำหน่ายมอนโรทั่วประเทศและให้บริการลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ

ข้างฝ่ายบอร์เนียวเทคโดยนายสมาน ก็กล่าวยืนยันว่ามีความมั่นใจในผลิตภัณฑ์และการสนับสนุนของมอนโร ประกอบกับแดมเพอร์ยี่ห้อนี้มีการพัฒนามาเป็นลำดับ เหมาะสมกับการใช้งานในประเทศทุกแบบทุกขนาดสามารถใช้กับรถทุกยี่ห้อ

รถญี่ปุ่นขึ้นราคาตามเยน

อีซูซุ ฮอนดา ประกาศสุดอั้นได้

นายโกโร ชินตานี ผู้จัดการทั่วไปฝ่ายวางแผนการจำหน่ายบริษัทตรีเพชรอีซูซุ เซลส์ จำกัด เปิดเผยแก่สื่อมวลชนเมื่อเร็ว ๆ นี้ว่า เนื่องจากค่าเงินเยนแข็งตัวขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 15 เมื่อเทียบกับค่าเงินบาท ประกอบกับราคาชิ้นส่วนใน



บรรยายภาพ จากซ้าย สมาน ศรีเจริญ, พีเตอร์ ตัน, สุธน ลิ้มสวัสดิ์ และชัย สัตยวงศ์

ประเทศที่อาศัยวัตถุดิบจากญี่ปุ่นมีราคาสูงขึ้น สุดวิสัยที่ทางอีซูซุจะยืนราคารถที่ประกอบในประเทศไว้ในระดับเดิมได้ จึงจำเป็นต้องปรับราคารถอีซูซุในเวลาอันใกล้นี้

นายชินตานี กล่าวต่อไปว่าทางบริษัทฯ ทราบดีว่าการขึ้นราคาสินค้าจะส่งผล



กระทบต่อลูกค้า ดังนั้นทางบริษัทจึงพยายามใช้วิธีที่ลูกค้าจะได้รับความเดือดร้อนน้อยที่สุด คือจะขึ้นราคาเป็น 2 ระยะภายในเวลา 6 เดือนนับแต่เดือนธันวาคม 2528 เป็นต้นไปตามสภาพการณ์ของตลาด กล่าวคือในระยะแรกรถพิคอัพจะขึ้นราคาคันละประมาณ 3,000 บาท รถบรรทุกขนาด 2-3 ตัน จะขึ้นราคาประมาณร้อยละ 5 รถบรรทุกขนาด 4-6 ตันจะขึ้นประมาณร้อยละ 7 ซึ่งราคาใหม่นี้จะประกาศใช้ในเดือนธันวาคม 2528 เป็นต้นไป ส่วนรถบรรทุก 10 ล้อจะปรับราคาประมาณเดือนมกราคม 2529 การปรับราคาครั้งที่ 2 อาจจะอยู่ประมาณเดือนมีนาคมหรือเมษายนศกหน้า

อนึ่ง นายประทวน มหากิจศิริ ผู้จัดการฝ่ายการตลาดบริษัทฮอนดา คาร์ ประเทศไทย จำกัด กล่าวกับ "ฟอร์มูลา" ว่า ทางบริษัทได้ปรับราคารถยนต์นั่งฮอนดาใหม่แล้ว รุ่นซีวิคจากเดิม 341,000 บาท เพิ่มขึ้นเป็น 381,000 บาท รุ่นแอคคอร์ดเกียร์ธรรมดา 5 สปีดจากเดิม 419,000 เพิ่มเป็น 429,000 บาท และเกียร์ออโตแมติคจากเดิม 449,000 เป็น 469,000 บาท

เด็กมอง "10 ล้อมหาภัย"

ผลจากประกวดศิลปกรรมไทย

ตามที่สมาคมศิลปกรรมไทย สำนักกลางนักเรียนคริสเตียน ได้จัดการประกวดศิลปกรรมเยาวชนแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 2 โดยได้รับความร่วมมือจากเครือบริษัทปูนซิเมนต์ไทย จำกัด เมื่อไม่นานมานี้นายจักร ศิริพานิช ประธานกรรมการตัดสินรางวัล เปิดเผยว่ามีเยาวชนส่งผลงานเข้าประกวด 610 คน จาก 32 จังหวัด มีผลงานทั้งสิ้น 1,043 ชิ้น เยาวชนเจ้าของผลงานมีอายุระหว่าง 16-24 ปี จากสถาบันการศึกษาทั้งสิ้น 63 แห่ง

คณะกรรมการตัดสินให้รางวัลทุนการศึกษารายละ 5,000 บาท จำนวน 20 ราย รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 100,000 บาท ผลงานที่ได้รับรางวัลถูกนำไปแสดงที่มาบุญครองเซนเตอร์ และหอศิลป์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ในบรรดาผู้ได้รับรางวัลทั้ง 20 รายมีอยู่รายหนึ่งคือนายวิษุวัติ พีสะระ นักศึกษาวิทยาเขตเพาะช่าง ได้วาดภาพเหมือนรถบรรทุก 10 ล้อ และให้ชื่อว่า "มหาภัยหมายเลข 1"



ชิ้นส่วนฯหยุดที่ 45%

เพื่อยับยั้งการถีบตัวของราคา

"ฟอร์มูลา" ได้รับการเปิดเผยจากแหล่งข่าวระดับสูง ของกระทรวงอุต-

ฟังเขาว่า

นี่คือรายงานการนินทาจากสภากาแฟระลอกสุดท้ายประจำปี ร.ศ.203 ขอรับพระคุณทั่น เกล้ากระผม *ขุนพล่อยพจนารถ* รายงานตัวเข้ารับหน้าที่นินทา ขอรับกระผม!

อ่านหนังสือพิมพ์เมื่อเช้านี้ (27 พย.) เห็นข้อความให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่อาวุโสบริษัทรถยนต์ขนาดยักษ์ร้องจ๊ากรถขายไม่ค่อยออกแถมต้นทุนก็แพงขึ้น เศรษฐกิจวิปริต ค่าของเงินแปรปรวนตามเนื้อข่าวก็คือ "เตรียมตัวเลขราคาใหม่" ไว้พร้อมที่จะขึ้นได้ทันที ยามนี้ก็รออยู่ว่าใครจะกัดฟันจนไม่มีฟันจะกัดแล้วหมดกลั้นถลันขึ้นราคาไปก่อน เกล้าฯ มีชิกแนลให้อ่างเดียวใครจะซื้อก็รีบซื้อเสียให้เรียบร้อยก่อนตรุษจีน ถ้าช้าจะปีนไปหาราคาใหม่ไม่ทัน!

หน้านี้เป็นเทศกาลรุสตอคเข็นรุ่นเก่าออกไปเพื่อจะเอารุ่นใหม่ขึ้นโชว์รูม เรื่องนี้ดูเหมือน **ยูนิเวอร์แซลคอมเมอร์เชียล ซูบารุ** จะเริ่มก่อน เอารุ่น จีแอลเอฟ 5 มาทำเป็นรุ่นเลโอเน 1.8 แล้วยกให้ **แอลซีซี - โอโตเซลส์ (รวมรถ 71)** เหมาไปขายในราคา 309,000 ดาวน์เบา ๆ 59,000 ผ่อนยาว ๆ 4 ปี ไม่รู้รุ่นนี้เหมายกห้างมาเท่าไร? ■ รุ่นใหม่หาฤกษ์เบิกโรงไม่ได้เพราะรุ่นเก่ายังไม่หมด ยามนี้ก็ **มาซดา 323** กับ **626** ของ **กมล สุโกศล** แต่ถึงอย่างไรเสียเมื่อถึงเวลาจะออกก็ต้องให้ออกขืนอั้นไว้ **นิว เอรา** จะเอา **ฟอร์ด** ดอดออกมาก่อนก็จะนอนสะดุ้งกันไปเปล่า ๆ ■ รายนี้ยังไม่มีรถใหม่ แต่ก็ไล่รถที่มีอยู่ออกไปให้มากที่สุด ตามนโยบายของ **สิทธิผล มอเตอร์** ดาวน์ 39,000 ผ่อนเบา ๆ อีก 48 เดือน นัยว่าเป็นวิธีสุดท้ายแล้วสำหรับการขายต่อไปก็เตรียมนโยบายสำหรับตามยึด

สาหกรรมเมื่อเร็ว ๆ นี้ว่า ภายหลังจาก ดร.จิรายุ อิศรางกูร ณ อยุธยา ได้ขึ้นมาดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมได้นำเอาปัญหาการใช้ชิ้นส่วนในประเทศมาพิจารณา และมีความเห็นว่ายังไม่สมควรที่จะเพิ่มอัตราส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพราะจะทำให้รถยนต์มีราคาสูงขึ้น ดังนั้นให้ใช้อยู่ในอัตราร้อยละ 45 ต่อไปอีกระยะหนึ่ง

รายละเอียดเรื่องนี้ "ฟอร์มูลา" จะนำมาเสนอต่อไป

หาดใหญ่ชนะช่างอีซูซุ

คัดเลือก 30 ทีมทั่วประเทศ

เมื่อไม่นานมานี้นายอิคูโอะ ฟูกุชิมา รองประธานบริษัท ตรีเพชร อีซูซุเซลส์ จำกัด ร่วมกับนายเชิดชัย ขัตติยานนท์ กรรมการบริษัท ได้จัดการแข่งขันฝีมือช่างอีซูซุประจำปี 2528 (ปีที่ 5) โดยคัดเลือกเอาทีมชนะเลิศ จำนวน 6 ทีม ของทั้งหมด 30 ทีมจากศูนย์บริการอีซูซุทั่วประเทศที่มีการแข่งรอบคัดเลือกในช่วงปี 2528 มาเข้าแข่งขัน



กรรมการควบคุมการแข่งขันครั้งนี้ประกอบด้วย นายไพรัตน์ สุวรรณทัต, นายภานุสิทธิ์ สังขวัฒนะ, นายบุญส่ง ตันสกุล, นายสุวรรณ แดงโรจน์, นายคีรี สุวรรณวงศ์, นายสุจิตต์ สนองคุณ ทั้งนี้โดยมีนายปิยรัตน์ อาวุธอินทรวิชิต เป็นประธานดำเนินงาน

ผลการแข่งขันปรากฏว่าบริษัท อีซูซุหาดใหญ่ จำกัด ชนะเลิศ และรองชนะเลิศตามลำดับต่อไปนี้ เฮียบหงวนมอเตอร์, สุพรภัณฑ์ ชุมพร, ตั้งเซียฮวด, โค้วยู่ฮะมอเตอร์ และหาดใหญ่สหมอเตอร์

กรังด์ปรีซ์ยุบยวดยาน

ออก "มอเตอร์วีคลี"

เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม ที่โรงแรมบางกอกพาเลซ นายปราจิน เอี่ยมลำเนา ผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจกรังด์ปรีซ์ ได้จัดงานสังสันทน์แนะนำหนังสือฉบับใหม่คือ "มอเตอร์ วีคลี" ซึ่งเป็นหนังสือพิมพ์รายสัปดาห์ขนาดเท่าหนังสือพิมพ์รายวันแก่แขกผู้มีเกียรติ

ก่อนหน้าที่กลุ่มธุรกิจกรังด์ปรีซ์จะออก "มอเตอร์ วีคลี" ได้สั่งหยุดการผลิตนิตยสาร "ยวดยาน" ซึ่งเป็นนิตยสารรายเดือน และโอนเจ้าหน้าที่ส่วนหนึ่งไปทำ "มอเตอร์ วีคลี" โดยเจตนาจะให้หนังสือพิมพ์ฉบับนี้เป็นฐานประชาสัมพันธ์สนามแข่งรถที่พัทยา ซึ่งจะเปิดแข่งขันนัดปฐมฤกษ์ในเดือนมกราคม 2529

ข่าวแว่วจากค่าย **ตรีเพชร อีซูซุ เซลส์** เจ้าพ่อรถบรรทุกว่าบุกตลาด **ฟาสเตอร์ แซด** สนุกสนานเฉพาะรุ่น **สเปสแคบ** แลบไปราว 900 คัน เล่นเอาสั่นไปหลายกระบะ ค่าย**สยามกลการ** เปิดตำราได้ทันจะเอากระบะ "**คิงแคบ**" มาปะทะในราวต้นปีหน้า **มาซดา แมกนัม, มิตซูบิชิ แอล 300, ฟอร์ด คูเรียร์, กับยักษ์ ไฮลักซ์** ของโตโยต้า จะมีปัญหากันมั่งหรือเปล่าก็ไม่รู้ ? ■ ที่ว่าเงียบหายตอนนี้มีข่าวออกมาแล้วกลุ่ม**จิ๋งกงเฮง** ในนามบริษัทจดใหม่ชื่อ **สยามเรโนลต์** พูดจาแข็งขันว่าจะเอา **เรอโนลต์ 25** เข้ามาประกอบขาย แล้วแหมะรถรุ่นนี้เข้ากลุ่มรถยุโรประดับ 2.0 ลิตร ถ้าไม่สำลักมลพิษเศรษฐกิจเสียก่อนเห็นว่าจะออกได้สิงหา 29 ■ รายนี้ไล่เบี้ยกันวุ่นวายว่าใครออกข่าวเรื่อง **สันซิอา วาย 10** กับ **เปอโฌต์ 309** ในนาทีถัดมาก็ปฏิเสธเป็นเสียงเดียวกันว่าแม้แต่คิดก็ยังไม่เคย ฟังแล้วก็น่าเชื่อเพราะรถทั้ง 2 รุ่นคงยังไม่ขายนอกยุโรปในระยะนี้หรอก

นาน ๆ จะมีเรื่องจี้แปลกแต่จริง ฝ่ายประชาสัมพันธ์โตโยต้า สำนักงานใหญ่ประเทศญี่ปุ่นส่งข่าวข้ามน้ำข้ามทะเลมาบอกว่ามีการจัดทัศนศึกษาครู-อาจารย์ 101 คน จากหลายประเทศรวมทั้งครูไทย 26 คนไปศึกษาดูงานที่นั่นเมื่อ 18-19 พย. สอบถามประชาสัมพันธ์โตโยต้าไทยบอกไม่เคยรู้เรื่องนี้ งั้นข่าวนี้ก็มีคนมุสาอยู่ฝ่ายหนึ่ง ? ■ ใช้แนวความคิดที่ค่อนข้างจะแปลกคือ**อ่อนจดหมายเชิญ** "บุคคลเป้าหมาย" ไปขับ**ฮอนดา**ไม่ว่าจะเป็น **ซีวิค** หรือ **แอคคอร์ด** ก็ไม่เลวสำหรับนโยบาย **ฮอนดา คาร์ส ไทยแลนด์** และผลก็แล่นเป็นที่น่าพอใจ เป็นรถหน้าใหม่ที่มาแรงตรงตามความคาดหมายของ *"นายขอบล้อ"* ที่ว่าไว้แต่ปลายปีก่อน ■ เห็นพรรคพวกเขียนข่าวแปะข้างฝาไว้ร่วมเดือนจะรอลงพร้อมรถใหม่ออกตลาด ถ้า**สยามอินเตอร์เนชันแนล คอร์ปอเรชัน** พร้อมจะออก **ซูซูกิ เอสเอ 413** (เดิมทีจะใช้ชื่อ "สวิฟท์") เมื่อไรกระซิบบ้างนะพี่นะ เข็ดเขี้ยวเยี่ยวขี้จาก **เรอโนลต์ 20 ทีเอส บริษัท อิตัลไทย อุตสาหกรรม จำกัด** เบนเข็มไปขายรถเครนยี่ห้อ **ทาดาโน** เรียบร้อยแล้วเออ...มันค่อยตรงกับฟิลด์ผู้รับเหมาหน่อย ■ รองเมืองซอย 5 กองบัญชาการของค่าย**ยนตรกิจ** เปิดแนวรุกข้ามแดนไปสร้างโชว์รูม **เปอโฌต์ ซีตรอง** รถยุโรปราคาปานกลางในใจกลางอาณาจักร **สยามกลการ** ย่านหน้าสนามกีฬาแห่งชาติ ก็เก๋ไปอีกแบบ...!

พอกันทีเดือนนี้ ของดี ๆ เก็บเอาไว้เล่าเดือนหน้ากันมั้ง เกล้ากระผมไม่อยากถูกซังเร็วเกินไป

ขุนพล่อยพจนารถ

สร้างถนนต้อนรับศักใหม่

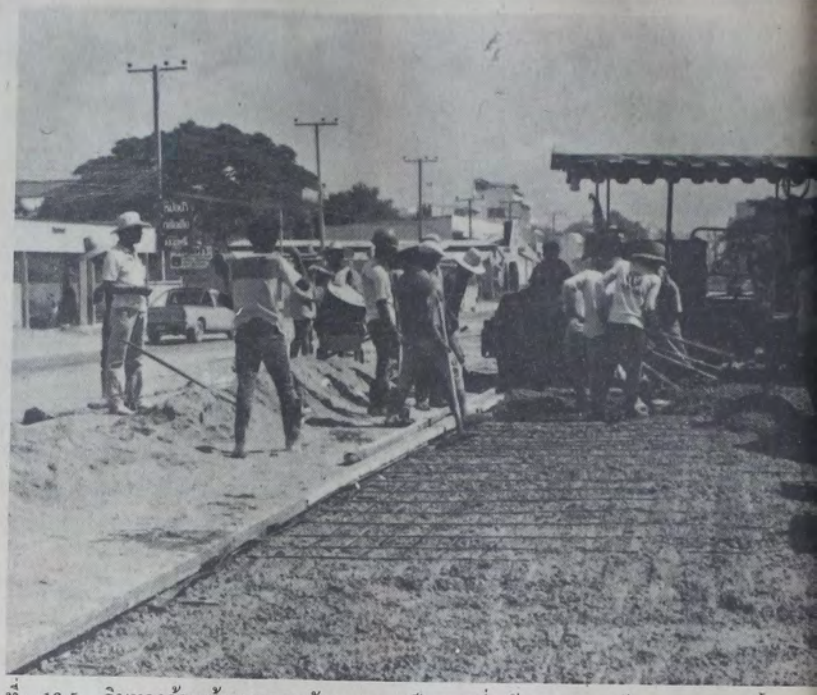


ในฉบับส่งท้ายปีเก่าต้อนรับศักราชใหม่ ก่อนอื่นคอลัมน์ *"ข่าวถนนใหม่"* ขออวยพรให้ท่านประสพแต่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนทั่วประเทศไทยนะครับ

ฉบับนี้ *"ข่าวถนนใหม่"* ได้นำข่าวการบูรณะปรับปรุงถนนของกรมทางหลวงมาเผยแพร่ให้ท่านที่ต้องการจะเดินทางไปท่องเที่ยวยังจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อสัมผัสไอหนาว ในเทศกาลปีใหม่นี้ ได้ทราบ

ขยายทางแคบนดอกเอื้อง

ถนนสายที่ว่านี้ คือ เส้นทางสายเชียงใหม่-แม่ริม เริ่มต้นจาก กม.3.3–17.9 ทางดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 107 ซึ่งมีแนวทางพุ่งไปสู่ทิศเหนือ ผ่านอำเภอแม่ริม อำเภอแม่แตง อำเภอเชียงดาว ไปสิ้นสุดที่อำเภอฝาง หลักกม.ที่ 153 ตลอดสองข้างทางของถนนสายนี้เป็นพื้นที่เกษตรกรรมหลายประเภท อาทิ ข้าว ลิ้นจี่ ลำไย ฯลฯ ทั้งยังมีแหล่งท่องเที่ยวมากมาย เช่น ที่กม.



ที่ 16.5 ริมทางด้านซ้ายบรรจบกับทางหลวงจังหวัดหมายเลข 1096 ท่านจะพบกับ ปางช้าง น้ำตกแม่สา แม่สาเวลเลย์ และสวนเอราวัณ เป็นต้น

แต่เดิมนั้น เส้นทางสายนี้เป็นทางลาดยางกว้างประมาณ 6–7 เมตร ไหล่ทางเป็นลูกรัง ซึ่งชำรุดอยู่เสมอ เนื่องจากเป็นทางที่สร้างมานานแล้ว นอกจากนี้ความกว้างของถนนยังไม่เพียงพอจะรองรับการจราจรของยวดยานที่หนาแน่นขึ้นตามลำดับ อีกด้วย

กรมทางหลวงจึงได้ปรับปรุงทาง



ท.ทหารอดทน





ใหม่ให้เป็นทางมาตรฐาน SD และได้ขยายผิวจราจรเพิ่มขึ้นโดยออกแบบให้เป็นทางคู่ขนาน (DIVIDED HIGHWAY) 4 ช่องจราจร มีเกาะแบ่งกลางถนน ผิวทางเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กหนา 23 ซม. พร้อมผิวทางแบ่งเป็น 4 ช่องจราจร เกาะกลางถนนกว้าง 1.5 เมตร มีทางสำหรับจักรยานและคนเดินเป็นผิวคอนกรีตเสริมเหล็กหนา 10 ซม. กว้างข้างละ 2.45 เมตร และใต้ทางจักรยานทั้ง 2 ข้างฝังท่อระบายน้ำขนาด 1 เมตรตลอดแนว



ช่วง กม.4.5–กม. 8.2 เขตทางกว้างข้างละ 15 เมตร แบ่งเป็น 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางถนนกว้าง 3.90 เมตร ไหล่ทางลาดยาง กว้างข้างละ 1.50 เมตร มีทางจักรยานกว้าง 2 เมตร ระหว่าง ไหล่ทางกับทางจักรยานมีคันคอนกรีตกว้าง 30 ซม. สูง 25 ซม. เพื่อแบ่งการจราจรของรถยนต์และจักรยาน

ต่อมาคือช่วง กม.8.2–13.8 เขตทางกว้างข้างละ 15 เมตร มีเกาะกลางถนนกว้าง 3.90 เมตร ไหล่ทางลาดยางกว้างข้างละ 2.50 เมตร ทั้งได้ติดตั้งเสาไฟฟ้า และสัญญาณไฟจราจรในย่านชุมชนด้วย

กรมทางหลวงได้แบ่งการปรับปรุงซ่อมแซมออกเป็นช่วง ๆ ดังนี้

ในช่วง กม. 3.3–กม. 4.6 และช่วง กม.13.8–กม. 17.9 ซึ่งเป็นเขตชุมชนหนาแน่น มีเขตทางกว้างข้างละ 10 เมตร

การบูรณะก่อสร้างถนนสายนี้ใช้งบประมาณตามสัญญา 153.5 ล้านบาท โดยเริ่มสัญญาเมื่อ 15 กันยายน 2526 และสิ้นสุดสัญญาไปแล้วตั้งแต่ 4 สิงหาคม 2528 อย่างไรก็ตาม คาดว่าการปรับปรุงทางสายนี้จะแล้วเสร็จในต้นปี 2529 นี้

นี่ก็เป็นโอกาสดีของนักเดินทางทั้งหลายที่ชอบเปลี่ยนบรรยากาศ และรักธรรมชาติแห่งเหมันตฤดู เทศกาลปีใหม่นี้ก็ขอให้สนุกสนานกันบนถนนสาย เชียงใหม่–แม่ริม นะครับ

ทางใหม่เมืองพระปฐม

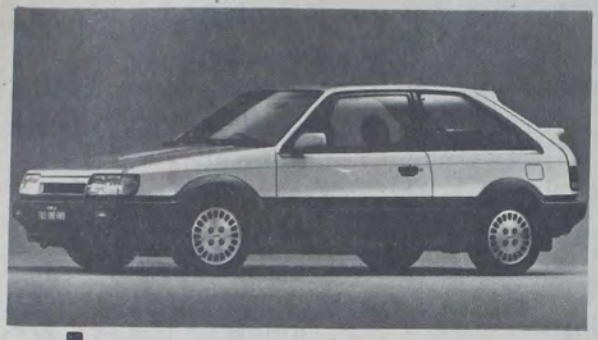
เส้นทางอีกสายหนึ่งที่จะแนะนำนี้ เป็นถนนตัดใหม่ ยังไม่มีชื่อ นั่นคือทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3036 สายนครปฐม–วัดสามง่าม–บรรจบทางหลวงหมายเลข 3035 ในเขต จ.นครปฐม

การก่อสร้างถนนสายใหม่นี้เริ่มตั้งแต่ กม. ที่0–26.3 รวมทั้งสิ้น 26.3 กม. ผิวจราจรเป็นแบบมาตรฐาน F4 คือกว้าง 5.50 เมตร และมีไหล่ทางกว้างข้างละ 1.75 เมตร ลาดยางแอสฟัลติคคอนกรีต 2 ชั้น

ในการก่อสร้างทางสายนี้ มีบริษัทสยามซีวิลเอนจิเนียริง เป็นผู้ดำเนินงานด้วยงบประมาณทั้งสิ้น 69.5 ล้านบาท โดยได้เริ่มก่อสร้างมาตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2527 และมีกำหนดแล้วเสร็จตามสัญญาในวันที่ 31 มีนาคม 2529 ซึ่งขณะนี้งานได้คืบหน้าไปกว่า 80% แล้ว คาดว่าจะเสร็จสมบูรณ์ตามเวลาที่กำหนด

นั่นก็เป็นข่าวการปรับปรุงและก่อสร้างถนนสายใหม่ทั้งสองสาย ขอเชิญท่านไปใช้กันให้สะใจ

สำหรับคอลัมน์ "ข่าวถนนใหม่" ก็ขอเตือนท่านทิ้งท้ายไว้เช่นทุกฉบับว่า "อย่าประมาท" แล้วพบกันใหม่ในพอศอหน้า สวัสดีครับ



เสี่ยครับ... อย่าเพิ่งร้องไห้



ผมโชคดีที่พ่อแม่ของผมไม่ได้ทำธุรกิจเกี่ยวกับรถยนต์ ไม่เช่นนั้นผมในฐานะผู้สืบสกุลก็คงจะต้องเป็นผู้ค้ารถ และเมื่อตกมาถึง พศ.นี้ หนังสือพิมพ์คงลงข่าวว่าผมฆ่าตัวตาย เพราะทำการค้าล่มจมไม่มีเงินใช้หนี้ !!

ผมเขียนไว้ในคอลัมน์นี้หลายครั้งหลายหน และเขียนไว้ล่วงหน้าเกือบ 2 ปีมาแล้วว่าภาวะตลาดรถยนต์บ้านเรามันเรียวลง อันเนื่องมาจากปัญหาหลายอย่างที่กดดัน เช่น การลดค่าเงินบาทครั้งแล้วครั้งเล่า ปัญหาด้านข้อกำหนดเกี่ยวกับนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ความล้มเหลวในโครงสร้างราคาเชื้อเพลิง ปัญหาโครงสร้างภาษีที่เน้นจะขูดรีดคนที่จำเป็นจะต้องมีรถใช้ และปัญหาที่สำคัญอีกอันหนึ่งก็คือรายได้ของประชากรส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์ต่ำไม่มีกำลังซื้อรถ สิ่งเหล่านี้คือตัวปัญหาที่ทำให้ธุรกิจรถยนต์ไม่มีการขยายตัว

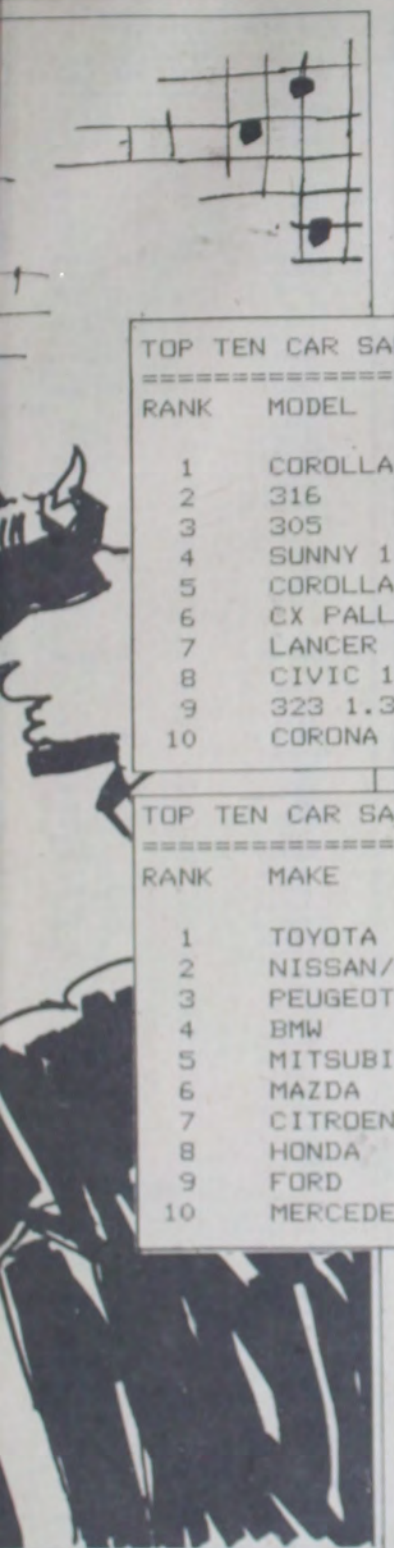
พลิกหนังสือพิมพ์เราจะพบการขายรุสตอครถยนต์ทั้งเก่าและใหม่อย่างโจ่งแจ้ง รุสตอคทั้งเพื่อไล่รุ่นเก่าจะเอารุ่นใหม่ออก และรุสตอคเพราะจำเป็นต้องทำดีกว่าปล่อยให้ธนาคารยึดไปเลหลัง ปัจจุบันนี้รถเก๋งใหม่จากห้างหลายยี่ห้อวางเงินล่วงหน้าไม่ถึง 30,000 บาทก็สามารถขับออกไปเฉิดฉายได้ แต่คนที่จะทำอย่างนั้นได้ต้องมีรายได้เกินกว่าเดือนละ 20,000 บาท และใครเคยคำนวณดูไหมว่ารถราคาประมาณ 300,000 บาท นั้นเฉพาะดอกเบี้ยที่จะต้องจ่ายในเวลา 4 ปีครึ่งเป็นเงินเท่าไร ?

ประมาณ 400,000 บาทนะครับ!

ถ้าเอามารวมกันราคารถคันหนึ่งก็ตก 700,000 กว่าบาท ถ้าท่านเป็นชาวญี่ปุ่นและซื้อรถคันเดียวกันนั้นจะซื้อได้ 7 คัน เป็นอย่างน้อย นี่คือความโหดเหี้ยมของระบบภาษี ความผิดพลาดของนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ที่บังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศอย่างขาดเหตุผล

เวลา 4 ปีครึ่ง สะสมเงินได้ 700,000 บาท เหลือเป็นเศษเหล็กวิ่งได้ที่เหลือมูลค่า





ไม่ถึง 100,000 บาท มันเท่ากับท่านลงทุนหรือใช้จ่ายเพื่อการเดินทางเดือนละกว่า 11,000 บาท นี่คิดเฉพาะตัวพาหนะ ถ้าคิดโสหุ้ยเช่นน้ำมันเชื้อเพลิง, หล่อลื่น ค่าบำรุงรักษา ค่าตกแต่งต่าง ๆ เข้าไปอีกอย่างน้อยเดือนละ 2,500 บาท รวมแล้วก็ตกเดือนละ 13,500 บาท

ในสภาวะเศรษฐกิจอย่างนี้คนขายก็อยากจะขายให้ได้ คนซื้อก็อยากจะซื้อเพราะไม่ต้องใช้เงินออมมากนัก แต่ในที่สุดคน 2 กลุ่มนี้จะทำให้คนกลุ่มที่ 3 มีงานทำคือพนักงานยึดรถ !

เมื่อไม่นานมานี้มีบริษัทแห่งหนึ่งขายรถกระบะด้วยเงินดาวน์ไปในราคาต่ำ ผู้ซื้อยกขบวนมาซื้อแล้วเอาไปใช้ขายสินค้าต้องห้ามตามชายแดน ประมาณ 3 เดือนต่อมาทางราชการก็ตรวจจับและยึดรถคนซื้อไม่เดือดร้อนเพราะเขาตั้งใจไว้แล้วว่าเงิน 30,000 กับเวลาใช้ 3 เดือนมันพอคุ้มกับการค้าแบบนั้น ผลที่ออกมาก็คือบริษัทแห่งนั้นขาดทุนไม่รู้กี่สิบล้าน รถเก่งมันคงไม่จบลงอย่างเลวร้ายนัก แต่รถราคา 300,000 เมื่อขึ้นโชว์รูมรถใช้แล้วมันจะเหลือกี่แสน

มันไม่คุ้มแน่ ๆ ไม่ว่าจะคำนวณด้วยเครื่องคิดเลขยี่ห้อไหน

ผมมองสภาพการณ์ที่เป็นอยู่แล้วก็พิจารณายาวออกไป มิได้มีเจตนาจะเบรคผู้ใดทั้งสิ้น

มีผู้พยากรณ์ไว้ว่ารัฐบาลจะปรับราคาเชื้อเพลิงทั้งเบนซินและดีเซลประมาณเดือนมกราคม (กว่าบทความนี้จะถึงมือท่านอาจ

TOP TEN CAR SALES SEPT 1985

RANK	MODEL	UNITS
1	COROLLA 1.3	197
2	316	146
3	305	138
4	SUNNY 1.3	104
5	COROLLA 1.6	76
6	CX PALLAS	71
7	LANCER 1.3	61
8	CIVIC 1.5	55
9	323 1.3	42
10	CORONA 1.6	41

TOP TEN CAR SALES SEPT 1984

RANK	MODEL	UNITS
1	COROLLA 1.3	276
2	SUNNY 1.3	236
3	316	207
4	GALANT 1.6	158
5	626 1.8	126
6	505	114
7	CORONA 1.8	92
8	CORONA 1.6	84
9	GALANT 1.8	83
10	626 1.6	74

TOP TEN CAR SALES SEPT 1985

RANK	MAKE	UNITS
1	TOYOTA	341
2	NISSAN/DATSUN	184
3	PEUGEOT	171
4	BMW	169
5	MITSUBISHI	136
6	MAZDA	98
7	CITROEN	93
8	HONDA	81
9	FORD	33
10	MERCEDES-BENZ	28

TOP TEN CAR SALES SEPT 1984

RANK	MAKE	UNITS
1	TOYOTA	529
2	NISSAN/DATSUN	473
3	MITSUBISHI	281
4	BMW	228
5	MAZDA	225
6	PEUGEOT	114
7	HONDA	77
8	VOLVO	53
9	MERCEDES-BENZ	47
10	SUBARU	36

สถิติเปรียบเทียบยอดการขายรถยนต์

ยี่ห้อ	กค.-กย. 27	กค.-กย. 28	+ (-)	ร้อยละ
บีเอมดับเบิลยู	1,088	1,080	(8)	- 0.73
ซีตรอง	58	226	168	289.65
ฮอนดา	162	226	64	39.50
มาซดา	576	291	(285)	- 49.48
เมร์เซเดส เบนซ์	143	86	(57)	- 39.86
มิตซูบิชิ	629	384	(245)	- 38.95
นิสสัน	1,114	617	(497)	- 44.61
เปอโฌต์	326	960	634	194.48
โตโยตา	1,328	1,083	(245)	- 18.45
โวลโว	133	82	(51)	- 38.34

สถิติเปรียบเทียบยอดการขายรถบรรทุก

ปี พศ.	ทั้งปี	มค.-ตค.	+ (-)	ร้อยละ
2524	61,885	—	—	—
2525	63,671	—	1,786	+ 2.88
2526	85,382	—	21,711	+ 34.10
2527	81,683	65,814	(3,645)	- 4.27
2528	—	51,359	(14,455)	- 21.96

จะมีการปรับไปแล้ว)ให้เบนซินกับดีเซลมีราคาใกล้เคียงกัน เบนซินจะถูกลงและดีเซลจะแพงขึ้น (เล็กน้อย) ถ้าการณ์เป็นไปเช่นนั้นคิดว่าคงไม่มีอะไรดีขึ้นสำหรับการค้าขายรถเก๋งเพราะมี"มารราคา" ขวางอยู่ ทั้งนี้ก็เพราะว่า ค่าเงินบาทลดลงอีกครั้งหนึ่งเมื่อ 3 ธันวาคม หลังจากเคยลดมาแล้วครั้งหนึ่งเมื่อ 5 พฤศจิกายน 2527 (เงินบาทลดลงไปอิงดอลลาร์สหรัฐ) การอ่อนตัวของเงินบาทอาจจะดีขึ้นบ้างด้านการส่งออก แต่ด้านธุรกิจรถยนต์ที่มีแต่การนำเข้ามันมีแต่จะทำให้ราคาแพงขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งรถจากญี่ปุ่น เป็นที่แน่นอนว่ารถที่จะออกจำหน่ายตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2529 เป็นต้นไปจะต้องแพงขึ้นอีกไม่ต่ำกว่า 15%

เมื่อสินค้าราคาสูงขึ้นในขณะที่รายได้ลดลง ไม่ต้องถามนักเศรษฐศาสตร์คนไหนหรอกครับ ผมก็ตอบได้ว่าการขายจะฝืดยิ่งขึ้น

เสี่ยครับ...อย่าเพิ่งร้องไห้!

ผมมองดูตัวเลขการขายรถ 10 ยี่ห้อที่เคยทำมาค้าคล่องมาก่อน โดยเทียบกันในช่วงไตรมาสที่ 3 ปี 28 กับไตรมาสที่ 3 ของปี 27 พบว่า 7 ใน 10 ยี่ห้อมียอดขายลดลง ผมขอเอาตัวเลขมาเรียงให้ดูดังนี้

ถ้าเราพิจารณาตัวเลขเฉพาะเดือนกันยายนเดือนเดียว เดือนกันยายน 2528 เป็นเดือนที่ตลาดรถยนต์ซบเซาที่สุดในระยะ 4 ปี ที่ผ่านมา คือขายได้เพียง 1,392 คัน ในขณะที่เดือนเดียวกันของปี 2527 ขายได้ 2,162 คัน ตัวเลขต่างกัน 790 คัน หรือลดลงร้อยละ 36.54 ถ้ามองเฉพาะไตรมาสที่ 3 ปี 2528 ขายได้ 5,241 คัน เทียบกับปีก่อนขายได้ 5,834 คัน ลดลง 593 คัน หรือร้อยละ 10.16 คราวนี้เราเอา 3 ไตรมาสมารวมกัน ตัวเลขของปี 2528 ทำได้ 17,959 คัน ในขณะที่ปี 27 ขายได้ 24,153 คัน เท่ากับลดลง 6,194 คัน หรือร้อยละ 25.64 นี่มันไม่ใช่เรื่องเล็กน้อยเลย

'88 CAR SALES STATISTIC---

MAKE/MODEL	SEPT	TOTAL	MARKET SHARE
ALFA ROMEO			
ALFETTA	0		
GIULIETTA	0	0	0.00%
BMW			
316	146		
520I	23	169	12.14%
CITROEN			
BX 16			
CX 20	22		
CX PALLAS	71	93	6.68%
DAIHATSU			
CHARADE	9	9	0.65%
FIAT			
BRAVA 1.6	0		
BRAVA GTI	0		
ARGENTA 2.0	0		
POLSKI 1.3	0		
POLONEZ 1.5	0	0	0.00%
FORD			
LASER 1.3	5		
TELSTAR 1.6	2		
TELSTAR 1.8	26	33	2.37%
HOLDEN			
COMMODORE 1.9	0		
COMMODORE 2.8	0	0	0.00%
HONDA			
ACCORD 1.8	26		
CIVIC 1.5	55	81	5.82%
ISUZU			
ASKA 1.8	4		
ASKA 2.0	1	5	0.36%
LANCIA			
BETA 2.0	0		
BETA COUPE 2.0	0	0	0.00%
MAZDA			
323 1.3	42		
323 1.5	0		
626 1.6	17		
626 1.8	39	98	7.04%
MERCEDES-BENZ			
200	0		
230E	28		
300D	0	28	2.01%
MITSUBISHI			
LANCER 1.3	61		
LANCER 1.4	14		
LANCER 1.5	11		
LANCER 1.6	18		
GALANT 1.6	7		
GALANT 1.8	25	136	9.77%
NISSAN/DATSUN			
BLUEBIRD 1.6	15		
BLUEBIRD 1.8	4		
CEDRIC 2.8	2		
MARCH 1.0	16		
PULSAR 1.5	7		
SKYLINE 2.0	1		
STANZA 1.6	3		
STANZA 1.8	32		
SUNNY 1.3	104		
SUNNY 1.5	0	184	13.22%
PEUGEOT			
305	138		
505	33	171	12.28%
SUBARU			
6LT 1.6	5		
GR 1.8	18		
SWING BACK 1.6	0	23	1.65%
SUZUKI			
FRONTE	0	0	0.00%
TOYOTA			
COROLLA 1.3	197		
COROLLA 1.6	76		
CORONA 1.6	41		
CORONA 1.8	24		
CROWN 2.0	0		
CROWN 2.8	3	341	24.50%
VOLKSWAGEN			
GOLF	0	0	0.00%
VOLVO			
244	16		
245	3		
760	2	21	1.51%
TOTAL		1,392	100.00%

1985 CAR SALES STATISTIC

MAKE	JUL	AUG	SEPT	3.QUARTER TOTAL	MARKET SHARE	GRAND TOTAL	MARKET SHARE
ALFA ROMEO	4	4	0	8	0.15%	34	0.19%
BMW	516	395	169	1,080	20.61%	2,302	12.82%
CITROEN	68	65	93	226	4.31%	1,221	6.80%
DAIHATSU	7	3	9	19	0.36%	36	0.20%
FIAT	2	0	0	2	0.04%	102	0.57%
FORD	39	19	33	91	1.74%	395	2.20%
HOLDEN	2	1	0	3	0.06%	56	0.31%
HONDA	76	69	81	226	4.31%	827	4.60%
ISUZU	3	9	5	17	0.32%	131	0.73%
LANCIA	0	0	0	0	0.00%	12	0.07%
MAZDA	79	114	98	291	5.55%	1,239	6.90%
MERCEDES-BENZ	26	32	28	86	1.64%	313	1.74%
MITSUBISHI	113	135	136	384	7.33%	2,006	11.17%
NISSAN/DATSUN	211	222	184	617	11.77%	2,342	13.04%
PEUGEOT	471	318	171	960	18.32%	2,869	15.96%
SUBARU	26	7	23	56	1.07%	292	1.63%
SUZUKI	8	2	0	10	0.19%	10	0.06%
TOYOTA	381	361	341	1,083	20.66%	3,445	19.18%
VOLVO	31	30	21	82	1.56%	327	1.82%
TOTAL	2,063	1,786	1,392	5,241	100.00%	17,959	100.00%

1984 CAR SALES STATISTIC

MAKE	JUL	AUG	SEPT	3.QUARTER TOTAL	MARKET SHARE	GRAND TOTAL	MARKET SHARE
ALFA ROMEO	0	0	0	0	0.00%	8	0.03%
BMW	482	378	228	1,088	18.65%	2,307	9.55%
CITROEN	25	14	19	58	0.99%	671	2.78%
DAIHATSU	0	2	3	5	0.09%	43	0.18%
FIAT	22	14	15	51	0.87%	255	1.06%
FORD	12	11	27	50	0.86%	445	1.84%
HOLDEN	0	16	11	27	0.46%	46	0.19%
HONDA	33	52	77	162	2.78%	405	1.68%
ISUZU	17	19	17	53	0.91%	113	0.47%
LANCIA	1	1	3	5	0.09%	47	0.19%
MAZDA	198	153	225	576	9.87%	2,478	10.26%
MERCEDES-BENZ	54	42	47	143	2.45%	513	2.12%
MITSUBISHI	189	159	281	629	10.78%	2,787	11.54%
NISSAN/DATSUN	299	342	473	1,114	19.09%	4,860	20.12%
PEUGEOT	122	90	114	326	5.59%	1,844	7.63%
SUBARU	25	13	36	74	1.27%	436	1.81%
SUZUKI	5	3	4	12	0.21%	69	0.29%
TOYOTA	388	411	529	1,328	22.76%	6,323	26.18%
VOLKSWAGEN	0	0	0	0	0.00%	0	0.00%
VOLVO	42	38	53	133	2.28%	503	2.08%
TOTAL	1,914	1,758	2,162	5,834	100.00%	24,153	100.00%

1984 CAR SALES STATISTIC

MAKE/MODEL	SEPT	TOTAL	MARKET SHARE
ALFA ROMEO			
ALFETTA	0		
GIULIETTA	0	0	0.00%
BMW			
316	207		
520i	21	228	10.55%
CITROEN			
BX 16	0		
CX 20	19		
CX PALLAS	0	19	0.88%
DAIHATSU			
CHARADE	3	3	0.14%
FIAT			
BRAVA 1.6	13		
BRAVA 2.0	0		
ARGENTA 2.0	2		
POLSKI 1.3	0		
POLONEZ 1.5	0	15	0.69%
FORD			
LASER 1.3	9		
TELSTAR 1.6	16		
TELSTAR 1.8	2	27	1.25%
HOLDEN			
COMMODORE 1.9	8		
COMMODORE 2.8	3	11	0.51%
HONDA			
ACCORD 1.8	14		
CIVIC 1.5	63	77	3.56%
ISUZU			
ASKA 1.8	13		
ASKA 2.0	4	17	0.79%
LANCIA			
BETA 2.0	2		
BETA COUPE 2.0	1	3	0.14%
MAZDA			
323 1.3	22		
323 1.5	3		
626 1.6	74		
626 1.6	126	225	10.41%
MERCEDES-BENZ			
200	0		
230E	47		
300D	0	47	2.17%
MITSUBISHI			
MIRAGE	4		
LANCER 1.4	36		
LANCER 1.5	0		
LANCER 1.6	0		
GALANT 1.6	158		
GALANT 1.8	83	281	13.00%
NISSAN/DATSUN			
BLUEBIRD 1.6	37		
BLUEBIRD 1.8	46		
CEDRIC 2.8	4		
MARCH 1.0	18		
PULSAR 1.5	1		
SKYLINE 2.0	11		
STANZA 1.6	53		
STANZA 1.8	22		
SUNNY 1.3	236		
SUNNY 1.5	45	473	21.88%
PEUGEOT			
305	0		
505	114	114	5.27%
SUBARU			
GLT 1.6	11		
GLF 1.8	24		
SWING BACK 1.6	1	36	1.67%
SUZUKI			
FRONTE	4	4	0.19%
TOYOTA			
COROLLA 1.3	276		
COROLLA 1.6	59		
CORONA 1.6	84		
CORONA 1.8	92		
CROWN 2.0	0		
CROWN 2.8	18	529	24.47%
VOLKSWAGEN			
GOLF	0	0	0.00%
VOLVO			
244	46		
245	7		
264	0	53	2.45%
TOTAL		2,162	100.00%

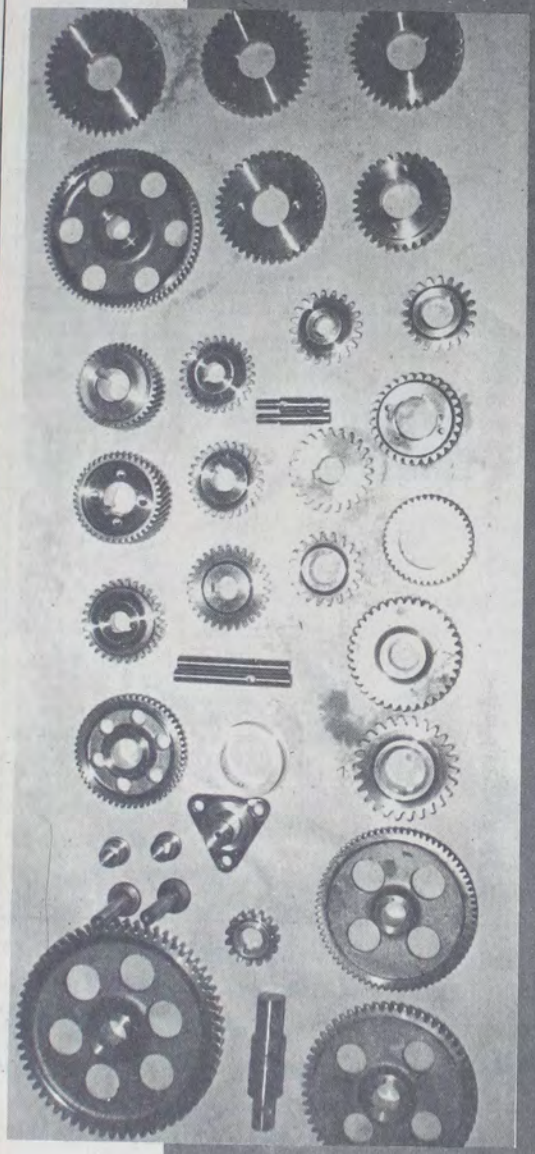
มองดูตลาดรถบรรทุกกันบ้าง เทียบตัวเลขตั้งแต่ปี 2524 จนถึงปัจจุบันจะพบว่ามันลดลง ตัวเลขสรุปของทั้ง 12 ประเภท (10 ล้อ, รถบัส รถแวน รถพิคอัพ ขนาดต่าง ๆ

ปี 2526 เป็นปีทองของวงการรถยนต์ ถ้าบริษัทใด สอบตกในปี 2526 ก็จะถูกรีไทร์ ในปีต่อมาซึ่งเราท่านก็เห็นกันอยู่แล้ว ปี 2529 เราจะบอบช้ำกันมากกว่านี้ ดังที่ผมได้สาธยายมูลเหตุของมันไปแล้ว

ครับ..เสี่ย ผมในฐานะผู้ที่จำเป็นต้องมีรถใช้ก็จะร่วมร้องไห้ไปกับเสี่ยด้วย

นายขอบล้อ

เกียร์ เมด อิน โคราช



แม้เมืองไทยจะเป็นเมืองเกษตรกรรมมาแต่โบราณกาล ก็มิได้หมายความว่ารุ่นหลังจะยึดติดอยู่เพียงแค่การเกษตร โดยภาวะแวดล้อมหลายอย่างทำให้เมืองไทยของเราวันนี้ป่ายโฉมหน้าไปหากิจการอุตสาหกรรมเพิ่มมากขึ้นทุกวัน ถ้าคนไทยสลัดนิสัย "นิยมของต่างประเทศ" ลงได้คนละนิด เราจะมองเห็นชัดเจนว่าเราสามารถผลิตสรรพสิ่งทั้งที่จำเป็นและไม่จำเป็นแก่การครองชีพได้นานาประการ

จากการบอกเล่าของผู้ประกอบและจำหน่ายรถยนต์รายใหญ่รายหนึ่งถึงความก้าวหน้าด้านผลิตชิ้นส่วนเครื่องยนต์ในประเทศ ว่าปัจจุบันนี้คนไทย วิศวกรไทย ช่างฝีมือชาวไทย สามารถผลิตเกียร์ได้แล้ว มีคุณภาพดี และมีบริษัทผู้ประกอบยานยนต์และเครื่องยนต์หลายรายในประเทศ สั่งชิ้นส่วนจากโรงงานนี้มาประกอบเครื่องยนต์ของตนออกจำหน่าย "ฟอร์มูลา" โดยพันธะหน้าที่ของสื่อสารมวลชนสาขานี้ได้พยายามติดต่อขอชมโรงงานมาเป็นเวลานาน จนกระทั่งเมื่อไม่นานมานี้เองเราจึงได้รับการสนองตอบจากผู้ผลิตเกียร์รายใหญ่ให้ไปชมโรงงานที่นครราชสีมา แต่ก่อนที่จะเข้าไปถึงรายละเอียดนั้น "ฟอร์มูลา" ใคร่ขอทำความเข้าใจกับท่านผู้อ่านในเบื้องต้นนี้ก่อนว่า

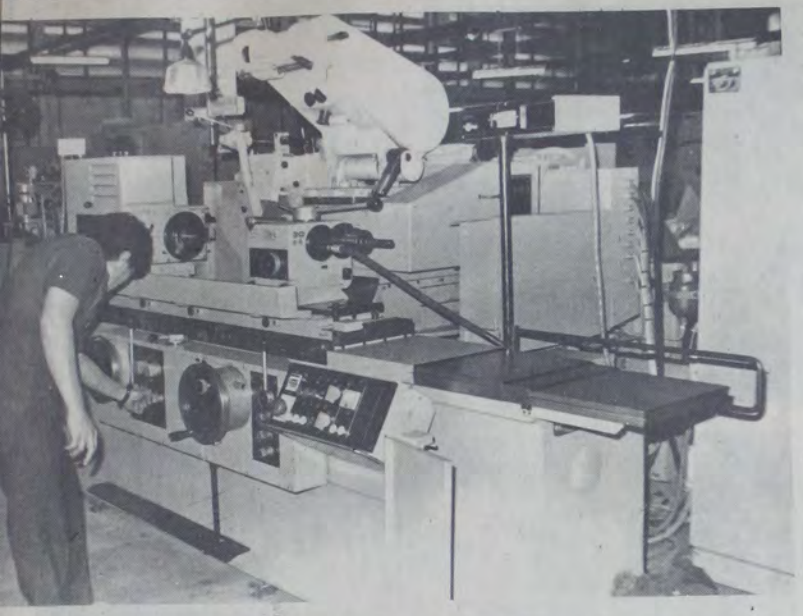
(1) บทความนี้เป็นเพียงการเล่าถึงโรงงานของคนไทยโรงงานหนึ่งที่ได้การส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาล แต่โดยความหวาดวิตกในเพทุบายบางประการจากต่างประเทศ เกรงว่าการลงบทความโดยละเอียดอาจจะเป็นผลกระทบต่อการลงทุนได้ ซึ่งเราเห็นด้วยในเหตุผลของคำขอร้อง (ที่ไม่อาจเปิดเผยได้ในเล่มนี้) จึงได้แบ่งบทความชุดนี้ออกเป็น 2 ตอน ตอนที่ 1 *"เกียร์ เมด อิน โคราช"* คือเรื่องนี้ ตอนที่ 2 **"ความก้าวหน้าของอุตสาหกรรมยานยนต์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ"** ซึ่งจะตีพิมพ์ในโอกาสต่อไป

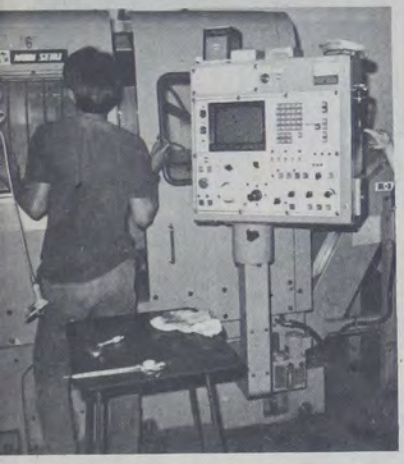
(2) สำหรับบางท่านคงจะสับสนอยู่บ้างเมื่อได้ยินคำว่า "เกียร์" (GEAR) ซึ่ง













ที่จริงแล้วความหมายของภาษาเดิมถ้าเป็นคำนามหมายถึง "เฟือง" ที่จะต้องใช้ร่วมกันกับ (เฟืองหรือโซ่) อันอื่นส่งอื่น เป็นตัวถ่ายทอดกำลังกล ถ้าเป็นคำกริยาหมายถึงการกระทำที่เป็นไปด้วยกัน ถ้าเป็นคำสะแลงก็นิยมใช้ในหนังสือพิมพ์ภาษาอังกฤษเช่นว่า "ออน เกียร์" (on gear) หมายถึงได้กระทำการ (อย่างใดอย่างหนึ่ง) ไปแล้ว

คำว่า "เข้าเกียร์" (กริยาของการขับยานยนต์) หมายถึงการโยกคันบังคับให้ไปเชื่อมเกียร์ตั้งแต่ 2 ตัวขึ้นไปทำงานประสานกัน แต่ตามความเข้าใจของชาวไทยคำว่าเกียร์หมายถึง "ชุดขับเคลื่อน" (TRANSMISSION ASSEMBLY) ซึ่งเป็นตัวส่งกำลังจากเครื่องยนต์ออกไปใช้งาน (หมุนล้อ)

ดังนั้นในบทความนี้คำว่า "เกียร์" ขอให้เข้าใจว่าเป็นเฟือง ซึ่งอาจจะเป็นหรือไม่เป็นชิ้นส่วนที่อยู่ในชุดขับเคลื่อนก็ได้!

นครราชสีมา หรือโคราช หรือเมืองย่าโม มีสิทธิ์จะเป็นเมืองอุตสาหกรรมได้ในเวลาอันสั้น เพราะมีปัจจัยอย่างพร้อมมูลที่ส่งเสริมให้เป็นไปได้ อย่างน้อยที่สุดอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถบัสรถบรรทุกที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ "เชิดชัย บอดี" ของเชิดชัย อุตสาหกรรม ก็อยู่ที่นี่ (อ่านรายละเอียดใน "ฟอร์มูลา" ฉบับมกราคม 2526) ส่วนที่เรากำลังจะกล่าวถึงนี่คือบริษัทผลิตเกียร์รายใหญ่ และทันสมัยที่สุดของประเทศ ซึ่งก็อยู่ที่เมืองย่าโมนี่เช่นเดียวกัน คือ **บริษัท พี.ซี.เอส. อินดัสเตรียล จำกัด**

จากการสนทนากับกรรมการผู้จัดการบริษัท **คุณศิริพงษ์ รุ่งโรจน์กิติยศ** ทำให้เราทราบว่าบริษัทแห่งนี้ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนในระยะเวลา 5 ปี ขณะนี้ได้ลงทุนไปแล้วประมาณ 120 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่เป็นค่าเครื่องจักร มีคนงานประมาณ 100 คน และทั้งหมดเป็นคนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การดำเนินธุรกิจเป็นผู้ผลิตเกียร์ป้อนโรงงานผลิตยานยนต์ และเครื่องยนต์ต้นกำลังที่อยู่ในกรุงเทพหรือใกล้เคียงกรุงเทพ มิได้ผลิตส่งท้องตลาดเป็นอะไหล่ หรือรับจ้างผลิตจำนวนน้อย เพราะการทำงานเป็นแบบ "มวลผลิต" การทำงานของเครื่องจักรเข้าลักษณะทำงานด้วยตัวมันเอง (ออโตเมชัน) เครื่องจักรเกือบจะทั้งหมดเป็นของใหม่ควบคุมโดยคอมพิวเตอร์ จึงต้องสร้างห้องปรับอากาศเกือบครึ่งหนึ่งของโรงงาน เพื่อรักษาอุณหภูมิของอากาศให้เหมาะสมกับ



ความละเอียดอ่อนของอุปกรณ์อิเลคทรอนิคส์ และเพื่อประสิทธิภาพการทำงานของช่างฝีมือที่ต้องทำงานอย่างประณีตด้วย

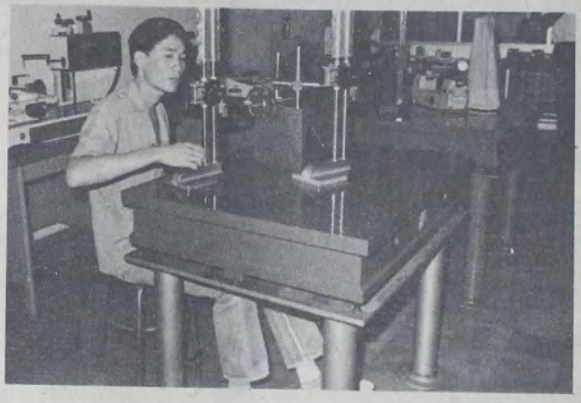
"ที่ผมไม่ไปตั้งโรงงานใกล้ๆ กรุงเทพ ก็เพราะผมอยากจะสร้างแหล่งจ้างงานขึ้นในท้องถิ่นที่เป็นบ้านเกิดของผม ช่วง



แต่ขั้นส่วนที่เราผลิตมันเล็กนิดเดียว รถบรรทุกคันหนึ่งสามารถบรรทุกได้เป็นล้าน ๆ ชิ้น มูลค่าหลายล้านบาท เมื่อคำนวณต่อชิ้นค่าขนส่งจะตกชิ้นละสตางค์เศษ ๆ ผมจึงไม่จำเป็นต้องบวกค่าขนส่งเข้าไปในตัวสินค้า"

นครราชสีมาเป็นจังหวัดใหญ่อันดับที่ 2 ของประเทศ รองจากกรุงเทพมหานคร ประชากรส่วนใหญ่ของจังหวัดประกอบอาชีพทำนา ทำไร่ เป็นหลัก มีเป็นจำนวนน้อยที่เลี้ยงสัตว์และค้าขายเป็นหลัก





สะกัดกั้นไม่ให้คนจากภาคนี้เข้าไปแออัดหางานทำในเมืองหลวง และผมเชื่อมั่นในสัจธรรมที่ว่า ข้างเผือกย่อมเกิดในป่า นอกจากนั้นทางโรงงานยังสนับสนุนการศึกษาคือให้นักศึกษาวิทยาลัยเทคโนโลยีที่นี่ได้ฝึกงานหาประสบการณ์ด้วย" คุณศิริพงษ์กล่าวในตอนหนึ่ง และเสริมว่า *"โรงงานผมอยู่ไกลโรงงานประกอบก็จริง*

ตัวจังหวัดอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ โดยทางรถยนต์ 256 กิโลเมตร

ข้อมูลจำเพาะ

จังหวัดนครราชสีมา	
ก่อตั้งเมื่อปี 2438	
เนื้อที่	21,723.6 ตร.กม.
อำเภอ	20
กิ่งอำเภอ	2
ตำบล	221
หมู่บ้าน	2,534
หลังคาเรือน	350,653
ประชากร ชาย	1,042,868
หญิง	1,031,051
รวม	2,073,919
รายได้ต่อคน/ต่อปี	7,992 บาท

สัดส่วนเปรียบเทียบ

รายการ	ทั้งประเทศ	นครราชสีมา	ร้อยละ
พื้นที่ ตร.กม.	513,115.02	21,723.60	4.23
จังหวัด	73	1	—
อำเภอ	626	20	3.19
กิ่งอำเภอ	83	2	2.40
ตำบล	6,383	211	3.30
หมู่บ้าน	57,662	2,534	4.39
ประชากร ชาย	25,187.140	1,042,868	4.14
หญิง	24,873,337	1,031,051	4.14
รวม	50,060,477	2,037.919	4.07

(สถิติของกรมการปกครอง เมื่อมิถุนายน 2527)



โวลโว 760 จีแอลอี เกียร์อัตโนมัติ



โวลโว ผลิตรถยนต์นั่งมาเกือบ 60 ปีแล้วคือเริ่มตั้งแต่ปี 1927 รุ่น ที่ทำสถิติยอดขายสำหรับโวลโวเองมีรุ่นอนุกรม 140/160 ผลิตขายไปประมาณ 1.4 ล้านคัน และสถิตินี้ต่อมาถูกแซงโดยรุ่นอนุกรม 240/260 ซึ่งเริ่มผลิตตั้งแต่ปี 1974 เปลี่ยนแปลงโฉมครั้งใหญ่ในปี 1979 มียอดผลิตจำหน่ายทั่วโลก ถึงขณะนี้ประมาณ 2 ล้านคัน และโดยที่อนุกรมนี้ตลาดทั่วโลกยังให้ความนิยมอยู่อย่างไม่เสื่อมคลาย แถมในรายการแข่งรถ **European Touring Championship** ซึ่งเริ่มมาตั้งแต่ปี 1963 และเป็นแหล่งทำมาหากินอย่างสำราญของบีเอมดับเบิลยู และแจกวาร์มาโดยตลอด เมื่อโวลโว 240 เทอร์โบ (เครื่องยนต์ 2,141 ซีซี แต่เมื่อปรับค่าด้วยตัวคูณ 1.4 เพราะใช้เทอร์โบชาร์เจอร์ทำให้เทียบเท่ารถเครื่องธรรมดาขนาด 3 ลิตร) เริ่มลงแข่งในกรุพ A (หมายถึงใช้สเปคมาตรฐานที่ผลิตจำหน่ายทั่วไป) เมื่อปีก่อนก็ส่อแววว่าจะไปได้สวย คือขนะเลิศที่เบลเยียม (บีเอม 635 ได้ที่ 2 แจกวาร์ XJS ได้ที่ 3) และได้ที่ 2 และ 3 ที่อิตาลี (บีเอม 635 เข้าที่ 1) ส่วนในปีนี้คือ 1985 นั้น ขณะที่เขียนต้นฉบับอยู่นี้ แข่งไปแล้ว 9 ครั้งจากทั้งหมด 14 ครั้ง ซึ่งโวลโว 240 เทอร์โบ ขนะเลิศเสีย 5 ครั้ง และเข้าที่สอง 4 ครั้ง ซึ่งก็พอจะคาดการณ์ได้ว่าปีนี้ โวลโว 240 เทอร์โบ คงไม่แคล้วคว้าตำแหน่งแชมพ์ประจำปีในกรุพ A ไปครอง ดังนั้น จึงไม่น่าแปลกใจว่าโวลโวจะยังคงผลิตรุ่น 240 จำหน่ายต่อไป โดยจะเปลี่ยนโฉมครั้งใหญ่อีกครั้งในปี 1986 (ทั้งหน้ากระจัง ฝากระโปรงหน้า ฝากระโปรงหลัง ฯลฯ)

ส่วนโวลโวอนุกรม 700 นั้น อ่านมาถึงตรงนี้ท่านก็คงจะเข้าใจดีแล้วว่ามิได้ออกมาเพื่อทดแทนอนุกรม 200 หากแต่เป็นอรุกรมที่อัพ-เกรดขึ้นไปอีกระดับ และทางโรงงานแถลงว่าเป็นการประมวลผลงานค้นคว้าวิจัยและความรู้ประสบการณ์ทั้งหมดจนถึงปัจจุบันของโวลโวไว้ในรถอนุกรมนี้ ซึ่งปัจจุบันยอดผลิตของซีรีส์ 700 ก็สูงถึงประมาณ 60% ของรถยนต์นั่งโวลโวทั้งหมด

สำหรับตลาดเมืองไทย เราอาจจะรู้สึกว่า 760 GLE ยังมีให้เห็นไม่มากนัก ซึ่งก็เป็นด้วยรถไม่มีขายเพราะบริษัทฯ ประสบอุปสรรคบางประการ (ขณะนี้ดูเหมือนจะคลี่คลายแล้ว ต้นปี 86 คงได้เห็นกันมากขึ้น) อย่างไรก็ตามทางบริษัท *สวีเดนมอเตอร์ส* โดยคุณ*เริงชัย* ศิริทิณพงษ์ กรรมการผู้จัดการ เองก็ได้เอื้อเฟื้อให้ "ฟอร์มูลา" ยืมรถคันที่ใช้อยู่ประจำตัวมาทำการทดสอบ ซึ่งเราขอแสดงความขอบคุณไว้ ณ ที่นี้ด้วย



ภายนอก

ความที่รูปร่างหน้าตาของซีรีส์ 700 แตกต่างไปจากซีรีส์ 200 อย่างสิ้นเชิง คงจะมีส่วนทำให้ปฏิกิริยาของคนที่ได้พบเห็นในระยะแรก ๆ เอนเอียงไปในทางต่อต้านไม่น้อย เช่นบ้างก็ว่า ไม่เห็นมีเค้าโวลโวเหลืออยู่เลย บ้างก็ว่าเหมือนรถญี่ปุ่น และบ้างก็ว่าขนาดใหญ่โตเบอะบะกระเดียดไปทางรถอเมริกัน

แต่เมื่อเวลาผ่านไปเพียงไม่กี่เดือน เมื่อชักชินตาขึ้นและเห็นความมีสง่าราศี





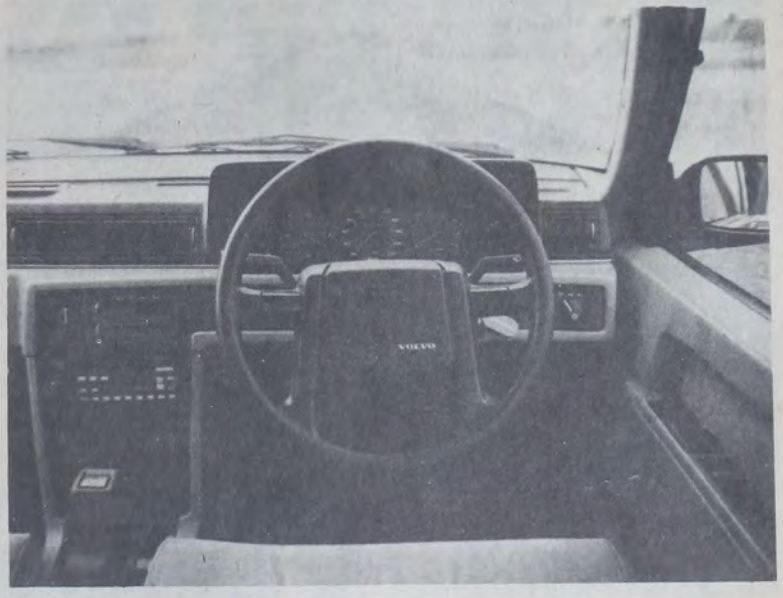


ที่ซ่อนแฝงอยู่ตามส่วนต่าง ๆ ภายใต้ความเรียบง่ายของเส้นแนวตัวถังมากขึ้นปฏิกิริยาที่ว่านั้นก็ดูเหมือนจะกลับกลายเป็นความยอมรับเกือบแทบทุกราย และถ้าผู้เขียนทายไม่ผิด คนที่เตรียมตัวเตรียมเงินพร้อมจะตกร่องปล่องชิ้นกับ 760 GLE คันที่เขาเคยเห็นว่า "ไม่สวยเหมือนรุ่นเดิม" นั้น มีจำนวนไม่น้อยเลย เพียงแต่รอจังหวะให้เปลี่ยนปีเปลี่ยนพศ.เสียก่อนเท่านั้นเป็นได้การ!

ในแง่ของความปลอดภัยอันเป็นเอกลักษณ์คู่กับโวลโวมาช้านานนั้น ซีรีส์ 700 ยังคงใช้หลักการเดิมคือ *1) ออกแบบให้ส่วนหน้าและส่วนท้ายยุบย่น ได้เป็นขั้นตอนเพื่อช่วยซึมซับหรือผ่อนแรงกระแทก 2) บริเวณห้องโดยสารสร้างให้เป็น "กรงนิรภัย" 3) ออกแบบภายในรถให้ลดการเสี่ยงต่ออันตราย ที่อาจจะเกิดแก่อวัยวะส่วนต่าง ๆ ของร่างกายให้มากที่สุด)* (ยกตัวอย่างในเยอรมันเมื่อไม่นานมานี้ ได้วิจัยพบว่ารถแวนตู้ที่ผลิตจำหน่ายโดยประเทศต่าง ๆ มีเพียง 2 ยี่ห้อเท่านั้นที่เมื่อเกิดการชนกันด้านหน้าที่ความเร็วเพียง 30–40 กม./ชม. แล้วลูกสะบ้าหัวเข่าคนขับจะไม่แตกละเอียดทั้ง 2 ข้าง!)

ในรายละเอียดของมาตรการให้ความปลอดภัยที่พอจะกล่าวถึงเป็นตัวอย่างมีเช่น การรับแรงกระแทกด้านหน้าเริ่มจากกันชนและส่วนที่ตรึงติดอยู่กับตัวรถ จากนั้นชิ้นส่วนด้านข้างซึ่งจะยุบย่นเป็นตอน ๆ ตามที่ออกแบบไว้จะรับช่วงต่อ ถัดไปจึงจะกระจายแรงไปที่หลังคาและพื้นรถ ส่วนท้ายของรถก็เช่นกัน วางถังน้ำมันอยู่ในตำแหน่งที่ปลอดภัยหน้าเพลาท้าย (แต่นอก "กรงนิรภัย") การรับแรงกระแทกและยุบย่นใช้หลักการเดียวกับส่วนหน้ารถห้องโดยสารหรือ "กรงนิรภัย" ได้รับการออกแบบให้สามารถรับแรงกระแทกได้สูงทั้งหน้า-หลัง ด้านข้าง พื้นรถ และหลังคา ระบบพวงมาลัยประกอบด้วยส่วนที่หักพับได้ และยุบย่นได้ (เหมือนเสาอากาศวิทยุ) ลอคประตูออกแบบให้ไม่ดีดประตูเปิดออกหรือติดขัดจนเปิดประตูไม่ได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ กระจกหน้าตามสเปคจะต้องสามารถรับแรงกระแทกของคน (ที่ไม่สวมเข็มขัดนิรภัย) ที่พุ่งตัวเข้าใส่ด้วยความเร็ว 50 กม./ชม. ได้โดยไม่แตกหรือหลุดออกจากกรอบ ฯลฯ





ในแง่ความสะดวกสบาย ประตูทั้ง 4 บานเปิดได้กว้าง 70 องศาและสันบันไดเตี้ย ระบบเซนทรัล ลอค มีกุญแจให้เลือกใช้ 2 ดอก ๆ นึงเป็นมาสเตอร์คีย์ใช้ได้ทุกอย่างรวมทั้งเปิด–ปิดประตูทั้ง 4 บานและฝากระโปรงท้าย พร้อมกัน ส่วนอีกดอกสำหรับมอบให้ช่างเวลานำรถเข้าซ่อมบำรุง เปิดกระโปรงท้ายและตู้เก็บของในรถไม่ได้ ห้องเก็บของท้ายรถจุ 487 ลิตร (SAE) แนวขอบเตี้ยเพื่อให้ขนขึ้นขนลงง่าย บานพับฝากระโปรงท้ายไม่ยื่นล้ำเข้าไปในห้องเก็บของให้กินเนื้อที่บรรทุกเวลาปิดฝาและควบคุมด้วยสปริงชนิดแกส 2 อัน ฝากระโปรงหน้าเปิดได้กว้าง 2 ตำแหน่งคือ สำหรับการบำรุงรักษาตามปกติ (55°) และเมื่อต้องการซ่อมหนักหรือแม้แต่ยกเครื่องโดยไม่ต้องถอดฝากระโปรง (90°) มีหลอดไฟให้แสงสว่างทั้งในห้องเก็บของ ท้ายรถและ ในห้องเครื่อง บนสปอยเลอร์หน้าติดไฟสปอท์ไลท์สี่เหลี่ยมเล็กมาให้ 1 คู่ และสีตัวถัง มีให้เลือกได้ถึง 10 สี

ภายใน

ความรู้สึกแรกที่ได้รับเมื่อก้าวขึ้นไปนั่งบนเก้าอี้คนขับก็คือ แผงหน้าปัดของ 760 GLE แลดูไม่ "คลาสสิค" เหมือนรุ่นก่อน เพราะการวางตำแหน่งมาตรวัดต่าง ๆ ตลอดจนลักษณะของตัวเลขตัวหนังสือที่เขียนกำกับและการให้สีทู–โทนชวนให้นึกถึงรถญี่ปุ่นร่วมสมัยทั่ว ๆ ไป อย่างไรก็ตาม พวงมาลัย 4 แฉกขนาดอวบมี

แป้นสี่เหลี่ยมบุนุ่มตรงกลางไว้เพื่อความปลอดภัยเมื่อเกิดการกระแทกยังคงเอกลักษณ์เดิมของโวลโวอยู่ มาตรวัดประกอบด้วยวัดความเร็ว (แสดงผล 20–220 กม./ชม.) ตัวเลขวัดระยะทาง 6 หลัก (ถึง 999,999 กม.) ทริพมิเตอร์ 3 หลัก และทศนิยม 1 ตำแหน่ง มาตรวัดรอบเครื่อง นาฬิกาชนิดเข็มโวลท์มิเตอร์ เกจวัดความดันน้ำมันเครื่อง อุณหภูมิน้ำระบายความ

เปิดปิดด้วยสวิทช์ไฟฟ้า กระจกมองข้าง 2 บานปรับตำแหน่งด้วยสวิทช์ไฟฟ้า เสาอากาศวิทยุชักเข้าออกด้วยสวิทช์ไฟฟ้า วิทยุชนิดดิจิทอลมี 6 เมมอรี พร้อมเทปออโทรีเวิร์สเล่นเทปโลหะและเทปที่อัดในระบบลดเสียงรบกวนของดอลบี้ได้ เข็มขัดนิรภัย 4 เส้น พนักพิงศีรษะ 4 ที่นั่ง (เป็นชนิดทึบทั้ง 4 อัน ซึ่งมีข้อเสียตรงที่บังวิวคนนั่งหลัง) เพดานรถซึ่งโวลโว

เห็นมุมทั้งสี่ของรถได้ทำให้การกะระยะหรือเข้าจอดในที่คับแคบไม่ยาก

สมรรถนะ

โวลโว 760 GLE ที่ผลิตจำหน่ายในเมืองไทยทางโรงงานเลือกใช้เครื่องยนต์ บี 230 เค (ตามสเปคเมืองนอกใช้เครื่อง B28E หรือ B28A อันเป็นเครื่อง 6 สูบความจุ 2.849 ซีซี จ่ายเชื้อเพลิง เลือกได้





ร้อน และปริมาณเชื้อเพลิงโดยมีไฟเตือนต่าง ๆ เรียงแถวอยู่ใต้กลุ่มมาตรวัด ที่พิเศษกว่าปกติมีเช่นไฟเตือนว่ายังไม่ได้ใช้เกียร์ 4 (เฉพาะรถที่ใช้ห้องเกียร์อัตโนมัติ) หรือกำลังใช้เกียร์ 5 โอเวอร์ไดรฟ์ (ห้องเกียร์ธรรมดา) เตือนว่ามีวงจรเบรคไม่ทำงานอยู่วงจรหนึ่ง มีหลอดไฟขาด (ไฟใหญ่ ไฟเล็ก ไฟเบรค) น้ำล้างกระจกใกล้จะหมด ฯลฯ

จุดเด่นประการหนึ่งของโวลโวตลอดมาก็คือ เก้าอี้นั่ง ซึ่งทนทาน บุหนา แน่น นั่งสบาย (ยิ่งกว่ารถชั้นยอดชื่อสี่ตัวจากเยอรมันเสียอีก) โดยเฉพาะเก้าอี้คนขับ ซึ่งของ 760 GLE นี้ปรับได้ถึง 16 ตำแหน่ง จนเหมาะกับคนรูปร่างคนเกือบทุกขนาด รวมทั้งสามารถปรับส่วนที่ดุนกระดูกบั้นเอวให้แข็ง–อ่อนได้ และปรับความสูงของเก้าอี้ทั้งด้านหน้าและด้านหลังได้

อุปกรณ์อื่น ๆ ที่ควรกล่าวถึงมี แอร์ที่เลือกบังคับทิศทางกระแสลมได้ (ให้ออกตามแผงหน้าปัดลงพื้น หรือขึ้นกระจกหน้าและกระจกหน้าต่าง) กระจกหน้าต่าง

เคยใช้ไฟมเปลือยสีขาวมาถึงรุ่นนี้ ปรับปรุงให้ดูหรูหราขึ้นโดยบุหุ้มด้วยวัสดุที่ใช้หุ้มเก้าอี้และบุผนังประตู ซึ่งวัสดุบุหุ้มนี้มีให้เลือกระหว่างผ้ากำมะหยี่สีเทา ฟ้า เบจ หรือ หนังแท้สีดำ แดง และเบจ

ความกว้างขวางนั่งสบายมีมากสมกับเป็นรถระดับราคา 1 ล้านบวกทัศนวิสัยปลอดโปร่งรอบตัว คนขับสามารถมอง

ระหว่างหัวฉีดหรือคาร์บิว)

เครื่องบี 230 เคนี้ใช้ระบบจุดระเบิด EZ 118K (ซึ่งจะได้กล่าวถึงต่อไปในหัวข้อ "ความประหยัด") และชิ้นส่วนภายในเครื่องยนต์ได้รับการพัฒนาในรายละเอียดหลายประการจากเครื่อง 2.3 ลิตร เดิมทำให้ลดการสึดหรอลงได้ประมาณ



15% (ซึ่งมีผลให้อัตราความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงขณะติดเครื่องอยู่กับที่ลดลงราว 4%) ข้อเหวี่ยงใหม่เพิ่มตุ้มน้ำหนักจาก 4 เป็น 8 อัน ลูกสูบ แหวนสูบและก้านสูบใหม่ ท่อไอดีใหม่ยาวขึ้นเพื่อให้อากาศและเชื้อเพลิงผสมกันเป็นเนื้อเดียวยิ่งขึ้น และเพื่อให้รับกับคาร์บิวใหม่ท่อคู่ดูดลง (เดิมใช้ขนิดดูดข้าง) การทำงานเริ่มด้วยท่อเดียวก่อน ต่อเมื่อกดคันเร่งถึงจุดหนึ่งจึงจะทำงานพร้อมกันทั้ง 2 ท่อ ทั้งนี้เพื่อหวังทั้งความประหยัดและสมรรถนะ อย่างไรก็ตาม ถึงแม้การปรับปรุงระบบจ่ายเชื้อเพลิง ระบบจุดระเบิด และชิ้นส่วนต่าง ๆ ที่เคลื่อนไหวของเครื่องยนต์น่าจะทำให้แรงม้าเพิ่มขึ้นมากพอสมควร แต่โรงงานโวลโว ก็กลับเลือกที่จะออกแบบให้แรงม้าเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย และใช้ประโยชน์จากการปรับปรุงดังกล่าวไปในการเพิ่มความประหยัดเชื้อเพลิง เพิ่มแรงบิด และลดไอพิษในไอเสียแทน ซึ่งกระทำโดยเปลี่ยนแคมชาฟท์ใหม่ให้มีโอเวอร์แลพน้อยกว่าเดิม (โอเวอร์แลพหมายถึงจังหวะที่ลิ้นไอดีและลิ้นไอเสียเปิดอยู่พร้อมกัน)

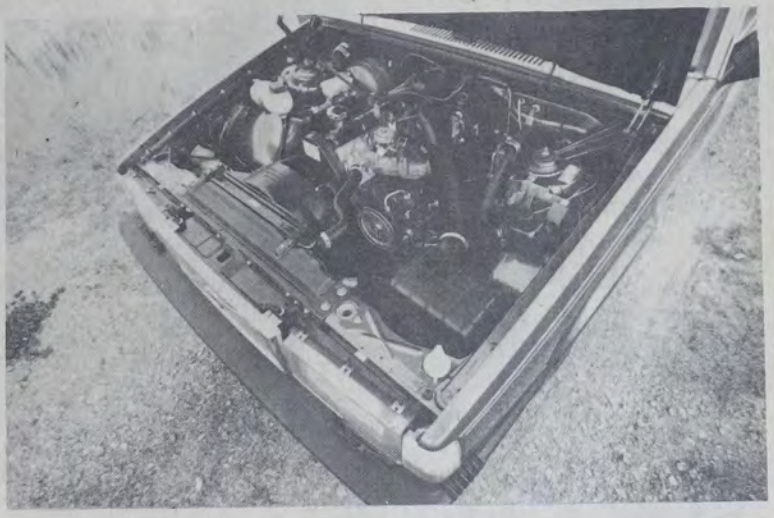
เบ็ดเสร็จแล้ว เครื่องบี 230 เค ความจุ 2,316 ซีซีให้กำลัง 109 แรงม้า (ดิน) ที่ 5,200 รตน และแรงบิด 18.9 กก.ม.(ดิน) ที่ 2,500 รตน.

อัตราเร่ง 0-100 กม./ชม.ใน 17.8 วินาที ค่อนข้างจะอืดแต่เมื่อรถเคลื่อนที่แล้ว อัตราเร่ง (คิดดาวน์) จัดว่าดีทีเดียว เช่น 60-80 กม./ชม. ในเวลาเพียง 4.1 วินาที และ 80-100 กม./ชม. ใน 5.5 วินาที ส่วนความเร็วสูงสุด 165 กม./ชม.

การควบคุมบังคับรถ

เก้าอี้นั่งคนขับของโวลโวนั้นแม้แต่ในอนุกรม 240 ก็สามารถปรับตำแหน่งได้จนพอใจอยู่แล้ว มาถึงรุ่น 760 จีเอลอี นี่ก็ยิ่งหายห่วงได้เลย (จะน่าเสียดายก็กรณีที่เจ้าของซื้อรถมาให้โชเฟอร์ขับให้นั่งเป็นประจำ ไม่ยอมยืดเส้นยืดสายเสียเองมั่ง) พวงมาลัยขนาดกำลังเหมาะมือคือ 14 3/4 นิ้ว เพาเวอร์ทำงานได้ดีตามที่ออกแบบไว้คือ เบาแรงเมื่อจอดอยู่กับที่หรือคืบคลานช้า ๆ และไม่รู้สึกว่าเบาเกินไป แต่อย่างใดแม้แต่ที่ความเร็ว 150-160 กม./ชม. วงเลี้ยวก็แคบพิเศษตามธรรมเนียม (9.9 ม.) คันเหยียบ (ซึ่งสำหรับรถคันนี้ก็มีเพียง 2 อัน) อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม คือไม่เบียดเสียดกันจนเป็นปัญหากับคนสวมรองเท้าเบอร์ใหญ่ ๆ หรือต้องแหงนเท้าขวาที่เหยียบคันเร่งอยู่ตลอดเวลาอันจะทำให้ตะคริวกินเอาง่าย ๆ กระจกมองหลังมองข้างก็ใช้งานได้ผลจริง ๆ (เห็นภาพมุมกว้างไม่หลอกหลอนและติดแน่นหนาไม่สั่นระริกเป็นผีเข้า)

คันเกียร์มีปุ่มพิเศษอยู่ด้านขวาของหัวเกียร์สำหรับกดเพื่อเปลี่ยนขึ้นลงระหว่างเกียร์ 3 และ 4 โดยเมื่อกดไม่ให้เกียร์เปลี่ยน





จาก 3 ไป 4 ตามปกติเช่นเวลาจะเร่งแซงหรือเวลาวิ่งในทางเขาที่ไม่ลาดชันจนต้องลงเกียร์ 2 ไฟเตือนจะส่องแสงบนแผงหน้าปัดให้คนขับทราบ (ว่าควรจะกดปุ่มเปลี่ยนเป็นเกียร์ 4 ในโอกาสแรกเพื่อประหยัดน้ำมันและลดภาระเครื่องยนต์) ซึ่งการออกแบบเช่นนี้ช่วยให้สะดวกสบายในทางปฏิบัติมาก

ระบบแรก 2 วงจรสามเหลี่ยม ดิสก์

เบรค 4 ล้อ เบรคมือแยกต่างหากใช้เบรคคุม เป็นสูตรของโวลโวที่ใช้มานานแล้ว และคนที่เคยใช้โวลโวจะทราบดีว่าเมื่อไปขับรถอื่น (ยกเว้นเพียง 2-3 ยี่ห้อ) จะต้องปรับตัวพอสมควรให้เคยชินกับความรู้สึกว่าเบรคไม่ค่อยให้ความมั่นใจเท่าโวลโว (โดยเฉพาะเมื่อเทียบรถจากยุโรปประเภทที่ออกแบบมาให้ผู้กขาดใช้ในประเทศขับชิดขวาเท่านั้น คือไม่สามารถย้ายหม้อลมเบรคมาอยู่ด้านคนขับในประเทศที่ขับชิดซ้าย)

ระบบกันสะเทือนด้านหน้าใช้แมค-เฟอร์สันสตรัทเช่นเดิม และด้านหลังก็ยังใช้เพลาแข็งยึดตามยาวด้วยแขนเหล็กและด้านข้างด้วยปังอาร์ดรอดเช่นเดิม แต่เพิ่มซับเฟรมและทอร์ค รอด เพื่อกันเพลาบิดตัวเวลาเร่งและเบรคและช่วยลดเสียงและความสั่นสะเทือนที่จะผ่านตัวรถเข้าไปในห้องโดยสาร

ในด้านทฤษฎีจะเป็นอย่างไรก็ตาม แต่หลังจากที่ขับไปตามถนนได้ไม่นาน เราก็พบว่า ช่วงล่างของ 760 จีแอลอี ให้ความรู้สึกนิ่มนวลกว่าซีรีส์ 240 อย่างรู้สึกได้ชัด และเมื่อวิ่งนอกเมืองด้วยความเร็ว

"ฟอร์มูลา" ทดสอบ โวลโว 760 จีแอลอี อัตโนมัติ

ข้อมูลจำเพาะทั่วไป

ผู้แทนจำหน่าย	บริษัท สวีเดน มอเตอร์ส จำกัด โทร.253-0620-32
เครื่องยนต์	4 สูบเรียง
กระบอกสูบ/ช่วงชัก	96.0/80.0 มม.
ความจุ	2,316 ซีซี.
อัตราการอัด	9.0 : 1
กำลังสูงสุด	109 แรงม้า(ดิน) ที่ 5,200 รอบ/นาที
แรงบิดสูงสุด	18.9 กก.-ม.(ดิน) ที่2,500 รอบ/นาที
ราวลูกเบี้ยว	เดี่ยวเหนือฝาสูบ
ระบบจ่ายเชื้อเพลิง	คาร์บูเรเตอร์ ท่อคู่แบบดูดลง
ระบบระบายความร้อน	น้ำ
ถังเชื้อเพลิงจุ	60 ลิตร
แบทเตอรี	12 โวลท์
อัลเทอร์เนเตอร์	55 แอมป์
ระบบถ่ายทอดกำลัง	
ขับเคลื่อน	ล้อหลัง
เกียร์ อัตโนมัติ	4 จังหวะเดินหน้า
อัตราทดเฟือง	จังหวะที่ 1. 2.45
	2. 1.45
	3. 1.00
	4. 0.69
	ถอยหลัง 2.21
	เฟืองท้าย 3.91
ตัวถังและช่วงล่าง	
ระบบกันกระเทือน	หน้าสปริงสตรัท หลังเพลาแข็ง แบบคอนแสตนท์แทรค
ระบบพวงมาลัย	ฟันเฟืองและตัวหนอน
วงเลี้ยวแคบสุด	9.9 ม.
ระบบห้ามล้อ	2 วงจรอิสระ พร้อมหม้อลมผ่อนแรง หน้าจานพร้อมช่องระบายความร้อน หลังจาน
ห้ามล้อมือ	แบบกลไกบังคับที่ล้อหลัง
ขนาดกระทะ	$5\frac{1}{2}$ เจ 14"
ยาง	ปิเรลลี ซินตูราโต ซีเอน 15 (บราซิล)
ขนาด	185 เอสอาร์ 14
มิติและน้ำหนัก	
ยาว/กว้าง/สูง	4,785/1,750/1,435 มม.
ฐานล้อ	2,770 มม.
ช่วงล้อหน้า	1,460 มม.
ช่วงล้อหลัง	1,460 มม.
น้ำหนักรถเปล่า	1,450 กก.

คะแนนผลการทดสอบ โวลโว 760 จีแอลอี อัตโนมัติ

คะแนนเปรียบเทียบโดยใช้กราฟแท่ง

	ต่ำกว่าเฉลี่ย 51-60 คะแนน	ปานกลาง 61-70 คะแนน	สูงกว่าเฉลี่ย 71-80 คะแนน	ดี 81-90 คะแนน	ดีเลิศ 91-100 คะแนน
1. ภายนอก					
2. ภายใน					
3. สมรรถนะ					
4. การควบคุมบังคับรถ					
5. ความประหยัด					
6. การบำรุงรักษา					
7. อุปกรณ์มาตรฐาน					

คะแนนเปรียบเทียบโดยใช้วงกลม



สมรรถนะ

สภาวะขณะทดสอบ

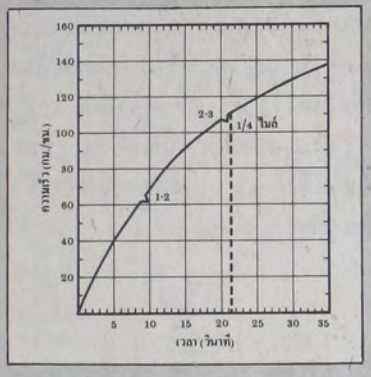
สภาพภูมิอากาศ	ท้องฟ้าแจ่มใส
อุณหภูมิ	34.0°ซ
ผิวถนน	เรียบแห้งแอสฟัลติค คอนกรีต

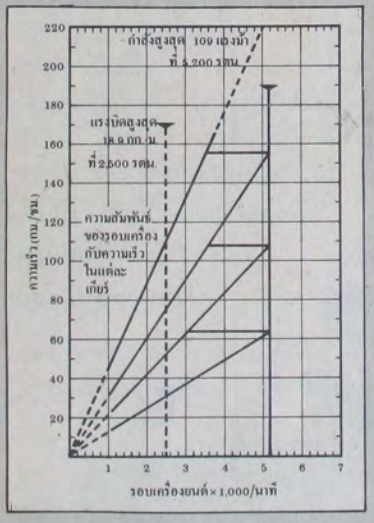
ความเร็วสูงสุดในแต่ละเกียร์

เกียร์	ความเร็วกม./ชม.	รตน.
1	63	5,200
2	104	5,200
3	155	5,200
4	165	3,820

อัตราเร่ง	กม./ชม.	วินาที
	0-40	5.1
	0-60	8.7
	0-80	12.4
	0-100	17.8
	0-120	25.5
	0-140	37.0

1/4 ไมล์ในเวลา 21.4 ที่ความเร็ว 110 กม./ชม.





อัตราเร่งเมื่อคิดดาวน์	กม./ชม.	วินาที
	40-60	3.8
	60-80	4.1
	80-100	5.5
	100-120	7.7
	120-140	11.9

ห้ามล้อเมื่อหยุดรถกะทันหันจากความเร็ว

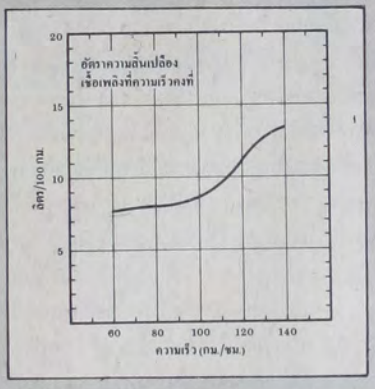
กม./ชม.	แรงเบรค(จี)	ระยะทางเบรค(เมตร)
60	0.96	14.8
100	0.95	41.4

อัตราความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง ในเกียร์ 4

ที่ความเร็วคงที่ (กม./ชม.)	กม./ลิตร	ลิตร/100 กม.
60	13.2	7.6
70	12.8	7.8
80	12.7	7.9
90	12.4	8.1
100	11.7	8.5
110	10.6	9.5
120	9.2	10.9
130	7.9	12.6
140	7.5	13.3

ระดับเสียงภายในห้องโดยสาร

กม./ชม.	เดซิเบล
90	68



120 73

ความคลาดเคลื่อนของมาตรวัดความเร็ว

เข็มชี้ที่ (กม./ชม.)	40	60	80	100	120	140
ความเร็วจริง(กม./ชม.)	34	54	74.5	95	116.5	137.5

น้ำหนักขณะทดสอบ

น้ำหนักตัวถัง	1,450 กก.
น้ำหนักผู้ทดสอบ	134 กก.
น้ำหนักอุปกรณ์	14 กก.
น้ำหนักรวม	1,598 กก.

ลมยาง

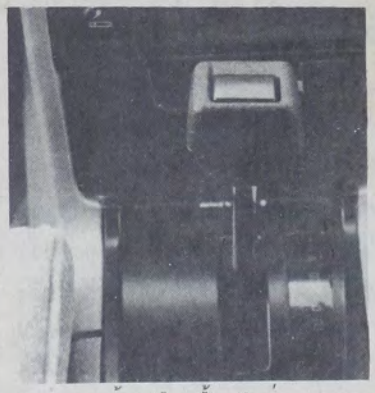
28 ปอนด์/ตร.นิ้วทั้ง 4 ล้อ

สูงสุดเท่าที่รถจะวิ่งได้ เราพบว่าเสถียรภาพในทางตรงและต่อลมปะทะด้านข้างอยู่ในเกณฑ์ดีที่เดียว การ "กระโจน" ข้ามสะพานประเภทหลังเต่าหรือประเภทคอสะพานทรุดก็มีผลกระทบเพียงเล็กน้อยต่อเสถียรภาพ เวลาเข้าโค้งจะอันเดอร์-สเตียร์นิด ๆ ซึ่งทำให้จัดอยู่ในประเภท "ปลอดภัย" มากกว่าประเภทที่อัดโค้งได้ร่อย

ความประหยัด

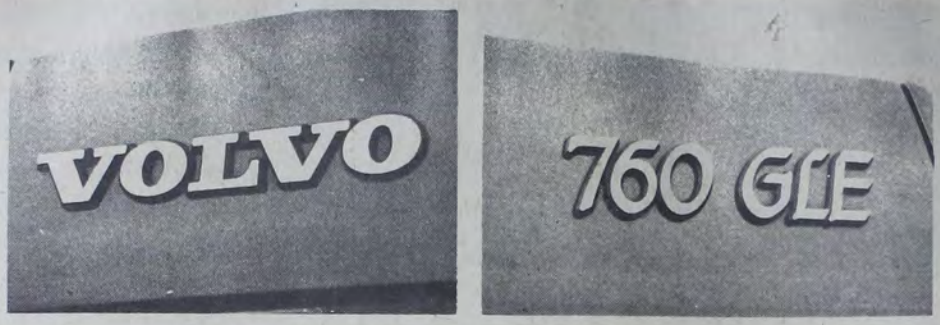
โวลโวเน้นการปรับปรุงอัตราความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงโดยใช้ระบบจุดระเบิด EZ 118K ซึ่งสรุปการทำงานโดยย่อได้ดังนี้

เริ่มต้นด้วยหลักการที่ว่า เพื่อที่จะได้ประสิทธิภาพของเครื่องยนต์สูงและ



อัตราความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงต่ำ การจุดระเบิดต้อง "แก่" จนใกล้จุด "นอค" ที่สุด และระบบปรับไฟอ่อนแก่โดยใช้แวคัมและกลไกตุ้มเหวี่ยงแบบหัว ๆ ไปไม่สามารถบรรลุเป้าหมายนี้ได้เพราะหยาบเกินไป

ดังนั้น จึงต้องมีตัวเซนเซอร์ต่าง ๆ เพื่อส่งสัญญาณเกี่ยวกับโหลดของเครื่องยนต์ (วัดจากความดันในท่อไอดี) การนอคของแต่ละสูบ (ใช้ piezoelectric crystal *เช่นหัวเข็มแผ่นเสียงสมัยก่อน) อุณหภูมิของเครื่องยนต์ (ใช้* NTC resistor *ซึ่งเมื่ออุณหภูมิต่ำความต้านทานของตัวรีซิสเตอร์จะสูง) และตำแหน่งของข้อ*



เหวี่ยง (ใช้ Aperture rotor *ตัวสนามแม่เหล็กที่ล้อมรอบ* Hall effect device *ติดตั้งอยู่ในจานจ่ายซึ่งแน่ละไม่ใช้ทองขาว และขับโดยตรงด้วยเฟืองปลายแคมชาฟท์เพื่อให้แม่นยำยิ่งขึ้น) สัญญาณทั้งหมดนี้ป้อนให้ไมโครโพรเซสเซอร์ซึ่งทำหน้าที่เป็นหน่วยควบคุม*

จากข้อมูลดังกล่าว หน่วยควบคุมจะคำนวณจังหวะการจุดระเบิดที่เหมาะสมที่สุด สำหรับแต่ละสูบแล้วส่งสัญญาณต่อไปยังหน่วยกำลัง (Power stage) *ซึ่งทำหน้าที่เหมือนสวิทช์ ตัดกระแสไฟที่ไหลไปยังขดปฐมภูมิของคอยล์ อันจะทำให้กระแสไฟแรงสูงในขดทุติยภูมิเริ่มไหลไปยังหัวนกกระจอกในจานจ่ายและต่อไปยังหัวเทียนตัวที่ถูกต้องเพื่อจุดระเบิด*

ในกรณีที่สูบใดสูบหนึ่งนอค (เช่น เพราะเติมน้ำมันที่ออกเทนต่ำกว่าเดิม หรือเหยียบคันเร่งบิดกะทันหัน) หน่วยควบคุมจะปรับไฟสำหรับสูบนั้นให้อ่อนลงทีละ 2.8° ไปจนหยุดนอค (ปรับได้มากสุด 15°) และเมื่อหยุดนอคแล้วมัน(หน่วยควบคุม) ก็จะคงตำแหน่งไฟอ่อนนั้นอยู่สักพักแล้วเริ่มปรับไฟแก่ขึ้นไปใหม่ทีละ 0.35° จนกระทั่งถึงตำแหน่งเดิม (ก่อนการนอค) หรือจนเครื่องนอคอีก)

ลักษณะพิเศษของระบบนี้ คือ "ให้บริการ" แก่แต่ละสูบเป็นเอกเทศไม่ขึ้เกียจ (ขยันปรับอยู่ตลอดเวลาตามข้อมูลที่เซนเซอร์ทั้งหลายป้อนเข้ามา) ตัดเชื้อเพลิงเมื่อถอนคันเร่ง (มีไมโครสวิทช์อยู่ใต้คันเร่ง) และรอบเครื่องสูงเกินกว่า 1,610 รตน. ปรับไฟแก่ขึ้นเมื่อคอมเพรสเซอร์แอร์ทำงาน ทำให้รอบเครื่องไม่ตก หน่วยกำลังควบคุมให้กระแสไฟที่ป้อนเข้าคอยล์มีค่า 7.5 แอมแปร์เสมอโดยไม่เกี่ยงโวลท์ของแบทเตอรี หรือความเร็วเครื่องยนต์ และทำให้คอยล์จ่ายไฟแรงดันสูง 30,000 โวลท์ให้หัวเทียนเสมอ นอกจากนี้หน่วยควบคุมจะสั่งให้ตัดไฟเมื่อรอบเครื่องถึง 6,200 รตน. อันเป็นการป้องกันการเหยียบเพลินอีกด้วย

สำหรับห้องเกียร์อัตโนมัติเองก็มีส่วนช่วยในการประหยัดเชื้อเพลิง กล่าวคือเมื่อวิ่งในเกียร์ D ที่ความเร็ว 85 กม./ชม.ขึ้นไป ลอคอัพ คลัทช์ จะทำหน้าที่ปลดทอร์ค คอนเวอร์เทอร์ออกเอง (คือ "ต่อตรง") เพื่อลดรอบเครื่องยนต์และการหมุนฟรีที่เปล่าประโยชน์

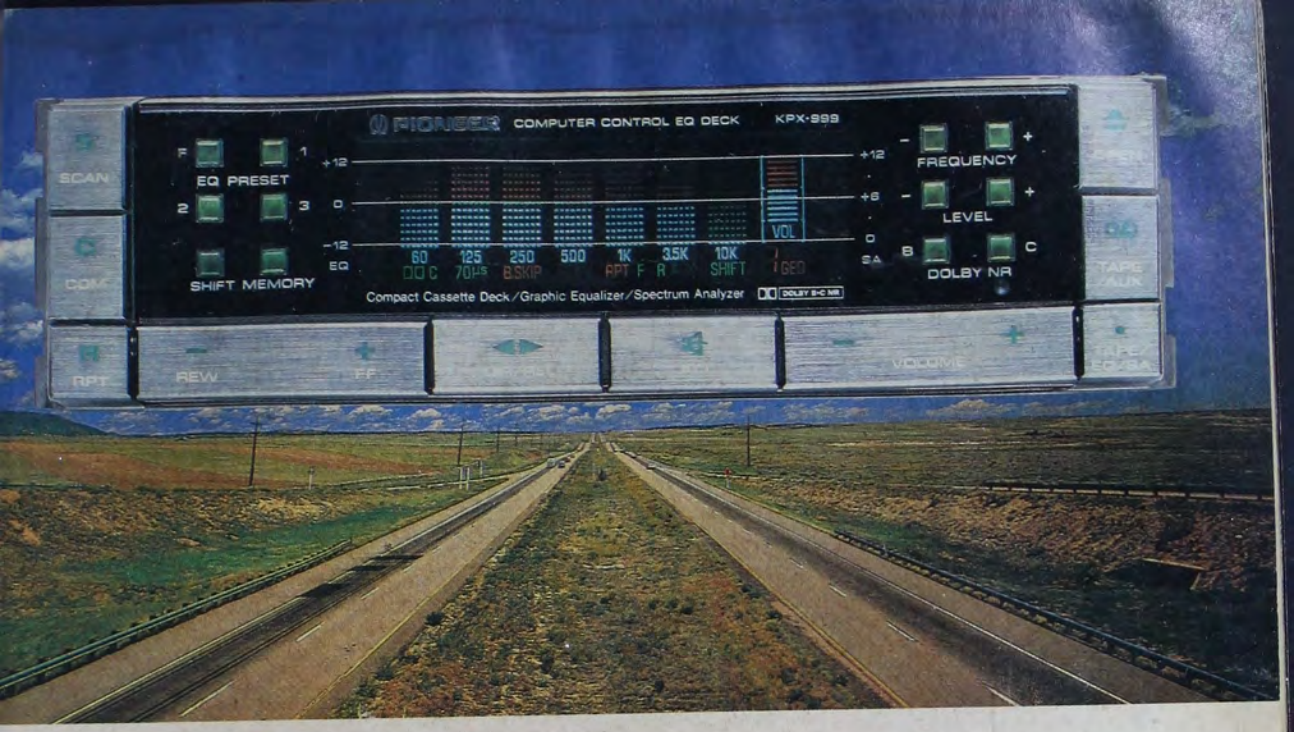
ผลการทดสอบเมื่อเทียบกับโวลโว 244 GL เครื่องยนต์ 2.1 ลิตร ที่เราเคยทดสอบมาปรากฏว่ารุ่น 760 ซึ่งหนักกว่าและใช้เครื่องยนต์ใหญ่กว่ากลับประหยัดเชื้อเพลิงกว่า คือที่ความเร็วคงที่ 80 กม./ชม. อัตราความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงวัดได้ 12.7 กม./ลิตร (244 GL 11.5 กม./ลิตร) และที่ 120 กม./ชม. วัดได้ 9.2 กม./ลิตร (244 GL 8.8 กม./ลิตร)

สรุป

ขอสรุปสั้น ๆ แค่เพียงว่า โวลโวอาจจะไม่ใช่รถดีที่สุด แต่มันก็มาจากตระกูลรถที่น่าใช้ที่สุดคันหนึ่ง คนที่เคยใช้โวลโวมาแล้วมักจะไม่ค่อยหนีไปใช้ยี่ห้ออื่น เพราะมันเป็นรถที่สร้างขึ้นมาเพื่อให้ (คนมีเงิน) ใช้งานได้จริง ๆ อย่างไว้วางใจได้และให้ความปลอดภัยสูง ไม่ใช่รถประเภทหวือหวาแต่ฉาบฉวยและกระจุกกระจิก

ที่จริงอยากจะเรียกมันว่าเป็นรถระดับหรูหราที่บักหนานสมบุกสมบันที่สุด!





New!

PIONEER®

KPX-999

เฉียบคม สมศักดิ์ศรี

LONESOME CAR-BOY จาก PIONEER เคยทำให้คุณประทับใจเพียงใด KPX-999 รุ่นใหม่จะทำให้คุณประทับใจมากยิ่งไปกว่านั้น

PIONEER KPX-999 เป็นเครื่องเล่นเทปคาสเซ็ทระบบ AUTO REVERSE พร้อม ELECTRONIC GRAPHIC EQUALIZER และ SPECTRUM ANALYZER ในเครื่องเดียวกันให้คุณภาพเสียงที่เยี่ยมยอด ทนทานเป็นเลิศ รูปทรงของ KPX-999 โฉบเฉี่ยวสะดุดตา หน้าปัดแพรวพราวล้ำยุค สวิทช์ควบคุมต่าง ๆ ทำงานได้มากมายจนคุณคาดไม่ถึงและยังจัดวางตำแหน่งอย่างเป็นระเบียบ ใช้งานแสนสะดวก ติดตั้งได้ง่าย เพิ่มความสง่างามให้กับรถคู่ใจของคุณ

KPX-999 ใช้กลไกระบบ IC FULL-LOGIC ประสิทธิภาพสูง ค้นหาเพลง เล่นซ้ำ และเลือกชนิดของเทปได้โดยอัตโนมัติ มีระบบตัดเสียงรบกวน DOLBY B/C NR หัวเทปชนิด SUPER-LAMINATED แข็งแกร่งทนทาน EQUALIZER ปรับแต่งเสียงได้กว้างถึง 7 ช่วงความถี่และบันทึกได้ แสดงการทำงานทั้งภาคเทป EQUALIZER และ SPECTRUM ANALYZER ได้บนหน้าปัดเดียวกัน นอกจากนี้ยังมีคุณสมบัติดีเด่นอื่น ๆ อีกมากมาย

และหากคุณต้องการความสุขที่เต็มรูปแบบ PIONEER ขอแนะนำภาครับวิทยุรุ่น GEX-007 (MB) TUNER ระบบ DIGITAL



หุ่นบางเฉียบ รับคลื่นได้แม่นยำ ใช้ร่วมกับ KPX-999 ได้อย่างเหมาะเจาะ ช่วยให้คุณเพลิดเพลินเต็มที่ในทุกขณะของการเดินทาง

PIONEER ทะยานไกลไปกับคุณ

พบทุกสิ่งที่ เซ็นทรัล

บริษัท เซ็นทรัลเทรดดิ้ง จำกัด
708 ถนนบำรุงเมือง โทร. 222-8171-9
โชว์รูม สยามสแควร์ 258/1 ถนนพระราม 1 โทร. 251-0151



ฮอนดา พาคลี่กิโมโน

เรื่อง : ง.งู ใจกล้า



ถึงแม้เป็นคนญี่ปุ่น แต่ผู้บริหารระดับสุดยอดของ บริษัทฮอนดาคาร์ส์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท เอเชียนฮอนดามอเตอร์ จำกัด ก็คงรู้จักคำพังเพยไทยแท้แต่โบราณที่ว่า "สิบปากว่าไม่เท่าตาเห็น...." กันเป็นอย่างดี

การส่ง PRESS INFORMATION







ไปตามหนังสือพิมพ์และนิตยสารต่าง ๆ เพื่อชี้แจงแถลงไขว่าบัดนี้ฮอนดามอเตอร์แห่งประเทศญี่ปุ่นได้เปิดสำนักงานใหญ่แห่งใหม่ขึ้นแล้ว หรือฮอนดามีรถรุ่นใหม่ ๆ หลายคันออกแสดงในงานโตเกียวมอเตอร์ โชว์'85 หรือ....ฯลฯ เป็นเรื่องที่ทำได้ง่าย และก็ทำกันอยู่แล้วเป็นปกติแต่จะไม่ดีกว่าหรือ? ถ้าสามารถนำผู้คนจากหนังสือพิมพ์หรือนิตยสารเหล่านั้นไปดูไปเห็นด้วยตาของตนเองว่า สำนักงานใหญ่แห่งใหม่ที่ว่านั้นใหญ่ขนาดไหน ใหม่ขนาดไหน ทันสมัยขนาดไหน? และรถรุ่นใหม่ที่ว่านั้น รูปร่างหน้าตาเป็นยังไง น่าซื้อน่าใช้ขนาดไหน?

บวกลบคูณหารเสร็จสรรพทั้งสองบริษัทดังกล่าวข้างต้นจึงส่งสาส์นไปยังหนังสือพิมพ์ นิตยสารรถยนต์ และนิตยสารอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวกับรถยนต์โดยตรง รวมแล้วประมาณ 30 ฉบับ เชื้อเชิญให้ส่งเจ้าหน้าที่ในกองบรรณาธิการเข้าร่วมในโครงการเดินทางสู่เกาะญี่ปุ่น เพื่อชมโรงงานผลิตของฮอนดา ชมสำนักงานใหญ่ของฮอนดามอเตอร์ซึ่งเปิดใหม่ และชมงานโตเกียว มอเตอร์โชว์ 1985 ซึ่งจัดโดยรัฐบาลญี่ปุ่นร่วมกับสมาคมอุตสาหกรรมญี่ปุ่น ผู้ลงนามในสาส์นเชิญฉบับดังกล่าวคือ นายมิทจิรุ ซาโต ประธานกรรมการบริษัทฮอนดาคาร์ส์ (ประเทศไทย) จำกัด กับนาย มิชิโระ คิตามูระ ประธานกรรมการบริษัท เอเชียนฮอนด้ามอเตอร์ จำกัด และไม่ต้องบอกก็คงจะเดากันได้ "ฟอร์มูลา" เป็นหนึ่งในบรรดาสื่อมวลชนที่ได้รับสาส์นเชิญดังกล่าว

คณะสื่อมวลชนพร้อมทั้งเจ้าหน้าที่ของฮอนดาในประเทศไทย คือ คุณธีระพัฒน์ จิวะพงศ์ รองผู้จัดการฝ่ายการตลาดของบริษัทเอเชียนฮอนดามอเตอร์ จำกัด กับคุณยรรยง ศิริพันธ์ แห่งบริษัทฮอนดาคาร์ส์ (ประเทศไทย จำกัด) และคุณชัชวาลย์ ปัณฑวิรุจน์ แห่งบริษัทซูโอ เซนโก (ประเทศไทย) จำกัด ผู้ทำประชาสัมพันธ์ให้แก่ฮอนดาในประเทศได้ออกเดินทางจากสนามบินดอนเมืองเมื่อ



ผู้เขียนกับเพื่อนสื่อมวลชน ขณะพักผ่อนอยู่ในนครโตเกียวอันสงบและสวยงาม

วันอังคารที่ 29 ตุลาคม 2528 และเดินทางกลับประเทศไทยเมื่อวันอังคารที่ 5 พฤศจิกายน 2528 รวมเวลาที่อยู่ในญี่ปุ่น 6 วันกับ 7 คืน มีพิเศษกว่าเขาเพื่อนอยู่หนึ่งคนก็คือตัวผู้เขียนเองในฐานะผู้แทนของ "ฟอร์มูลา" ซึ่งบินเดี่ยวจากประเทศไทยตั้งแต่ตอนสายของวันเสาร์ที่ 26 ตุลาคม เพื่อไปชมการแข่งขันประหยัดเชื้อเพลิง '85 ECONOPOWER RACE ซึ่งฮอนดา มอเตอร์ แห่งประเทศญี่ปุ่นจัดขึ้นในวันอาทิตย์ที่ 27 ตุลาคม หลังจากนั้นจึงเข้าร่วมคณะและเดินทางกลับพร้อม ๆ กัน

หมายกำหนดการต่าง ๆ ที่ฮอนดาจัดไว้ต้อนรับคณะสื่อมวลชนจากประเทศไทยสำหรับช่วงเวลา 1 สัปดาห์ ในญี่ปุ่นเป็นหมายกำหนดการที่จัดไว้อย่างกระชับและเคร่งครัดมากในเรื่องเวลา เริ่มจากในวันแรกคือวันพุธที่ 30 ตุลาคม ในภาคเช้าเป็นพิธีต้อนรับและเข้าชมสำนักงานใหญ่แห่งใหม่ของฮอนดา มอเตอร์ ซึ่งตั้งอยู่ ณ ย่านอาโอยามา ในกรุงโตเกียว ส่วนในภาคบ่ายรถบัสปรับอากาศที่เจ้าภาพจัดเตรียมไว้ให้ก็นำคณะสื่อมวลชนทั้งหมดเข้าสู่งานโตเกียว มอเตอร์ โชว์ '85 จริง ๆ แล้วพิธีเปิดงานอย่างเป็นทางการจะกระทำกันในตอนสายของวันรุ่งขึ้น คือในวันพฤหัสบดีที่ 31 ตุลาคม ที่ผู้เขียนและสื่อมวลชนไทยท่านอื่น ๆ สามารถเข้าชมงานได้ตั้งแต่วันพุธ ก็เนื่องจากในวันนั้น เขาจัดเป็นวันพิเศษสำหรับ PRESS หรือสื่อมวลชนโดยเฉพาะนั่นเอง (ข้อแปลกอย่างหนึ่งของโตเกียว มอเตอร์ โชว์ ที่ผู้เขียนเองก็เพิ่งทราบ คือคนญี่ปุ่นที่เข้าชมงานต้องเสียเงินค่าบัตรผ่านประตู แต่ชาวต่างชาติซึ่งมีหนังสือเดินทางแสดงกลับเข้างานได้ฟรี)

วันพฤหัสบดีที่ 31 ตุลาคม หลังจากชมงานโตเกียว มอเตอร์โชว์อีกครึ่งวัน ในช่วงบ่ายคณะของเราก็เดินทางโดยรถไฟด่วนที่คนญี่ปุ่นเรียกว่า "ชินกันเซน" ไปยังเมืองนาโงยา ซึ่งอยู่ห่างจากโตเกียวไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ประมาณ 300 กม. เราพักแรมที่นาโงยา มิยาโกะ ไฮเทล เพียง 1 คืน ในตอนเช้าของวันรุ่งขึ้นเราก็ออกเดินทางโดยรถบัสปรับอากาศไปยัง

เมืองซูซูกา เพื่อชมกิจการของฮอนดา มอเตอร์ ในเมืองนั้น

ผู้เขียนอดแปลกใจไม่ได้ที่ฮอนดาให้เวลาแก่คณะของเราเพียงครึ่งวัน สำหรับการชมสายการผลิตในโรงงาน SUZUKA FACTORY ชมกิจการของโรงเรียนฝึกหัดขับขี่ ชมฮอนดาแลนด์ อันอุดมด้วยเครื่องเล่นสารพันทำนองเดียวกับสวนสยามและแดนเนรมิตในบ้านเรา และชื่นชมกับทัศนียภาพของสนามแข่งรถ SUZUKA CIRCUIT เพราะในตอนบ่ายของวันนั้นนั่นเองคณะของเราก็ต้องอำลาซูซูกาโดยบัสปรับอากาศคันเดิม และจุดหมายปลายทางคือ เกียวโต ซึ่งอยู่ค่อนไปทางตะวันตก

เราเพลิดเพลินกับการตระเวนชมสถานที่ท่องเที่ยวในนครหลวงเดิมอันเก่าแก่นี้ 2 วัน ก่อนเดินทางโดย "ชินกันเซน" กลับโตเกียว และเดินทางคืนสู่มาตุภูมิโดยสวัสดิภาพในที่สุด โดยสรุป 6 วันกับ 7 คืน ในแดนอาทิตย์อุทัย เรามีโอกาสสัมผัสสำนักงานใหญ่แห่งใหม่ของฮอนดาประมาณ 3 ชั่วโมง เดินไปเดินมาตามอาคารต่าง ๆ ของโตเกียว มอเตอร์โชว์ '85 อีก 6 ชั่วโมง และชมกิจการต่าง ๆ ของฮอนดาในเมืองซูซูกาอีกเพียงประมาณ 5 ชั่วโมงเวลาที่เหลือหมดไปกับการเดินทางโดยรถไฟด่วนและรถบัสปรับอากาศ การเที่ยวชมสิ่งแปลก ๆ ในนครเกียวโต การเลือกซื้อของฝากเล็ก ๆ น้อย ๆ ตามร้านรวงต่าง ๆ และรับประทานอาหาร

ทั้งหมดนั่นคือ ความเป็นไปอย่างย่นย่อของผู้เขียนและเพื่อนสื่อมวลชนจากประเทศไทย รวม 30 คน ในช่วงเวลา 1 สัปดาห์ในญี่ปุ่น สิ่งต่าง ๆ ที่ได้พบได้เห็นในช่วงเวลาดังกล่าว ถ้าจะสาธยายกันทุกเรื่องและทุกแง่ทุกมุม "ฟอร์มูลา" ทั้งฉบับก็คงบันทึกได้ไม่หมด เพราะฉะนั้นผู้เขียนจะเล่าให้ฟังเพียง เรื่องที่เห็นว่าน่าสนใจและสมควรแก่การถ่ายทอดสู่ท่านผู้อ่าน คือ เรื่องสำนักงานใหญ่แห่งใหม่ของฮอนดา มอเตอร์ เรื่องโรงงาน SUZUKA FACTORY และเรื่องการแข่ง ECONO-POWER RACE

สำนักงานใหญ่ อาโอยามา

ไหน ๆ ก็จะไปชมกิจการของฮอนดาในประเทศญี่ปุ่นด้วยกันแล้ว ก็ต้องขอถือโอกาสนี้บอกเล่าประวัติความเป็นมาของผู้ผลิตรถยนต์และจักรยานยนต์รายนี้เพื่อทราบเป็นสังเขปไว้ก่อน

ฮอนดา มอเตอร์ ก่อตั้งขึ้นหลังสงครามโลกครั้งที่สอง คือในเดือนกันยายน 2491 ด้วยทุนจดทะเบียน 1 ล้านเยน แรกเริ่มเดิมทีก็เป็นเพียงบริษัทผู้ผลิตจักรยานยนต์รายเล็ก ๆ สินค้าแบบแรกที่ผลิตออกสู่ตลาด คือ จักรยานยนต์ 2 จังหวะ ขนาด 98 ซีซี อย่างไรก็ตามภายในเวลาเพียงไม่กี่ปี กิจการของผู้ผลิตรายนี้ก็เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว มีการสร้างโรงงานแห่งใหม่ มีการส่งสินค้าออกขายในต่างประเทศ มีการขยายและก่อตั้งสาขาทั้งภายในและภายนอกประเทศ ฯลฯ เพียง 7 ปี หลังจากการก่อตั้ง ฮอนดา มอเตอร์ ก็ได้กลายเป็นผู้ผลิตจักรยานยนต์รายใหญ่ที่สุดของญี่ปุ่น และในปี 2504 นั่นเอง ยอดการขายจักรยานยนต์ฮอนดาก็พุ่งขึ้นถึงระดับ 100,000 คันต่อเดือน ซึ่งเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์อุตสาหกรรมจักรยานยนต์

อาคารอาโอยามา สำนักงานใหญ่แห่งใหม่ของฮอนดามอเตอร์แห่งประเทศญี่ปุ่น

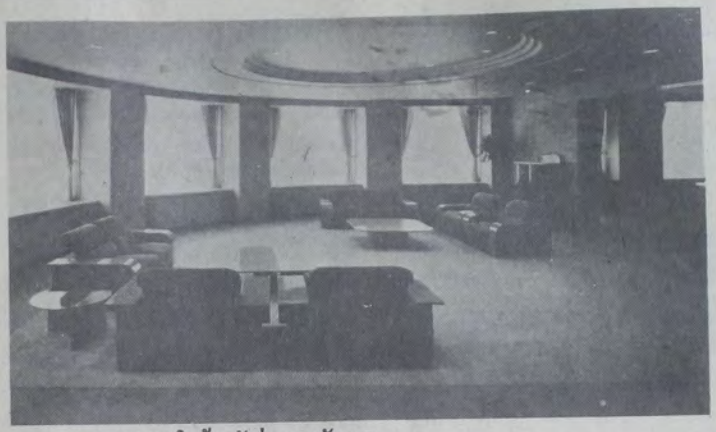


สองปีหลังจากนั้นคือในปี 2506 ฮอนด้า มอเตอร์ก็เขยิบฐานะจากผู้ผลิตจักรยานยนต์ เป็นผู้ผลิตทั้งจักรยานยนต์และรถยนต์ และรถยนต์นั่งแบบแรกที่ฮอนดาผลิตออกสู่ตลาดก็คือรถสปอร์ท เอส 500 ซึ่งนักเลงรถในบ้านเรารู้จักกันดีนั่นเอง

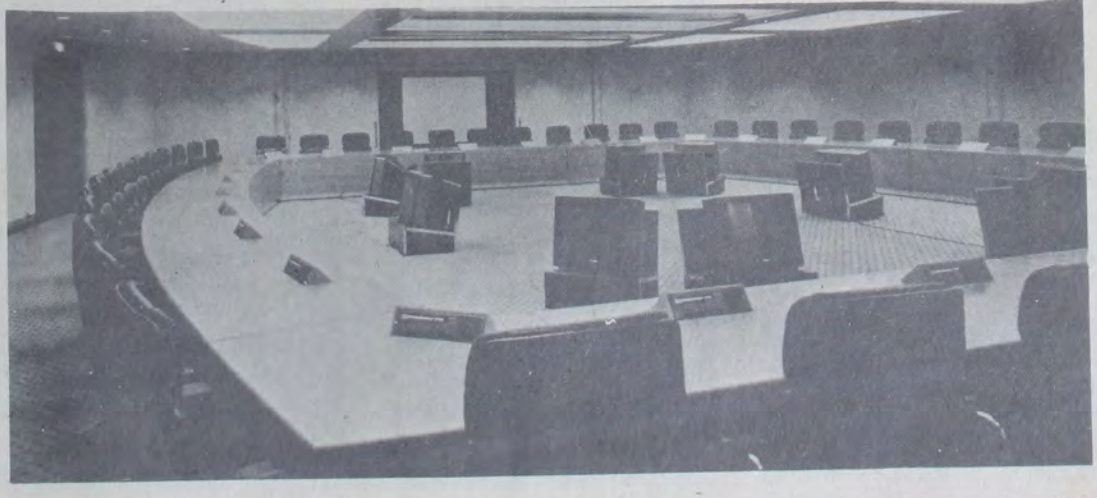
ปัจจุบันฮอนดา มอเตอร์ มีฐานะเป็นบริษัทมหาชน มีทุนจดทะเบียน (เมื่อเดือนสิงหาคม 2527) 53,562 ล้านเยน หรือประมาณ 7,000 ล้านบาท มีพนักงานกว่า 40,000 คน มีสาขาและสำนักงานธุรกิจกว่า 100 แห่งในญี่ปุ่น กับมีสาขานอกประเทศ 18 แห่งใน 14 ประเทศ คือ สหรัฐอเมริกา อังกฤษ เยอรมนีตะวันตก ฝรั่งเศส เบลเยียม ไทย แคนาดา ออสเตรเลีย บราซิล อินโดนีเซีย อาร์เจนตินา อิตาลี สเปน และออสเตรีย ส่วนโรงงานประกอบ มีทั้งหมด 52 โรงงานใน 31 ประเทศ ประธานกรรมการบริหารคนปัจจุบัน คือ นายทาดาชิ คูเม ซึ่งดำรงตำแหน่งมาตั้งแต่ปี 2526 นับเป็นประธานคนที่ 3 ถัดจากนายโซอิชิโร ฮอนดา ผู้ก่อตั้งบริษัท และนายคิโยชิ คาวาชิมา ประธานคนที่ 2

ผลิตภัณฑ์ของฮอนดา มอเตอร์ในปัจจุบัน แบ่งออกได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ ๆ คือ จักรยานยนต์ รถยนต์ และเครื่องต้นกำลัง (เช่น เครื่องยนต์การเกษตร เครื่องกำเนิดไฟฟ้า เครื่องอเนกประสงค์ ฯลฯ) เฉพาะในส่วนของรถยนต์ฮอนดาเป็นผู้ผลิตรถยนต์นั่งรายใหญ่เป็นอันดับ 3 ของญี่ปุ่น ในปี 2527 ผู้ผลิตรายนี้ผลิตรถยนต์นั่งได้รวมทั้งสิ้น 1,060,947 คัน หรือเท่ากับประมาณร้อยละ 13.7 ของยอดการผลิตรถยนต์นั่งในญี่ปุ่น และส่งออกจำหน่ายในต่างประเทศถึง 839,224 คัน หรือเท่ากับร้อยละ 79.1 ของยอดการผลิตทั้งมวล ถ้าเทียบกับผู้ผลิตทั่วโลกและถือจำนวนรถที่ผลิตในปี 2527 เป็นเกณฑ์ฮอนดา มอเตอร์ มีฐานะเป็นผู้ผลิตรถยนต์นั่งรายใหญ่เป็นอันดับ 10 รองจาก เจเนอรัล มอเตอร์ส–โตโยตา–นิสสัน–ฟอร์ด มอเตอร์ส–เรอโนลต์–เปอโยต์/ซีตรอง–ไครสเลอร์–เฟียต และโฟล์คสวาเกน ปัจจุบันฮอนดาผลิตรถยนต์นั่งออกสู่ตลาดทั้งในและนอกประเทศรวมทั้งสิ้น 7 อนุกรม คือ TODAY-CITY-BALLADE/CIVIC-QUINT INTEGRA-PRELUDE/VIGOR-ACCORD และ LEGEND

เมื่อก่อตั้งบริษัทขึ้นในปี 2491 สำนักงานใหญ่ของฮอนดา มอเตอร์ ตั้งอยู่ในเมืองฮามามัทสุ (เมืองชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิค ห่างจากโตเกียวไปทางตะวันตกเฉียงใต้ ประมาณ 220 กม.) 5 ปีหลังจากนั้นคือในปี 2496 ฮอนดา มอเตอร์ ก็ได้ย้ายสำนักงานใหญ่ไปตั้งอยู่ในนครหลวงโตเกียว ณ ย่านชิบูยา และเมื่อ



(บน) บรรยากาศภายในห้องพักผ่อนและรับแขก อันโอ่โถง (ล่าง) ห้องประชุมซึ่งเพียบพร้อมไปด้วยสิ่งอำนวยประโยชน์นานาประการ ทั้งด้านแสงและเสียง



เดือนสิงหาคม 2528 ที่ผ่านมานี่เองฮอนดา มอเตอร์ ก็ย้ายสำนักงานใหญ่อีกครั้งหนึ่ง โดยย้ายไปเปิดทำการ ณ อาคารสร้างใหม่ ซึ่งอยู่ในโตเกียวเช่นกัน แต่อยู่ในย่านอาโอยามา

อาคารสำนักงานใหญ่แห่งนี้ เป็นอาคารทันสมัยสูง 17 ชั้น มีเนื้อที่ใช้สอยกว้างขวางกว่า 40,000 ตารางเมตร สิ้นค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างประมาณ 1,500 ล้านบาท โดยเริ่มการก่อสร้างในเดือนสิงหาคม 2526 และใช้เวลาก่อสร้าง 2 ปี ฮอนดาอวดว่าอาคารแห่งนี้สร้างขึ้นด้วยเทคโนโลยีนำสมัย มีการป้องกันอันตรายซึ่งอาจเกิดขึ้นจากอัคคีภัยและแผ่นดินไหวเป็นอย่างดี และแนวการออกแบบอาคารหลังนี้สามารถสะท้อนให้เห็นบุคลิกของรถฮอนดาได้เป็นอย่างดี ทั้งในด้านความประหยัด ความปลอดภัย ความกว้างขวางโอ่โถง และประโยชน์ใช้สอย

ดังได้กล่าวแล้วว่าผู้เขียนมีเวลาอยู่ในอาคารหลังนี้เพียง 3 ชั่วโมง จึงมีโอกาสสัมผัสบรรยากาศของอาคารเพียง 2 ชั้น คือชั้นล่างซึ่งเป็นพื้นที่แสดงสินค้า กับชั้นที่เท่าไรจำไม่ได้ซึ่งเป็นห้องประชุมใหญ่ แต่ได้เห็นแค่นี้ก็ยอมรับได้แล้วในความทันสมัยของอาคารอาโอยามา โดยเฉพาะห้องประชุมซึ่งกว้างขวางโอ่โถงสะพรั่งพร้อมไปด้วย อุปกรณ์อำนวยประโยชน์นานาประการทั้งด้านแสงและเสียง

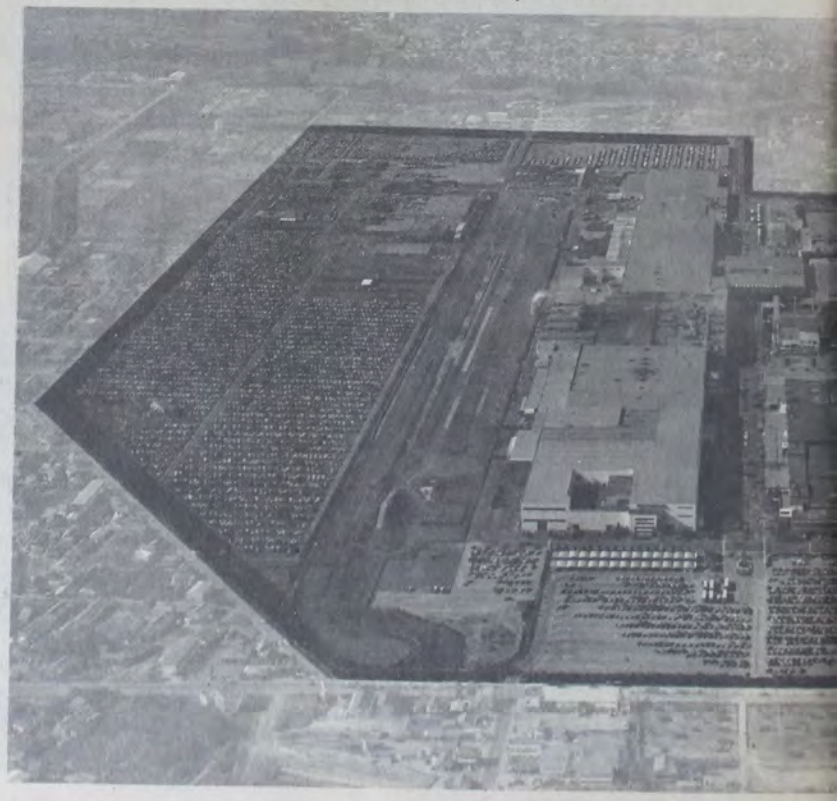
พิธีต้อนรับชาวคณะอย่างเป็นทางการกระทำกันในห้องประชุมใหญ่ที่ว่านี้ โดยมีผู้บริหารระดับสูงของฮอนดา มอเตอร์ และผู้บริหารของฮอนดาในประเทศไทยเข้าร่วมหลายท่าน ผู้อาวุโสที่สุด คือ นายโยชิซาวา รองประธาน ฮอนดา มอเตอร์ ซึ่งเป็นผู้กล่าวต้อนรับและกล่าวปราศรัยแถลงกิจการของฮอนดาทั้งในญี่ปุ่น ในประเทศไทย และในประเทศอื่น ๆ ทั่วโลก โดยกล่าวเป็นภาษาญี่ปุ่น และคุณธีระพัฒน์ จิวะพงศ์ แห่งบริษัทเอเชียนฮอนดา มอเตอร์ จำกัด ทำหน้าที่ล่ามถ่ายทอดเป็นภาษาไทยอีกต่อหนึ่ง ในการปราศรัยดังกล่าว จุดที่รองประธานโยชิซาวา เน้นเป็นพิเศษ คือ การบริหารงานของฮอนดา ซึ่งยึดนโยบาย "สามภูมิใจ" เป็นหลักใหญ่ สามภูมิใจที่ว่านี้ก็ประกอบด้วย "ภูมิใจที่ได้ซื้อ ภูมิใจที่ได้ขาย และภูมิใจที่ได้ผลิต" ซึ่งอธิบายอย่างละเอียดได้ว่า "ในส่วนของผู้ใช้ผลิตภัณฑ์ของฮอนดาต้องเป็นสินค้าที่สามารถสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้ใช้ทุกคนทั้งในด้านคุณภาพและราคา เพราะฮอนดายึดถือนโยบายดัชนีความพอใจของลูกค้าต้องมาเป็นลำดับแรกในส่วนของผู้ขายเมื่อดำเนินธุรกิจกับฮอนดาแล้ว ฮอนดาต้องการให้เขาเหล่านั้นดำเนินธุรกิจด้วยความพอใจและมีผลกำไร ในส่วนของพนักงานผู้ผลิตพนักงานฮอนดาทุกคนต้องมีความภูมิใจที่ผลิตสินค้าคุณภาพสูงราคาย่อมเยาและเป็นที่พอใจของผู้นิยมใช้สินค้าฮอนดาทุกคน"

เสร็จแล้วทางฮอนดา ก็เปิดโอกาสให้ผู้เป็นแขกซักถามปัญหาและข้อข้องใจต่าง ๆ ปรากฏว่าคำถามที่คณะของชาวเราผลัดกันยิงเข้าเป้ากันเป็นชุด ๆ นั้น บางคำถามก็ออกจะ "เคร่งครัด" จนฝ่ายเจ้าภาพถึงกับอึ้ง และบางคำถามเจ้าภาพก็ต้องสงวนสิทธิ์ไม่ยอมตอบตรง ๆ กันเลย

เมื่อถามตอบกันพอสมควรแก่เวลาแล้ว คุณถาวร สุวรรณ แห่งหนังสือพิมพ์บ้านเมืองในฐานะผู้อาวุโสสูงสุด ก็ทำหน้าที่เป็นผู้แทนของคณะผู้ไปเยือนมอบของที่ระลึกแก่รองประธานโยชิซาวา และพิธีต้อนรับอย่างเป็นทางการก็สิ้นสุดลง

หลังจากเดินชมผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ ซึ่งตั้งแสดงในชั้นล่างสุดของอาคารอยู่ชั่วครู่ คณะของเราก็อำลาสำนักงานใหญ่อาโอยามา และออกเดินทางเพื่อไปยังสถานที่จัดงาน โตเกียว มอเตอร์ โชว์'85 ต่อไป

ภาพถ่ายทางอากาศของโรงงานซูซูกา ซึ่งเป็นโรงงานที่ใหญ่ที่สุดของฮอนดา



โรงงาน
SUZUKA FACTORY

ในญี่ปุ่น ฮอนดามีโรงงานผลิตอยู่ 4 โรงงาน คือ HAMAMATSU FACTORY -SAITAMA FACTORY (แบ่งเป็น 3 โรงงานย่อย คือ WAKO PLANT-SAYAMA PLANT และ MOHKA PLANT)–KUMAMOTO FACTORY และ SUZUKA FACTORY แต่ในการเยือนญี่ปุ่นของคณะสื่อมวลชนไทยในคราวนี้ ฮอนดากำหนดโปรแกรมให้ชาวคณะเข้าชมเพียงแห่งเดียว คือ SUZUKA FACTORY อันเป็นโรงงานที่ใหญ่ที่สุดในบรรดา 4 โรงงานดังกล่าว

ตามคำบรรยายของนาย ทาคานาชิ ผู้จัดการโรงงานซึ่งให้การต้อนรับคณะผู้เข้าชมกิจการ โรงงาน SUZUKA ซึ่งตามสำเนียงญี่ปุ่นเรียกว่า "ซือก้า" ก่อตั้งขึ้นเมื่อเดือนเมษายน 2503 เดิมผลิตจักรยานยนต์เพียงอย่างเดียว ต่อมาในปี 2510 จึง

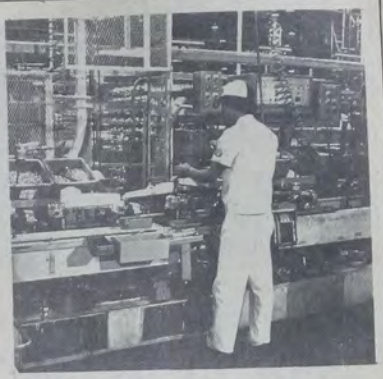




เริ่มการผลิตรถยนต์ควบคู่ไปกับจักรยานยนต์ เอกลักษณ์ของโรงงานแห่งนี้ คือมีการผลิตครบวงจร ตั้งแต่ผลิตชิ้นส่วน จนประกอบเสร็จเป็นคันรถ ปัจจุบันโรงงาน SUZUKA มีเนื้อที่กว้างขวางกว่า 1,140,000 ตารางเมตร มีพนักงานกว่า 9,000 คน และกล่าวได้ว่าเป็นโรงผลิตจักรยานยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในโลก ผลผลิตของโรงงานแห่งนี้ประกอบด้วยจักรยานยนต์แบบต่าง ๆ กว่า 100 แบบ กับรถยนต์ซึ่งกำลังอยู่ในความนิยมของผู้ใช้อีกนับสิบรุ่น เช่น รถซีวิค 3 ประตู 25 ไอ รถซิทีเทอร์โบ II รถควินท์ อินทีกรา จีเอสไอ รถบัลลาด สปอร์ท ซีอาร์เอกซ์ ฯลฯ กล่าวโดยสรุป โรงงาน SUZUKA มีกำลังผลิตจักรยานยนต์ขนาดเล็กประมาณ 124,000 คันต่อเดือน และมีกำลังผลิตรถยนต์นั่งและรถบรรทุกขนาดเล็กประมาณ 48,600 คันต่อเดือน

น่าเสียดายที่ผู้เขียนมีโอกาสเดินชมขั้นตอนการผลิตในโรงงานแห่งนี้เพียงประมาณชั่วโมงเศษเท่านั้นเอง จึงไม่ได้เห็นอะไรมากพอจะเล่าสู่กันฟังอย่างละเอียดได้ มิหนำซ้ำการถ่ายภาพก็ทำได้เพียงในบางจุดที่ได้รับอนุญาตเท่านั้นเอง ซึ่งก็เป็นเรื่องที่น่าเห็นใจอยู่เหมือนกัน เพราะถ้าปล่อยให้ชมและถ่ายภาพกันตามใจชอบ เรื่องที่เป็นความลับหรือเทคนิคที่ซ่อนเร้นไว้ก็อาจจะล่วงรู้ไปถึงบริษัทคู่แข่งขันได้

นอกจากภาพจักรยานยนต์และรถยนต์ที่ยังประกอบไม่เสร็จสมบูรณ์ เลื่อนไหลไปตามขั้นตอนการผลิตซึ่งบางส่วนก็



เป็นการทำงานโดยเครื่องจักรล้วน ๆ บางส่วนเป็นการทำงานประสานกันระหว่างเครื่องจักรกับคน และบางส่วนก็เป็นการทำงานโดยคนเพียงอย่างเดียว สิ่งเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่ผู้เขียนสังเกตเห็นในช่วงเวลาสั้น ๆ ดังกล่าวก็คือ ความสะอาดและเป็นระเบียบเรียบร้อยในโรงงาน

เคยได้ยินได้ฟังมาก่อนแล้ว แต่ก็เพิ่งได้เห็นด้วยตาของตนเองในคราวนี้เอง คือกลวิธีรักษาความสะอาดของฮอนดา โดยการให้พนักงานทุกคนสวมชุดขาวในขณะทำงาน เมื่อให้สวมชุดขาวซึ่งสกปรกง่าย การที่จะไม่ให้สกปรก ก็ต้องทำให้สถานที่ทำงานและอุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ สะอาดเสียก่อน ผลลัพธ์คือความสะอาดโดยส่วนรวมของโรงงาน เห็นชุดขาวที่คนฮอนดาสวมใส่ทำให้ย้อนคิดถึงบริษัทนายเลิด (ซึ่งเดี๋ยวนี้ใช้ชื่อ "นายเลิศ") คงจำกันได้ว่าสมัยเมื่อรัฐบาลยังไม่รวบกิจการเดินรถโดยสารประจำทางมารวมกันเป็น ขสมก.เช่นทุกวันนี้ ในกรุงเทพฯ ของเรามีรถเมล์ของเอกชนวิ่งอยู่หลายสาย



มีทั้งรถเมล์แดง รถเมล์เหลือง รถเมล์เขียวของบริษัทศรีนคร รถเมล์น้ำตาลของบริษัทศิริมิตร....และรถเมล์ขาวของบริษัทนายเลิด บริษัทนายเลิดใช้วิธีรักษาความสะอาดด้วยสีขาว เช่นเดียวกับฮอนดานี่แหละ รถก็ทาสีขาว พนักงานขับรถก็แต่งชุดขาว นายตรวจก็แต่งชุดขาว กระเป๋าหรือพนักงานเก็บค่าโดยสารก็แต่งชุดขาว แม้แต่กระบอกตั๋วและกระเป๋าใส่กระบอกตั๋วก็ยังเป็นสีขาว ผลลัพธ์คือรถเมล์ขาวของนายเลิด เป็นรถเมล์ที่สะอาดที่สุดและให้บริการแก่ประชาชนได้ดีที่สุดก็ไม่ทราบเหมือนกันว่าใครเอาแบบใคร หรืออาจจะไม่เกี่ยวกันเลยก็ได้

อีกเรื่องหนึ่งที่สังเกตเห็นก็คือ การเข้าชมงานในโรงงาน เข้าใจว่าโรงงาน SUZUKA FACTORY แห่งนี้คงเปิดโอกาสให้แขกจากต่างประเทศและคนในญี่ปุ่นเองเข้าชมกิจการกันประจำ เพราะในโรงงานมีทางเดินสำหรับผู้ดูงาน ซึ่งเป็นสะพานลอยทำด้วยโครงสร้างเหล็กที่เรียกว่า "CAT WALK" ติดตั้งไว้เป็นการถาวร และมีแผ่นป้ายประกาศอธิบายขั้นตอนของการผลิตติดไว้เป็นระยะ ๆ และไล่หลังจากคณะสื่อมวลชนไทยก็มีคณะผู้เข้าชมงานซึ่งเป็นเด็กนักเรียนตัวเล็กตัวน้อย อายุประมาณ 10 ขวบ เดินตามกันเป็นขบวนเป็นระเบียบเรียบร้อย ซึ่งเป็นภาพที่ไม่ค่อยได้เห็นกันบ่อยนักในบ้านเรา คงด้วยการปลูกฝังและเปิดโอกาสให้เด็ก ๆ ได้สัมผัสกับงานอุตสาหกรรมอย่างใกล้ชิดนี่เองที่ทำให้ญี่ปุ่นรุดหน้าไปอย่างรวดเร็วจนยากที่ใครจะตามทัน หันกลับมามองในบ้านเราบ้าง ก็ได้แต่ทอดถอนใจ



การแข่ง ECONOPOWER RACE ครั้งที่ 5 ซึ่ง "ฟอร์มูลา" บินเดี่ยวไปบันทึกเหตุการณ์

การแข่งขัน ECONOPOWER RACE

เรื่องสุดท้ายที่จะกล่าวถึง คือการแข่ง ECONOPOWER RACE ประจำปี 1985 ซึ่งได้กล่าวไว้แล้วตอนต้นว่าเป็นโปรแกรมพิเศษสำหรับผู้เขียนเพียงคนเดียว

ฮอนดา มอเตอร์ จัด ECONOPOWER RACE ขึ้นเป็นครั้งแรกในปี 2524 คือในปีเดียวกันกับที่ "ฟอร์มูลา" จัด "ไมเลจ มาราธอน" ขึ้นเป็นครั้งแรกในประเทศไทยนั่นเอง หลังจากนั้นก็จัดติดต่อกันมาเป็นประจำทุก ๆ ปี ปีละครั้ง การแข่งขันครั้งล่าสุดซึ่งมีขึ้นในวันเสาร์ที่ 26 และวันอาทิตย์ที่ 27 ตุลาคม 2528 จึงเป็นการแข่งขันครั้งที่ 5

กติกาและหลักเกณฑ์ของ HONDA ECONOPOWER RACE ส่วนใหญ่ก็คล้ายคลึงกับไมเลจ มาราธอนของ "ฟอร์มูลา" คือรถที่เข้าแข่งขันเป็นรถที่สร้างขึ้นเป็นพิเศษสำหรับการแข่งขันประเภทนี้โดยเฉพาะ ไม่ใช่รถที่ใช้งานทั่วไป และการแข่งขันไม่ใช่เป็นการแข่งความเร็ว หากเป็นการแข่งขันว่าในระยะทางและด้วยอัตราความเร็วที่กำหนดรถคันไหนจะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงน้อยที่สุด พูดง่าย ๆ ก็คือไม่ใช่แข่งความเร็ว แต่แข่งความประหยัดนั่นเอง

ความแตกต่างระหว่าง ECONOPOWER RACE ของ ฮอนดา กับไมเลจมาราธอนของ "ฟอร์มูลา" อยู่ที่การกำหนดคุณสมบัติของรถ การแบ่งประเภทรถ การแบ่งประเภทเชื้อเพลิง กติกาการแข่งขันในส่วนรายละเอียดระยะทางการแข่งขัน เวลา และพิธีการปลีกย่อยต่าง ๆ แต่โดยเนื้อแท้แล้วก็คือเป็นการแข่งขันประหยัดเชื้อเพลิงซึ่งมีรากฐานมาจากการแข่งไมเลจ





มาราธอนในอังกฤษ อันเป็นแม่บทของการแข่งขันประเภทนี้นี่เอง

ECONOPOWER RACE ครั้งล่าสุดที่ผู้เขียนได้ไปชมนี้ แบ่งการแข่งขันออกเป็น 2 ประเภท คือประเภทบุคคลทั่วไปกับประเภทนักเรียน ทั้งสองประเภทใช้กติกาแข่งขันเหมือนกัน ข้อใหญ่ใจความคือต้องเป็นรถ 3 ล้อ (หน้า 1 หลัง 2 หรือหน้า 2 หลัง 1 ก็ได้) ใช้เครื่องยนต์ฮอนดา 4 จังหวะ ความจุ 50 ซีซี. และอนุญาตให้ดัดแปลงเครื่องยนต์ได้ภายในขอบเขตที่กำหนด รถแต่ละคันที่เข้าแข่งขันต้องวิ่ง 2 เที่ยว เที่ยวแรกระยะทาง 15 กิโลเมตร เที่ยวที่สอง 10 กิโลเมตร ทั้งสองเที่ยววิ่งในวันเดียวกันคือวันอาทิตย์ที่ 27 ตุลาคม สถานที่แข่งขันคือทางวิ่งสำหรับการฝึกหัดขับขี่จักรยานยนต์ของ RAINBOW MOTOR SCHOOL ซึ่งเป็นกิจกรรมอย่างหนึ่งของฮอนดา มอเตอร์ สภาพทางวิ่งเป็นพื้นผิวลาดยางแอสฟัลทิค คอนกรีต และหนึ่งรอบเท่ากับระยะทาง 1 กิโลเมตรพอดี สถานที่แห่งนี้อยู่นอกนครโตเกียว แต่ผู้เขียนจำไม่ได้ว่าอยู่ในเมืองอะไร การเดินทางไปชมการแข่งขัน ต้องนั่งรถไฟจากโตเกียวโดยใช้เวลากว่าหนึ่งชั่วโมง แล้วจึงต่อด้วยรถแทกซีอีกทอดหนึ่ง เทียบระยะทางดูแล้วก็คงประมาณจากกรุงเทพฯ ถึงสระบุรีนั่นแหละ

ตามจำนวนที่ระบุไว้ในโปรแกรมการแข่งขัน มีรถสมัครเข้าแข่งขันรวมทั้งสิ้น 115 คัน แยกเป็นประเภทบุคคลทั่วไป 63 คัน และประเภทนักเรียน 52 คัน ตัวเลขความสิ้นเปลืองต่ำสุดที่ทำได้ในการแข่งขันครั้งก่อน ๆ คือ 973.68









กิโลเมตรต่อลิตร ครั้งนี้ฮอนดาจึงเป้าหมายไว้ที่ 1,000 กิโลเมตรต่อลิตร ปรากฏว่าเป้าขาดกระจุยไปเลยเพราะรถที่ชนะการแข่งขันประเภทบุคคลทั่วไป คือรถหมายเลข 3 ของทีม SUZUKA RACING TEAM สามารถทำได้ถึง 1,140 กิโลเมตรต่อลิตร ในการวิ่งเที่ยวแรก และ 950 กิโลเมตรต่อลิตรในเที่ยวหลัง เหตุที่ตัวเลขในเที่ยวหลังต่ำกว่าตัวเลขในเที่ยวแรกจนผิดสังเกต เป็นเพราะการวิ่งเที่ยวหลังซึ่งกระทำในตอนบ่าย กระแสลมพัดแรงมาก

ข้อที่น่าสังเกตและทำให้ผู้เขียนอดรู้สึกขมขื่นใจไม่ได้เมื่อนึกถึงการแข่งขันในบ้านเรา คือสื่อมวลชนในญี่ปุ่นให้ความสนใจเป็นอย่างมากกับ ECONOPOWER RACE ครั้งนี้ในตอนค่ำของวันแข่งขันภาคข่าวของสถานีโทรทัศน์เอนเอชเคถึงกับยอมอุทิศเวลาให้แก่เรื่องนี้เกือบครึ่งชั่วโมง เสียดายที่ผู้เขียนไม่รู้ภาษาญี่ปุ่น จึงฟังไม่ออกว่าเขาวิจารณ์ว่าอย่างไรบ้าง

เขียนมายืดยาวหลายหน้ากระดาษเห็นจะจบได้เสียที อ๊ะ!จบได้ยังไง? จั่วหัวเรื่องไว้ว่า **"ฮอนดาพาคลี่กิโมโน"** *หลงอ่านมาตั้งนานยังไม่เห็นบอกเลยว่าไปคลี่กันตอนไหน? ผู้อ่านบางท่านอาจหักห้วง ก็ขอเฉลยไว้ณตรงนี้ ตอนที่ไปเดินห่อม ๆ ตามร้านขายของพื้นเมืองในเกียวโต ผู้เขียนคว้ากิโมโนมาได้ตัวหนึ่ง กลับถึงบ้านในเมืองไทยส่งให้แม่ไอ้หนูลองสวมใส่ บ๊ะ!ใส่ได้พอดิบพอดีเลยแฮะ! แล้วจะต้องให้บอกอีกมั้ยว่า "คลี่กิโมโน" กันตอนไหน?*

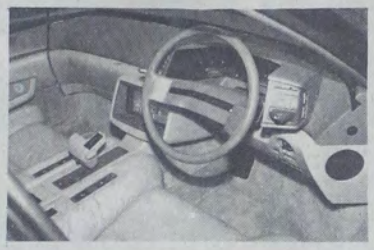


ห้างหุ้นส่วนจำกัด
นำเจริญออโต
เลขที่ 123-125 จุฬา ซอย 26 ต.วังใหม่ อ.ปทุมวัน กทม.
โทร. 214-0100, 215-1382

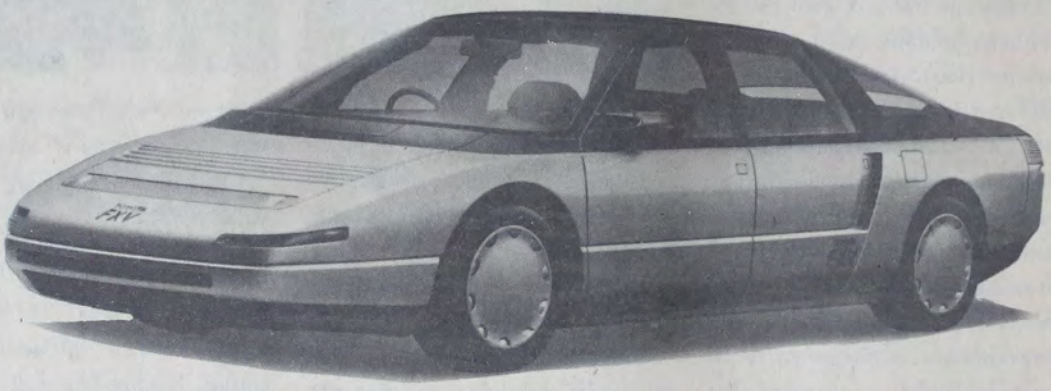


บริการติดตั้งแก๊สรถยนต์ พร้อมอุปกรณ์ใหม่ทั้งชุด
รับประกัน 1 ปี ในราคา 6,500 บาท รับรองโดยวิศวกร
พร้อมทั้งจำหน่ายยาง วงล้อแม็กซ์ทั้งใหม่และเก่า คุณภาพมาตรฐานจากญี่ปุ่น

รถต้นแบบ จากโตเกียวมอเตอร์โชว์



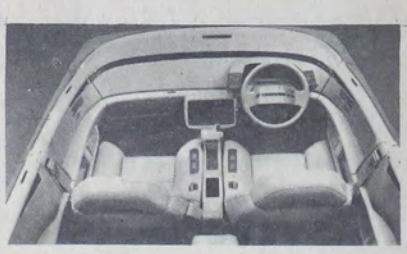
เรื่อง : ง.งูใจกล้า
ภาพ : โรงงานผู้ผลิต



โตโยตา เอฟเอกซ์วี

ดาวดวงเด่นของโตโยตาในโตเกียวมอเตอร์โชว์ '85 ปรากฏตัวในรูปลักษณ์ของรถสปอร์ทระบบตอง 4 คือ 4 ประตู 4 ที่นั่ง และขับเคลื่อน 4 ล้อ มิติตัวถังยาว 4,785 มม. กว้าง 1,800 มม. สูง 1,270 มม. ฐ้านล้อ 2,700 มม.

กลางลำตัวคือตำแหน่งติดตั้งของเครื่องยนต์ ทวิน-แคม16 วาล์ว ความจุ 1,998 ซีซี ผลิตกำลังสูงสุด 230 แรงม้า (เจไอเอส เนท) ที่ 6,400 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุด 30.0 กก.-ม. (เจเอสไอ เนท) ที่ 4,000 รอบ/นาที และต้องจารึกเป็นเกียรติยศไว้ณที่นี้ว่า นี่คือเครื่องยนต์ซูเพอร์ชาร์เจอร์/เทอร์โบชาร์เจอร์ เครื่องแรกที่กำเนิดขึ้นในแดนอาทิตย์อุทัย



ทำไมจึงต้องใช้ทั้งซูเพอร์ชาร์เจอร์และเทอร์โบชาร์เจอร์? ตามเอกสารประชาสัมพันธ์ของโตโยตาเป้าหมายในการพัฒนาเครื่องยนต์แบบนี้ขึ้นก็คือ "เครื่องยนต์ขนาดเล็กกะทัดรัดที่ให้สมรรถนะสูงทุกช่วงความเร็วรอบ" มีหลายวิธีที่จะบรรลุสู่เป้าหมายที่ว่า แต่วิธีที่วิศวกรของยักษ์ใหญ่รายนี้เลือก คือการผนวกระบบซูเพอร์ชาร์จ และเทอร์โบชาร์จเข้าด้วยกัน ซูเพอร์ชาร์เจอร์เพื่อเพิ่มแรงบิดเมื่อรอบต่ำ ส่วนเทอร์โบชาร์จจะทำหน้าที่เมื่อรอบสูง



ของดีอีกอย่างที่ติดตั้งอยู่ในเก๋งสปอร์ทซึ่งผู้ผลิตอ้างว่ามีค่าสัมประสิทธิ์แรงต้านอากาศเพียง 0.24 คันนี้ คือระบบ INTEGRATED INFORMATION SYSTEM บนแผงหน้าปัด ซึ่งทำหน้าที่หลัก 2 อย่างในเวลาเดียวกันคือให้ข้อมูลที่จำเป็นแก่ผู้ขับ เช่นอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง ความเร็ว ข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางการเดินทาง ฯลฯ และควบคุมอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น เครื่องปรับอากาศ เครื่องเสียง และโทรศัพท์

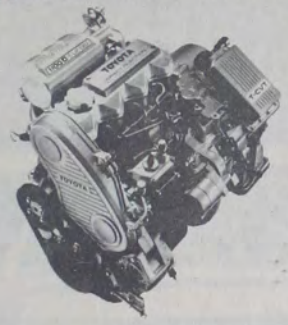
โตโยตา เอเอกซ์วี

พร้อม ๆ กับการพัฒนา **เอฟเอกซ์วี** ซึ่งเน้นด้านสมรรถนะ ยักษ์ใหญ่โตโยตาได้พัฒนารถต้นแบบขึ้นอีกคันหนึ่ง โดยตั้งเป้าหมายไว้ 3 ข้อ คือ 1. อัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงต่ำเป็นพิเศษ 2. รูปทรงเตะตาทั้งภายในและภายนอก 3. ขับขี่สะดวกสบาย เสร็จสรรพก็ตั้งชื่อให้แก่มันว่า **เอเอกซ์วี** ให้คำนิยามว่า *"รถครอบครัวสำหรับอนาคตอันใกล้"* แล้วก็นำออกแสดงในโตเกียว มอเตอร์โชว์ '85 เคียงคู่กับเอฟเอกซ์วี

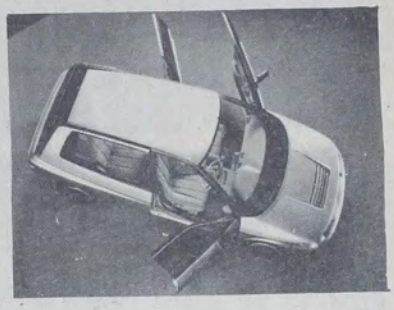
โตโยตาให้อรรถาธิบายลำดับขั้นของการออกแบบ **เอเอกซ์วี** ไว้ว่า เบื้องต้นเป็นการออกแบบเพื่อให้ได้เนื้อที่ภายในกว้างขวางที่สุด เบื้องกลางคือการออกแบบรูปทรงซึ่งจะให้ค่าสัมประสิทธิ์แรงต้านอากาศต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และเบื้องปลายคือการนำวัสดุมวลเบามาใช้ประโยชน์ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

ผลลัพธ์ของการนี้ คือรถครอบครัวทรงหยดน้ำตาขนาดกะทัดรัด (ยาว 3,765 มม. กว้าง 1,640 มม. สูง 1,360 มม. ฐานล้อ 2,340 มม. สัมประสิทธิ์แรงต้านอากาศ 0.26) ซึ่งหนักเพียง 650 กก. แต่บรรทุกผู้โดยสาร 4 คนได้อย่างสบาย ๆ สำหรับเครื่องยนต์ที่ใช้เป็นเครื่องเทอร์โบดีเซล (ฉีดโดยตรง) 3 สูบ ความจุ 1,084 ซีซี. ที่พัฒนาขึ้นใหม่ เครื่องยนต์แบบนี้ให้กำลังสูงสุด 56 แรงม้า ที่ 4,800 รอบ/นาที และที่น่าทึ่งมากก็คือที่ความเร็วคงที่ 60 กม./ชม. อัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงต่ำแค่ 54 กม./ลิตร

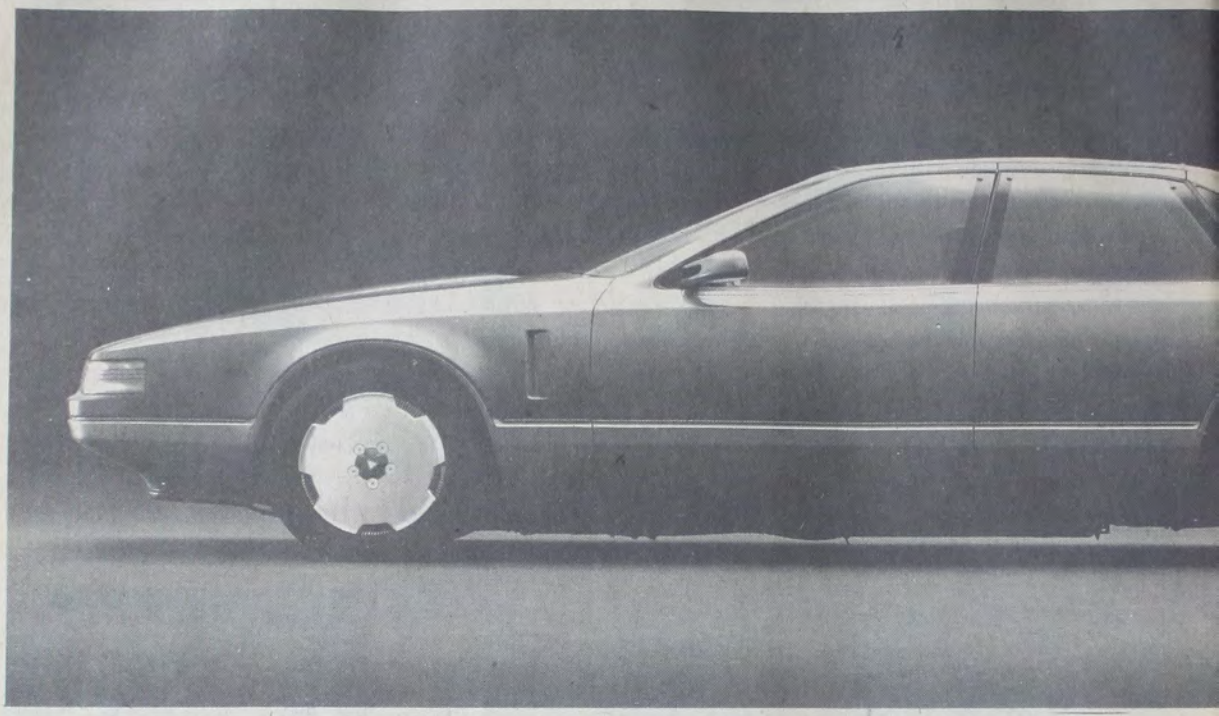
จากที่เห็นได้ด้วยสายตา ความแปลกของ **เอเอกซ์วี** อยู่ตรงประตู ใช่! **เอเอกซ์วี** เป็นรถ 4 ประตู แต่เป็นรถ 4 ประตูที่ไม่เหมือนรถ 4 ประตูคันอื่น ๆ เพราะ 4 ประตูของ **เอเอกซ์วี** เป็นประตูข้างแค่ 3 ประตู (ขวา 1 ซ้าย 2) ส่วนประตูที่ 4 กลับไปติดอยู่ตรงท้ายรถ ก็ไม่ทราบเหมือนกันว่าทำไมต้องทำให้ประ–ดักประเดิดอย่างนั้น

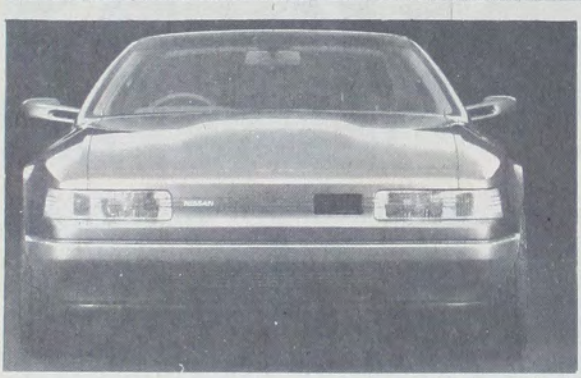














นิสสัน ซียูอี-เอกซ์

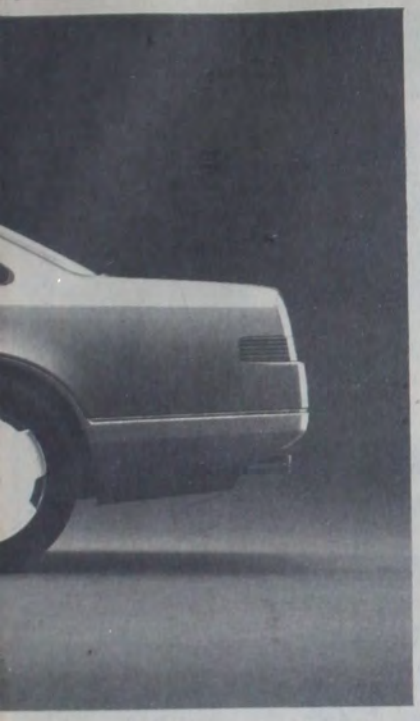
นักวิจารณ์รถยนต์ในยุโรปบางคน ซึ่งเคยถากถางว่า หานักออกแบบมือดี ๆ ในนิสสัน หาแมวออกไข่ในโลกพระจันทร์ยังง่ายเสียกว่า หุบปากเงียบไปตาม ๆ กัน เมื่อเห็น **ซียูอี-เอกซ์** คันนี้

ไม่เพียงรูปทรงเพรียวลม (ค่าสัมประสิทธิ์แรงต้านอากาศ 0.24) โอ่อ่าและภูมิฐาน สมลักษณะ "รถหรูหรา สมรรถนะสูงสำหรับนักบริหารรุ่นหน้า" ตามคำอ้างของนิสสันเท่านั้นที่ควรค่าแก่คำนิยม สรรพสิ่งอันเป็นผลพวงของสรรพวิทยาการและเทคโนโลยีร่วมสมัยซึ่งรวมอยู่ในตัวถังยาว 4,860 มม. กว้าง 1,850 มม.และสูง 1,350 มม. ล้วนที่สิ่งที่ผู้รังสรรค์สามารถอวดอ้างได้อย่างภาคภูมิทั้งนั้น

แรงขับเคลื่อนซึ่งแจกจ่ายไปยังล้อทั้งสองคู่ ได้มาจากเครื่องยนต์รหัส **วีจี 30 โพรโท** ซึ่งเป็นเครื่องยนต์เทอร์โบชาร์เจอร์ (เซรามิค เทอร์ไบน์–อินเตอร์คูเลอร์) วี 6 สูบ ทวินโอเวอร์เฮดแคมชาฟท์ 24 วาล์ว ความจุ 2,960 ซีซี ให้กำลังสูงสุดมากกว่า 300 แรงม้า การทำงานอยู่ภายใต้การควบคุมของระบบ **อีซีซีเอส II** อันเป็นระบบควบคุมอีเลคทรอนิคที่นิสสันพัฒนาขึ้นเอง

เขื่อนดักลมทั้งหน้าและหลังซึ่งปรับมุมได้ ระบบส่งกำลังและระบบบังคับเลี้ยวทั้ง 4 ล้อ ก็เช่นเดียวกับเครื่องยนต์ คือควบคุมการทำงานโดยระบบอีเลคทรอนิค

อาจกล่าวได้ว่า ไม่มีอะไรเลยที่แผนกวิจัยและพัฒนาของนิสสันรู้และทำได้ แล้วไม่ได้นำมาใส่ไว้ใน **ซียูอี-เอกซ์**

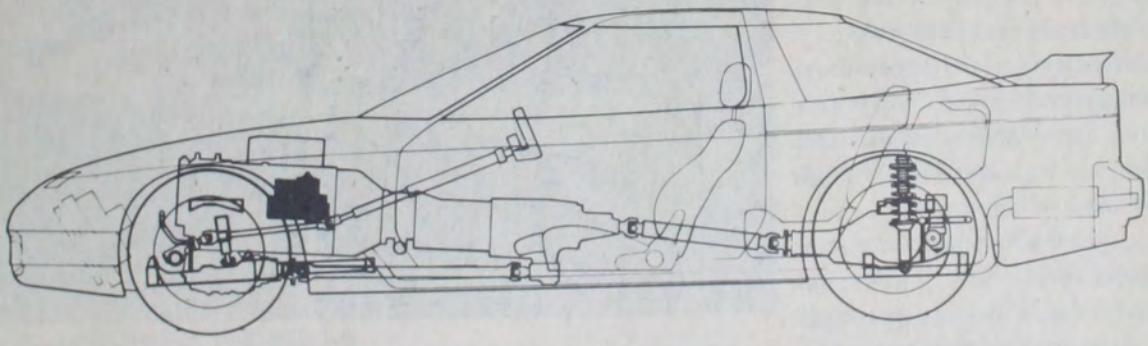


มาซดา เอมเอกซ์-03

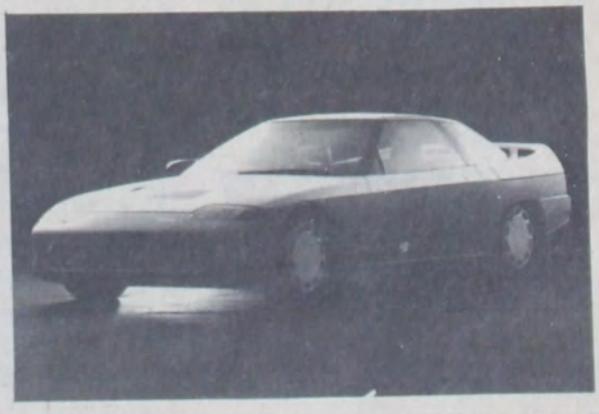
อนาคตคือเรื่องที่ยังมาไม่ถึงก็จริงอยู่ แต่ก็ห้ามไม่ได้หรอกถ้ามีใครสักคนหรือหลายคนอยากจะรู้ว่ารถสปอร์ท 4 ที่นั่งในทศวรรษหน้าจะมีรูปร่างหน้าตาเป็นยังไง? ถามใครก็ได้ที่มาซดา แล้วคุณจะได้รับคำตอบว่า "เหมือนเอมเอกซ์-03 นี่ไงล่ะ!"

เอมเอกซ์-03 "รถสปอร์ท 4 ที่นั่งสมรรถนะสูงสำหรับทศวรรษหน้า" ของมาซดา เป็นรถสปอร์ทบังคับเลี้ยว 4 ล้อ และขับเ. ลื่อน 4 ล้อ โดยผู้ขับสามารถปรับเปลี่ยนสัดส่วนการกระจายกำลังไปยังล้อคู่หน้าและคู่หลังได้ด้วยระบบอีเลค-ทรอนิคซึ่งติดตั้งอยู่ในห้องโดยสาร ด้วยกำลังสูงสุด 320 แรงม้าที่ 7,000 รอบ/นาที และแรงบิดสูงสุด 40 กก.-ม. ที่ 3,800 รอบ/นาที จากเครื่องยนต์ 3-โรเตอร์ โรตารี ความจุ 654×3 ซีซี พร้อมอินเตอร์-คูลด์ เทอร์โบชาร์เจอร์ และชุดเกียร์อัตโนมัติ 4 จังหวะ กับตัวถังยาว 4,510 มม. กว้าง 1,800 มม. และสูง 1,200 มม. ในรูปทรงลื่นลมซึ่งให้ค่าสัมประสิทธิ์แรงต้านอากาศแค่ 0.25 เอมเอกซ์-03 น่าจะทำความเร็วได้สูงกว่า 300 กม./ชม. และทำอัตราเร่ง 0-100 กม./ชม. ในเวลาไม่มากกว่า 5.0 วินาทีนั่นเทียว

นอกจากรูปทรง สมรรถนะ และคุณสมบัติทางเทคนิคนานาประการซึ่งกล่าวไม่หมดในที่นี้แล้ว สำหรับนักเลงรถสปอร์ทที่ชอบของเล่น มาซดาก็ได้จัดของเล่นชิ้นพิเศษไว้ให้ด้วย นั่นคือที่เปิด/ปิดประตูระบบรีโมทคอนโทรล ซึ่งทำหน้าที่เป็นเครื่องป้องกันการขโมยรถไปด้วยในตัว คือเมื่อมีใครรุกล้ำเข้าไปในรถที่จอดทิ้งไว้ก็จะเกิดแสงและเสียงเป็นสัญญาณเตือนที่เครื่องรับ/ส่งซึ่งติดอยู่กับตัวเจ้าของรถนั่นเอง







มิตซูบิชิ เอมพี-90 เอกซ์

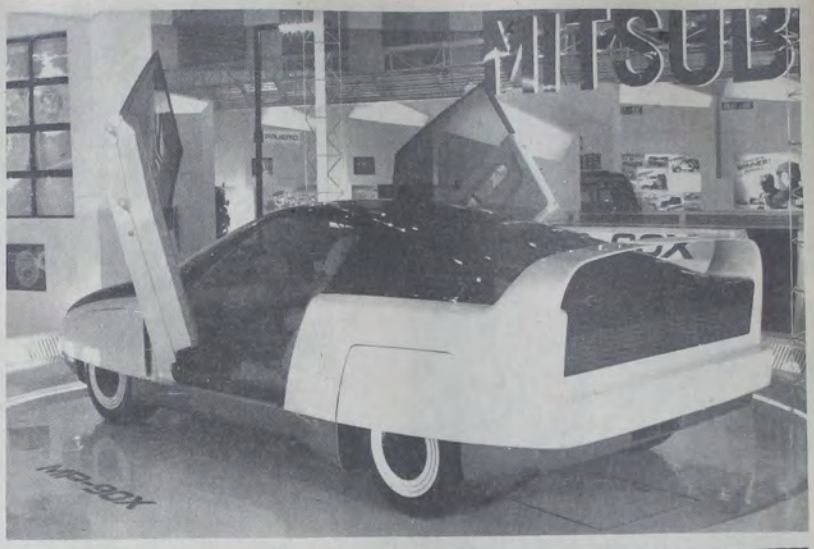
ตามความเห็นของมิตซูบิชิ ในทศวรรษหน้ารถยนต์จะมีบทบาทและความสำคัญอื่น ๆ นอกเหนือจากการเป็นพาหนะเพื่อนำคนและสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ผู้ผลิตรายนี้จึงพัฒนาและสร้าง **เอมพี-90 เอกซ์** ขึ้น เพื่อให้เป็นต้นแบบของรถยนต์นั่งสำหรับอนาคต โดยมีลักษณะเด่น 3 ประการ คือ

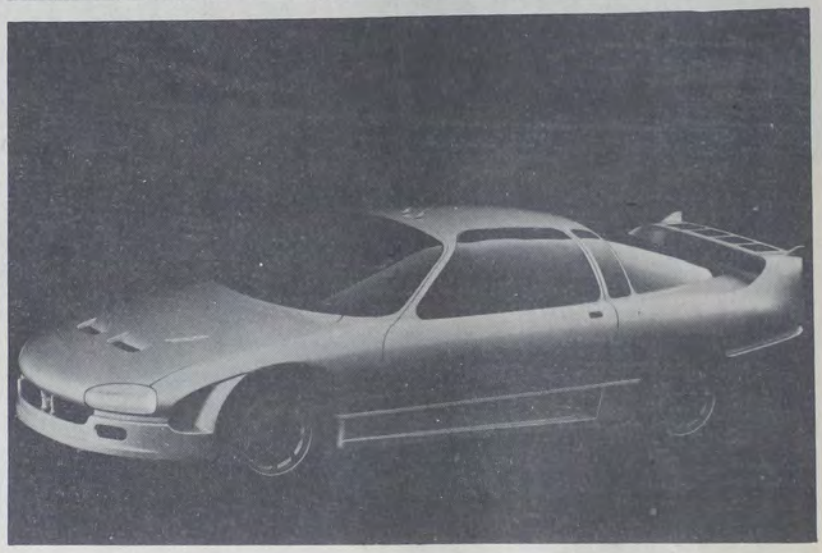
1. ระบบการนำร่องด้วยสัญญาณจากดาวเทียม ซึ่งทำให้ผู้ขับสามารถรู้ตำแหน่งที่อยู่ และเส้นทางที่ควรจะไปได้อย่างถูกต้องชัดเจน และสามารถติดต่อสื่อสารกับภายนอกได้อย่างรวดเร็ว

2. ระบบควบคุมการทำงานของอุปกรณ์ทุกชิ้นด้วยออน-บอร์ด คอมพิวเตอร์ ซึ่งทำให้ผู้ขับสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกสบาย ปลอดภัย และประหยัด

3. การออกแบบอย่างล้ำสมัยในทุก ๆ ส่วน อาทิ รูปทรงปลาโลมา ซึ่งให้ค่าสัมประสิทธิ์แรงต้านอากาศต่ำเพียง 0.22 การใช้ประโยชน์จากพลาสติกและวัสดุมวลเบาอื่น ๆ ซึ่งช่วยลดน้ำหนักได้มาก และเครื่องยนต์ขนาดเล็กเพียง 1,300 ซีซี ซึ่งประหยัดเชื้อเพลิงแต่ให้กำลังเพียงพอกับความต้องการ

บอกไว้เป็นข้อมูลอีกสักนิด **เอมพี** คืออักษรย่อของ "มิตซูบิชิ พาสเซนเจอร์ คาร์" ซึ่งแปลว่ารถยนต์นั่งของมิตซูบิชิ ส่วน **90 เอกซ์** ก็คือช่วงทศวรรษระหว่างปีค ศ. 1990 ถึง 1999 หรือปีพ ศ. 2533 ถึง 2542 นั่นเอง ซึ่งเมื่อเวลาที่ว่ามาถึง มิตซูบิชิจะผลิตรถแบบนี้ออกสู่ตลาดกันจริง ๆ หรือเปล่า ก็เป็นปัญหาที่ไม่น่าจะต้องถามกันตั้งแต่ตอนนี้





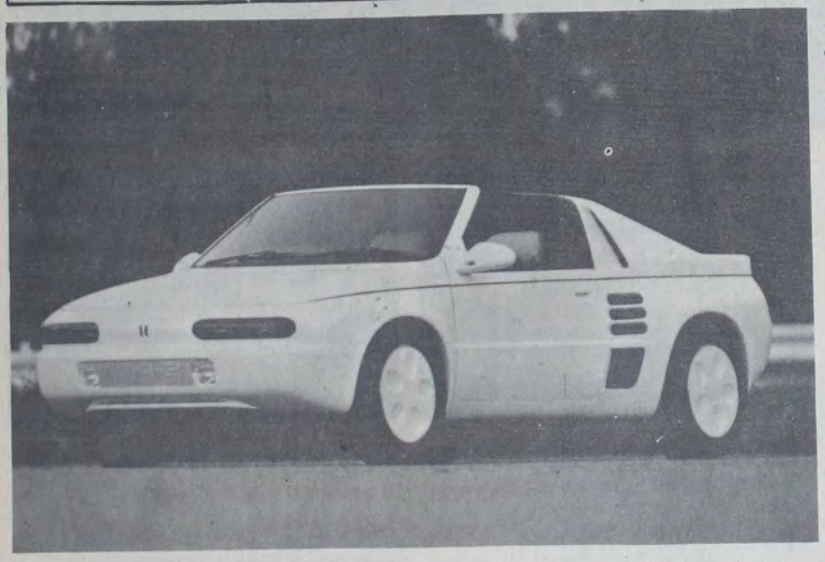
ซูบารุ เอฟ-9 เอกซ์

เพียงสัมผัสด้วยประสาทตา ก็ยอมรับไปครึ่งหนึ่งแล้วว่าซูบารุประณีตบรรจงเป็นพิเศษกับรถต้นแบบคันนี้ ต่อเมื่อได้ข้อมูลเพิ่มเติมจึงตระหนักว่า **เอฟ-9 เอกซ์** ยังมีดีอีกหลายสิ่งที่ไม่อาจสัมผัสด้วยสายตา

เอกสารประชาสัมพันธ์ของบริษัทผู้ผลิตระบุว่า การออกแบบรูปทรงตัวถังและอุปกรณ์อากาศพลศาสตร์ด้วยเทคโนโลยีในการผลิตเครื่องบิน รวมทั้งการนำวัสดุมวลเบามาใช้งานอย่างเหมาะเจาะยังผลให้ **เอฟ-9 เอกซ์** เป็นรถอนาคตน้ำหนักเบาที่ทรงตัวเป็นเลิศแม้เมื่อใช้ความเร็วสูง ยิ่งกว่านั้นพลัง 360 แรงม้าที่ 8,000 รอบ/นาที และแรงบิด 35 กก.-ม. ที่ 6,000 รอบ/นาที จากเครื่องยนต์ 4 สูบ 16 วาล์ว ความจุ 2.0 ลิตร พร้อมเทอร์โบชาร์เจอร์ และซูเพอร์ชาร์-เจอร์ ทำให้ **เอฟ-9 เอกซ์** ทำความเร็วสูงสุดได้ถึงระดับ 300 กม./ชม.

ที่ไม่ต้องบอกก็คงจะเดากันได้ก็คือ **เอฟ-9 เอกซ์** เป็นรถขับเคลื่อน 4 ล้อตามสมัยนิยม ซูบารุนั้นมีประสบการณ์ยาวนานในเรื่องระบบขับเคลื่อน 4 ล้อ จึงกล้ากล่าวอย่างเต็มปากเต็มคำว่า ระบบขับเคลื่อน 4 ล้อซึ่งนำมาใช้ในรถต้นแบบคันนี้ รับประกันโดยไม่มีข้อแม้ ไม่ว่าจะในเรื่องความปลอดภัยหรือการทรงตัวในทุกสภาพการขับขี่

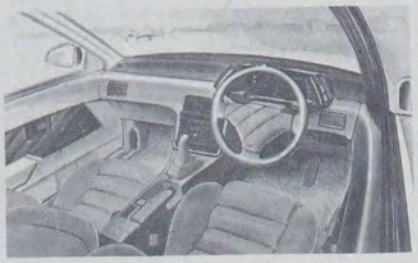




อีซูซุ ซีโอเอ-II

อีซูซุ นำรถต้นแบบออกแสดงในโตเกียว มอเตอร์โชว์ ' 85 ถึง 5 คันด้วยกัน คือ อัสกา เซรามิค-ปีอาซซา คอนเวอร์ทิเบิล-เอฟเอฟ เจมินี เนวี่ 5-เอฟเอฟ เจมินี เอียร์มเชร์ และ ซีโอเอ-II แต่คันที่น่าจะกล่าวถึงเป็นอันดับแรกก็คือ อีซูซุ ซีโอเอ-II ดังที่เห็นภาพล่างขวามือนี่เอง

ข้อมูลเท่าที่หาได้ขณะนี้ระบุไว้เพียงสั้น ๆ ว่า ซีโอเอ-II เป็นเก๋งกึ่งสปอร์ท 2 ที่นั่ง หลังคาเปิดประทุนอย่างที่เรียกกันในยุโรปว่า "ตาร์กา" ขับเคลื่อน 4 ล้อ จากเครื่องยนต์ดับเบิลโอเวอร์เฮดแคม 16 วาล์ว ความจุ 1,600 ซีซี พร้อมเทอร์โบชาร์เจอร์ แบบมีอินเตอร์คูเลอร์



ไดฮัทสุ ชาเรด เด โตมาโซ 926 อาร์

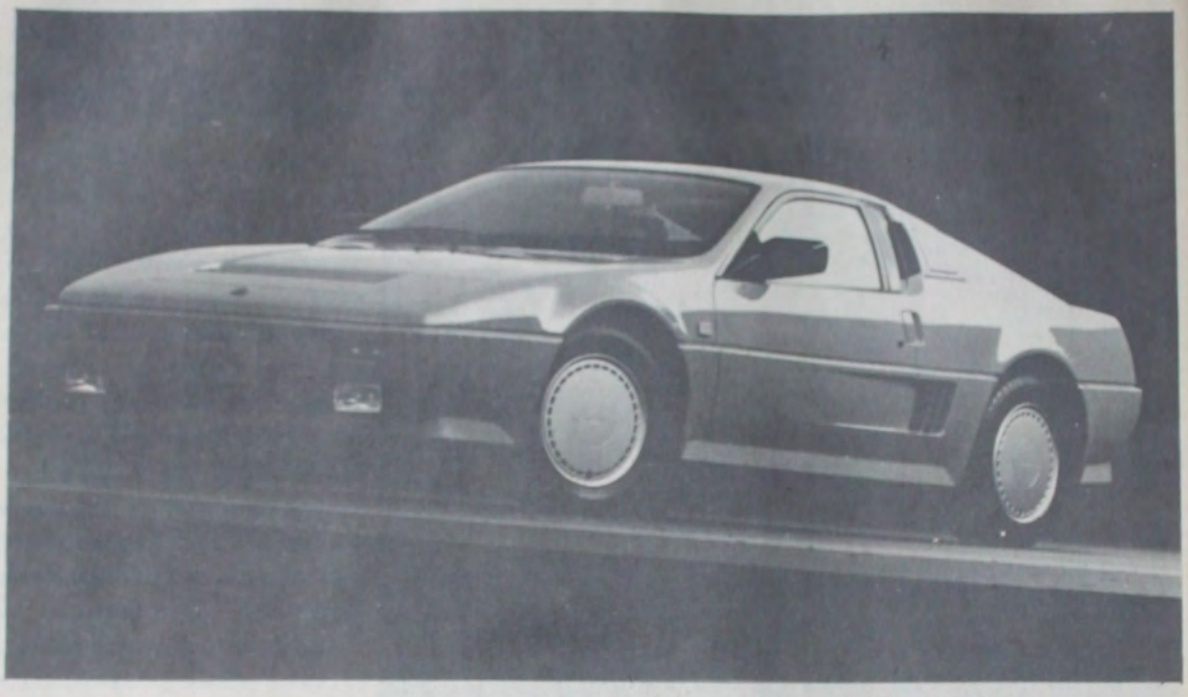
ไดฮัทสุ ก็เช่นเดียวกับอีซูซุที่นำรถต้นแบบและรถที่สร้างขึ้นเพื่ออวดฝีมือออกแสดงในโตเกียวมอเตอร์โชว์ ' 85 ถึง 5 คัน แต่คันที่ได้รับความสนใจจากผู้สื่อข่าวและผู้เข้าชมงานมากกว่าเพื่อนเห็นจะได้แก่ ไดฮัทสุ ชาเรด เด โตมาโซ 926 อาร์ ซึ่งเป็นรถสปอร์ทขนาดเล็กผลงานร่วมระหว่าง ไดฮัทสุ เจ้าแห่งรถนั่งขนาดหนึ่งลิตรของญี่ปุ่น กับ เด โตมาโซ นักออกแบบรถมือดีของอิตาลีนั่นเอง

พิจารณาจากรูปทรงภายนอก จุดเด่นของ 926 อาร์ อยู่ตรงบังโคลนซึ่งยื่นออกจากสองข้างของลำตัวกับช่องดักลมขนาดใหญ่ตรงบังโคลนหลัง ตามเอกสารประชาสัมพันธ์ของไดฮัทสุ นอกจากเพื่อเป็นจุดสะดุดความสนใจซึ่งเป็นผลพลอยได้นี้แล้ว เป้าหมายหลักของช่องลมขนาดใหญ่ที่ว่านี้คือการระบายความร้อนในยางล้อ และดิสค์เบรค

รูปลักษณ์โดยทั่วไป 926 อาร์ เป็นเก๋งกึ่งสปอร์ท 2 ที่นั่ง วางเครื่องกลางลำตัว ขับเคลื่อนล้อหน้าผ่านระบบเกียร์ธรรมดา 5 จังหวะ มิติตัวถังยาว 3,850 มม. กว้าง 1,640 มม. สูง 1,360 มม. ฐานล้อ 2,320 มม.

สำหรับเครื่องยนต์ที่ไดฮัทสุจัดเป็นอภินันทนาการให้แก่ เดอ โตมาโซ ในคราวนี้ เป็นเครื่องเบนซินเทอร์โบชาร์จด์ 3 สูบเรียง ดับเบิลโอเวอร์เฮดแคม ความจุ 926 ซีซี ป้อนเชื้อเพลิงด้วยหัวฉีดซึ่งควบคุมการทำงานโดยระบบอีเลคทรอนิค ผลิตกำลังสูงสุด 120 แรงม้า (เจไอเอส-กรอสส์) ที่ 7,000 รอบ/นาที

ในเอกสารประชาสัมพันธ์ ไดฮัทสุ อวดว่า "ชาเรด เด โตมาโซ 926 อาร์ คือรถสปอร์ทขนาดหนึ่งลิตรคันหัวปี" (CHARADE DE TOMASO 926 R, THE FORERUNNER OF ONE-LITRE SPORTS CARS) พิจารณากันอย่างรอบด้านแล้วไม่มีเหตุผลอะไรที่จะโต้แย้ง







นิสสัน มิด 4

รถสปอร์ทเครื่องกลางแบบแรกของนิสสัน ซึ่งพัฒนาขึ้นโดยมีเป้าหมายในเชิงพาณิชย์ เป็นผลงานของ ชินิชิโร ซากูไร หนึ่งในบรรดาวิศวกรญี่ปุ่นซึ่งมีชื่อเสียงและเป็นที่ยอมรับในวงการรถยนต์ทั่วโลก กล่าวกันว่า วิศวกรระดับปรมาจารย์ท่านนี้พัฒนา มิด 4 ขึ้น เพื่อเป็นการทดสอบความรู้ของตน ในด้านระบบขับเคลื่อน 4 ล้อ เครื่องยนต์วี 6 สูบ 24 วาล์ว ระบบแวรีเอ-เบิล วาล์ว ไทมิง รวมทั้งระบบกันสะเทือนแบบใหม่

ก่อนโตเกียว มอเตอร์ โชว์'85 นิสสันเคยนำรถต้นแบบคันนี้ ออกแสดงในงานแสดงรถยนต์ ที่ฟรังค์ฟวร์ทมาครั้งหนึ่งแล้ว ปรากฏว่าในทั้งสองงาน มิด 4 ได้รับความสนใจเป็นอย่างดีจากผู้สื่อข่าวและประชาชนทั่วไป จึงคาดหมายกันว่าอีกไม่นานเกินรอหลังจากปรับปรุงและแก้ไขข้อบกพร่องบางประการเป็นที่เรียบร้อยแล้ว นิสสันคงจะบรรจุรถแบบนี้ไว้ในสายการผลิต

ในเอกสารประชาสัมพันธ์ ผู้ผลิตให้อรรถาธิบายว่า ชื่อ มิด ได้มาจากคำว่า MID-ENGINED คือวางเครื่องกลางลำตัว ส่วนเลข 4 ที่ต่อท้าย หมายถึงเป็นรถขับเคลื่อน 4 ล้อ บังคับเลี้ยว 4 ล้อ และได้กำลังจากเครื่องยนต์ 4 แคม และ 4 วาล์วต่อสูบ

ข้อมูลจำเพาะทั่วไปของ มิด 4 คือ มิติตัวถังยาว 4,150 มม. กว้าง 1,770 มม. สูง 1,200 มม. ฐานล้อ 2,435 มม. น้ำหนักรถเปล่า 1,230 กก. เครื่องยนต์ วี 6 สูบ ทำมุม 60 องศา วางตามขวาง ความจุ 2,960 ซีซี ผลิตกำลังสูงสุด 230 แรงม้า (เจไอเอส เนท) ที่ 6,000 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุด 28.5 กก.-ม. (เจไอเอส เนท) ที่ 4,000 รอบ/นาที เครื่องยนต์ดังกล่าวนี้มีรหัส วีจี 30 ดีอี เป็นเครื่องยนต์ต้นแบบซึ่งพัฒนาขึ้นเพื่อใช้กับรถ มิด 4 โดยเฉพาะ โดยมีพื้นฐานมาจากเครื่องยนต์รหัส วีจี 30 อี ซึ่งใช้อยู่ในรถสปอร์ท นิสสัน 300 แซดเอกซ์อันเป็นที่กันดีนั่นเอง

จุดที่นิสสันเน้นเป็นพิเศษก็คือ นอกจากเป็นรถสปอร์ทที่ให้ลักษณ์ของสปอร์ทอย่างแท้จริงแล้ว มิด 4 ยังเป็นรถสปอร์ทที่ถูกออกแบบบนพื้นฐานซึ่งยังผลให้สามารถขับขี่ได้อย่างปลอดภัยโดยไม่จำเป็นต้องอาศัยความชำนิชำนาญเป็นพิเศษ





ซูซูกิ อาร์/พี 2

ต้นแบบของรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่ซูซูกิพัฒนาขึ้นโดยตั้งเป้าหมายเพื่อให้เป็น "รถนั่งขนาดซูเพอร์ มินิ เพื่อความเพลินใจในการขับขี่"

ปรากฏตัวในลักษณ์ของเก๋ง 2 ที่นั่ง หลังคาเปิดประทุน วางเครื่องยนต์ ขับเคลื่อน 2 หรือ 4 ล้อ มิติตัวถัง ยาว 3,430 มม. กว้าง 1,540 มม. สูง 1,190 มม. ฐานล้อ 2,130 มม. น้ำหนักรถเปล่า 620 กก.

เครื่องยนต์อินเตอร์คูเลอร์ เทอร์โบชาร์จด์ 3 สูบ ทวินแคม 12 วาล์ว ความจุ 800 ซีซี ถ่ายทอดกำลังผ่านระบบเกียร์ธรรมดา 5 จังหวะ

ซูซูกิอวดว่า รูปทรงของ อาร์/พี 2 "ไดนามิค และเอาใจผู้ใช้" แต่หนังสือรถยนต์ในยุโรปฉบับหนึ่งวิจารณ์อย่างตรง ๆ โดยไม่เกรงใจกันเลยว่า "น่าเกลียด"

ซูซูกิ อาร์/เอส 1

ผลงานชิ้นเด่นที่สุดของซูซูกิในโตเกียว มอเตอร์โชว์ ครั้งนี้ คือ สปอร์ท 2 ที่นั่ง เปิดประทุน อาร์/เอส 1

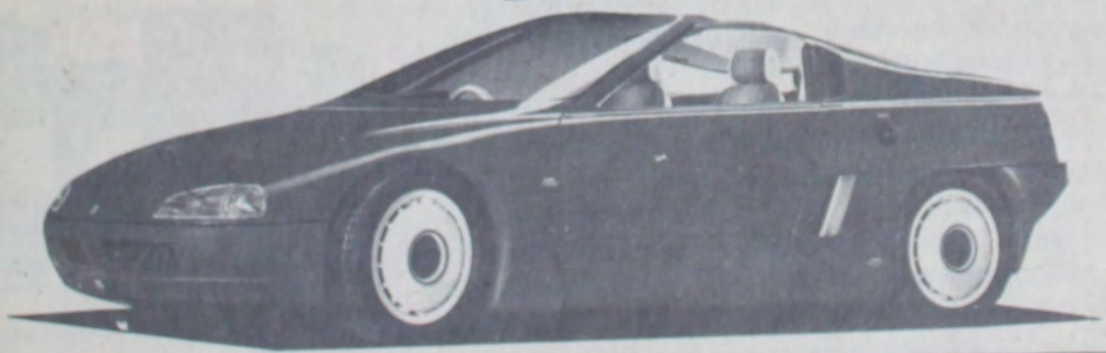
อาร์/เอส 1 ดูเพรียวลมกว่า ทั้ง ๆ ที่มีขนาดตัวถังโตกว่า อาร์/พี 2 คือมิติตัวถังยาว 3,670 มม. กว้าง 1,650 มม. สูง 1,090 มม. ฐานล้อ 1,370 มม.

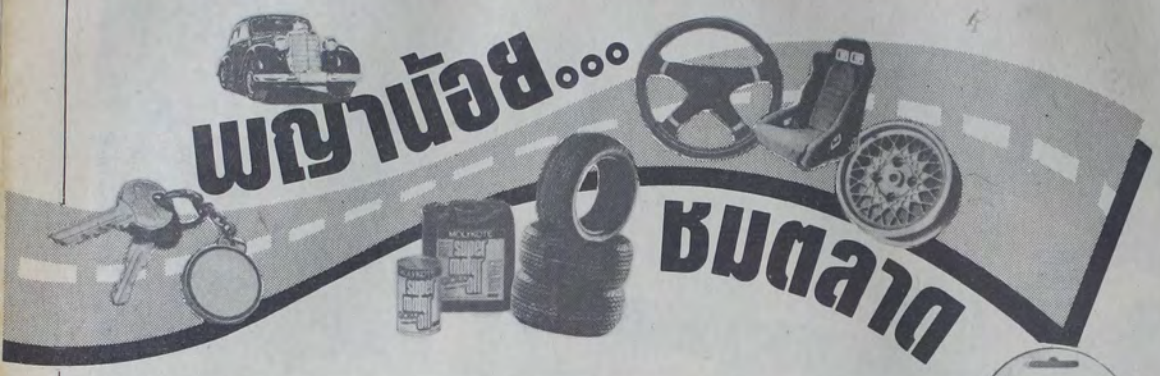
เครื่องยนต์ซึ่งวางกลางลำตัว เป็นเครื่องทวินแคม 4 สูบ 16 วาล์ว ความจุ 1,300 ซีซี ระบบป้อนเชื้อเพลิงอีพีไอ (อีเลคทรอนิค เพทรอล อินเจคชัน) ถ่ายทอดกำลังไปสู่ล้อหลังผ่านระบบเกียร์ 5 จังหวะ

ตามคำแถลงของซูซูกิ อาร์/เอส 1 ไม่ใช่รถที่สร้างขึ้นเพื่อตั้งโชว์เท่านั้น มันวิ่งได้จริง และซูซูกิกำลังอยู่ในระหว่างการพิจารณาเพื่อที่จะตัดสินใจผลิตออกสู่ตลาด







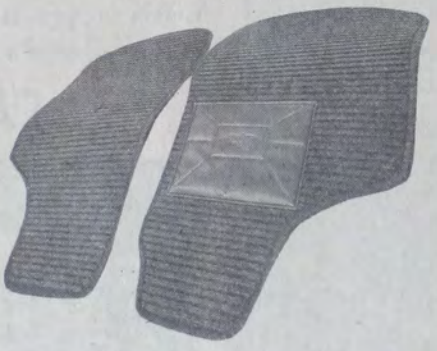


พรมภายในรถยนต์

นับว่านานทีเดียวที่ *"พญาน้อย"* ไม่ค่อยได้แนะนำอุปกรณ์เกี่ยวกับพรมปูพื้นรถยนต์ ในฉบับนี้จึงลงแนะนำให้ท่านเลือกถึง 2 ชนิดด้วยกัน

ชนิดแรกเป็นพรมปูพื้นจาก บ.เบรมเสน นั่นคือพรมปูพื้น **HEBU** ซึ่งเป็นผลผลิตจากประเทศเยอรมนี พรมดังกล่าวทอด้วยใยสังเคราะห์โพลีโพไพลีน ซึ่งมีความทนทานสูง ซักล้างทำความสะอาดได้ง่ายอีกทั้งยังซึมซับเสียงรบกวนได้เป็นอย่างดี

สนใจติดต่อสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ บ.เบรมเสน จก. ถ.หลานหลวง ตรงข้ามรร.ราชศุภมิตร ป๊อมปราบฯ กทม.





ยาเม็ดล้างกระจก

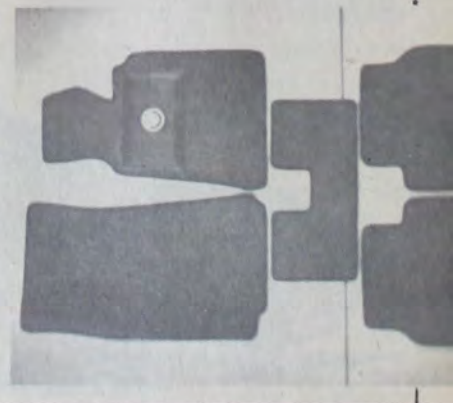
ตั้งหัวข้อให้มันขัดหูไปอย่างนั้นเอง ที่จริงมันถูกตั้งชื่อว่า "ฟอสบอมบ์" เป็นสารเคมีที่ใช้ละลายในกระป๋องน้ำล้างกระจกกันลบหน้า โดยการหย่อนไว้ในกระป๋อง 1 หลอดหรือ 1 แคปซูล ใช้ละลายน้ำได้ถึง 1 ลิตร มีคำอธิบายวิธีใช้อยู่กับตัวผลิตภัณฑ์แล้ว หาซื้อได้ตามร้านจำหน่ายอุปกรณ์รถยนต์ทั่วไป หรือที่บริษัท หลุยส์ ที. เลียวโนเวนส์ จำกัด ถนนสี่พระยา โทร. 233-5910-7, 234-6280-4

นี่ก็พรมอีกเหมือนกัน

พรมปูพื้นรถยนต์อีกชิ้นเป็นของ บ. ลาวา เทรดดิ้ง ที่มีคุณสมบัติการใช้เหมือนผ้ายางแต่ให้ความสวยงามน่าใช้กว่าอีก ทั้งยังช่วยรักษาพรมที่ติดมากับรถซึ่งถอดยากและปลอดภัยจากความสกปรกจากน้ำที่อาจจะทำให้หมักหมมกรณีน้ำแอร์เกิดรั่วหรือการเทน้ำหกใส่พื้นรถ พรมหรือผ้ายางดังกล่าวถูกออกแบบให้พอดีกับพื้นรถ เฉพาะแต่ละรุ่นจึงทำให้ไม่เลื่อนหลุดจากที่โดยง่าย

ข้อสำคัญคือการทำความสะอาดเพียงแต่นำพรมออกมาเคาะสบัดฝุ่นละอองจะหลุดไปโดยง่ายหรือสามารถนำไปซักล้างด้วยผงซักฟอกกับน้ำธรรมดา โดยใช้แปรงซักผ้าขัดเบา ๆ แล้วนำผึ่งแดดท่านก็จะได้พรมที่ใหม่ขึ้น

สนใจติดต่อหาซื้อพรมดังกล่าวได้ที่ บ. ลาวา เทรดดิ้ง จก. เลขที่ 72 คลองเตยนิเวศน์ ถ.สุนทรโกษา คลองเตย พระโขนง กทม. 10110 โทร.249-3144





น้ำหอมยุคอวกาศ

ที่ห้าง เอ เอส ประดับยนต์ เขาสั่งน้ำหอมสำหรับใช้ในรถยนต์ยี่ห้อ โคเมท เข้ามาจำหน่าย รูปแบบของขวดสวยงาม จัดเป็นสิ่งประดับที่ให้กลิ่นหอมในรถได้อย่างดี น้ำหอมโคเมท มี 6 สี 6 กลิ่น คือ กลิ่นกล้วยหอม, กลิ่นสตรอเบอรี่, กลิ่นส้ม, กลิ่นฟรุทตี้, กลิ่นบูเก และกลิ่นจัสมิน คนที่รักความสวยควบคู่กับความหอมจะหาซื้อได้ตามร้านประดับยนต์ทั่วไป หรือที่ 259/2 ถนนวิสุทธิกษัตริย์ บางขุนพรหม โทรศัพท์ 282-1755

ผลผลิตของอีโคโน

อุปกรณ์ชิ้นนี้ของบ.อีโคโน คือน้ำยาล้างล้อรถซีรีส์ 500 สูตรมหัศจรรย์ ซึ่งมีสรรพคุณสามารถขจัดคราบสกปรกที่เกาะอยู่ตามล้อซึ่งน้ำธรรมดาไม่สามารถล้างออก ไม่มีส่วนผสมของกรดฉะนั้นจึงสามารถใช้ล้างได้ทั้งล้อแมกซ์อัลลอยล์และอลูมิเนียม อีกทั้งยังสามารถใช้ล้างห้องเครื่องยนต์ซึ่งมีคราบน้ำมันสกปรกจับอยู่หรือล้างหัวขั้วแบทเตอรี่ได้ดีอีกด้วย

วิธีใช้ก็แสนง่าย ฉีดน้ำยาล้างล้อซีรีส์ 500 ลงบนล้อหรือส่วนที่สกปรกทิ้งไว้ประมาณ 3 นาที แล้วใช้น้ำฉีดล้างออก วงล้อก็จะสวยเป็นเงาวับทันที





สินค้าอีกชิ้นเป็นแชมพูล้างรถสูตรเข้มข้นที่มีพลังทำความสะอาดสูง มีฟองมากเป็นพิเศษ มีสาร RUST INHIBTOR ผสมด้วยช่วยปกป้องไม่ให้รถเป็นสนิมได้ง่าย นอกจากนี้ทางบริษัทยังแจ้งมาอีกว่าสามารถใช้ล้างกระจก, ยางรถ, เซรามิค, และเครื่องใช้หรือไวนิล ได้ดีอีกด้วย

วิธีการใช้ล้างรถเทแชมพูดังกล่าว 3 ฝาต่อน้ำ 2 ลิตร ดีกว่วนให้เข้ากันแล้วใช้ผ้าหรือฟองน้ำจุ่มทำความสะอาดเนื้อสีเสร็จแล้วใช้น้ำฉีดออกเช็ดให้แห้งรถของท่านก็จะเงางาม

ส่วนวิธีการล้างเครื่องหนังหรือไวนิลให้เพิ่มคาร์แชมพูเป็น 4 ฝาต่อน้ำ 2 ลิตร แล้วเช็ดล้างด้วยวิธีเดียวกัน

สินค้าทั้งสองชนิดมีจำหน่ายตามห้างสรรพสินค้าชั้นนำทั่วไป และที่ บ. อีโคโน ประเทศไทย จก. เลขที่ 1082/18-19 ถ.พหลโยธิน สายยาว บางเขน กทม. โทร.279-0177-8,278-3204-5







เจ้าของอู่ดูตรงนี้

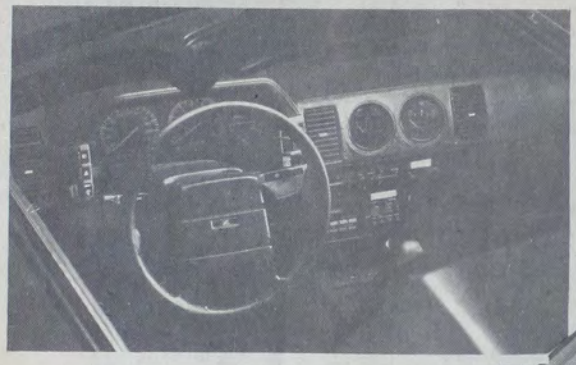
อู่พ่นสีชั้นดีก็ต้องใช้แต่ของดี ๆ เพื่อให้งานออกมาดีสร้างชื่อเสียงเป็นเครื่องหากินได้นาน ๆ ได้ข่าวว่าตอนนี้มีสีโป๊ว (ภาษาอะไรก็ไม่รู้) ของสแตนดอกซ์ ที่น่าสนใจอยู่ 2 แบบคือ "สแตนโด ซอฟท์ พลาสติค" ซึ่งเป็นสีโป๊วพลาสติคออกสีเนื้อ ใช้โป๊วส่วนที่เป็นเหล็กช่วยให้ขัดง่าย ไม่ยุบตัว ประหยัดกระดาษทรายและแรงงาน เหมาะกับงานเร่งด่วน อีกกระป๋องหนึ่งก็คือ "ไนโตร คอมโบสเปชเทล" เป็นสีโป๊วแห้งเร็ว โป๊วง่าย ไม่ยุบตัว เป็นสีโป๊วประเภทงานด่วนอีกเหมือนกัน ผลิตภัณฑ์สแตนดอกซ์มีจำหน่ายตามร้านจำหน่ายสีทั่วไปและที่ บริษัท สแตนดอกซ์(ประเทศไทย) จำกัด 22 รามคำแหง 19 หัวหมาก เขตบางกะปิ โทรศัพท์ 314-2556 314-2437

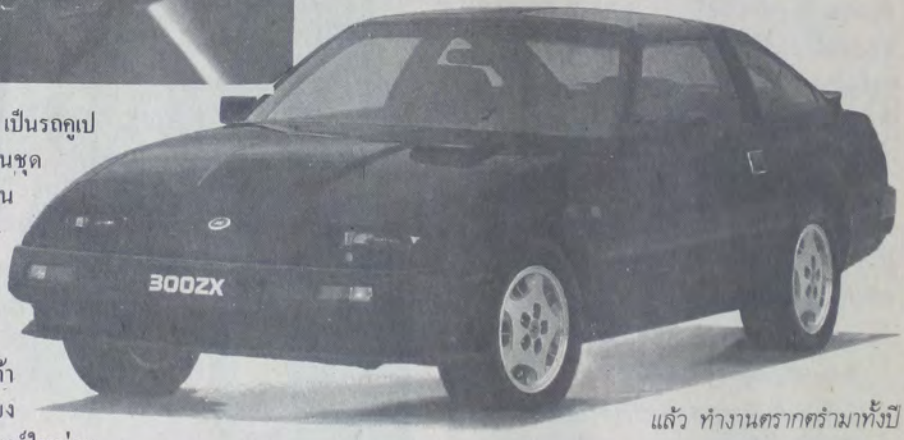


รถดี ๆ จำเป็นต้องใช้น้ำมันเครื่องดี ๆ แต่น้ำมันเครื่องดี ๆ ไม่จำเป็นต้องใช้เฉพาะกับรถดี ๆ เพราะน้ำมันเครื่องที่ดีย่อมทำให้เครื่องยนต์ที่ไม่ค่อยดีกลายเป็นเครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพที่ดี แต่รถที่ดีราคาหลายแสนหรือเป็นล้านจำเป็นต้องดูแลรักษาอย่างดี เลือกใช้เฉพาะน้ำมันเครื่องที่ดีไว้ใจได้จริง ๆ จึงจะช่วยให้การทำงานของเครื่องยนต์สนองความต้องการของผู้ใช้ได้อย่างเต็มที่ !

นิสสัน 300 แซดเอกซ์

องค์ประกอบของความร้อนแรง





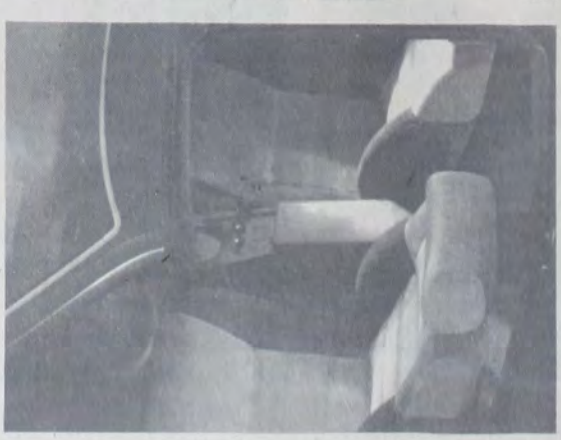
นิสสัน 300 แซดเอกซ์ เป็นรถคูเปสปอร์ทสุดยอด ของนิสสันในชุด "แฟร์เลดี" ที่คนไทยรู้จักมานานพอสมควร รุ่นแรก ที่สยามกลการ สั่งเข้ามาจำหน่ายมีอายุกว่า 17 ปีแล้ว ส่วนรุ่นล่าสุดที่นำมาโชว์ใน "นิสสันแกลเลอรี" ชั้นล่างศูนย์การค้า "มาบุญครอง เซนเตอร์" มีเพียงคันเดียวและเคยมีข่าวว่านายแบงค์ใหญ่จะซื้อไปดูเล่นเมื่อไม่นานมานี้ เป็นรุ่น 300 แซดเอกซ์ เทอร์โบ 2+2 ราคาเงินไทยหลายล้านบาท

แฟร์เลดี รุ่นใหม่ล่าสุดมีอยู่ด้วยกัน 3 รสนิยม คือ 300 แซดเอกซ์ 2+2 169 แรงม้า, 300 แซดเอกซ์ เทอร์โบ 2 ที่นั่ง 221 แรงม้า กับสุดยอดของรุ่นนี้คือ 300 แซดเอกซ์ เทอร์โบ 2+2 (4 ที่นั่ง) กำลัง 221 แรงม้า

เครื่องยนต์ของทั้ง 3 รสนิยมใช้บล็อคเดียวกันคือเครื่องวี 6 สูบ ทำมุมซึ่งกันและกัน 60 องศา โอเวอร์เฮดแคมชาฟท์ ขนาดความจุ 2,960 ซีซี (180.6 ลบ.น.) แบบที่ไม่ติดเทอร์โบเรียกว่าเครื่องวีจี 30 อี ถ้าติดเทอร์โบจะเรียกว่าแบบ วีจี 30 อีที น้ำหนักตัวถังเริ่มตั้งแต่ 1,315 กก. ไปจนถึง 1,375 กก. แตกต่างกันไปตามอุปกรณ์และเกียร์ที่ใช้ ถัวเฉลี่ยแรงม้า/น้ำหนักจะอยู่ระหว่าง 5.9 – 7.8 กก./แรงม้า ซึ่งถือว่าเป็นรถที่แบกน้ำหนักตัวถังน้อยมากยี่ห้อหนึ่งในบรรดารถระดับเดียวกัน

แฟร์เลดี 300 มีแบบเปิดหลังคาด้วย และในรุ่นที่ไม่ติดเทอร์โบ มีทั้งเกียร์ธรรมดาและเกียร์ออโตแมติค ส่วนรุ่นเทอร์โบมีเฉพาะเกียร์ธรรมดา ถ้าจะแยกแยะลงไปอีกจะมีถึง 8 แบบให้เลือก แต่คงไม่มีใครบอกได้ว่าแบบไหนดีที่สุด เพราะแต่ละแบบก็มีจุดเด่นของตนเอง และผู้ใช้ที่เลือกใช้แบบใดย่อมจะถูกใจและพอใจว่าแบบของตนดีที่สุด

ขณะนี้กฎหมายเปิดโอกาสให้เราสามารถสั่งซื้อรถเก๋งประกอบสำเร็จรูปจากต่างประเทศ (ที่เกิน 2,300 ซีซี) ได้แล้ว ทำงานตรากตรำมาทั้งปี ถ้าจะหาของขวัญดี ๆ ให้กับตนเองทำไมไม่มองรถคูเปแฟร์เลดีกันบ้าง ?







ไพศาล มัทธุรนนท์

รองประธานเยือนไทย – บรรเทิง จิงสงวนพรสุข ประธานบริษัท พระนครยนตรการ ให้การต้อนรับ มร.ดูลิแฮน รองประธานบริษัท เจเนอรัลมอเตอร์ส สหรัฐฯ ในโอกาสมาสำรวจตลาดรถยนต์ และเตรียมวางตลาดโฮลเดนและโอเพลในปี 29



สวัสดีปีใหม่ 2529 แด่คุณผู้อ่านแฟน **"ฟอร์มูลา"** ทุก ๆ คนค่ะ...เท่าที่ **พุทธีแคท** ได้ยินมาจากเพื่อนพ้องในวงการก็อยากจะตั้งชื่อปีใหม่ 2529 นี้ว่าเป็น **"ปีแห่งการต่อสู้"** สู้เพื่อความอยู่รอดด้วยยุทธวิธีต่าง ๆ นานาสารพัดอย่าง.....■ สำหรับข่าวดีข่าวแรกของวงการรถยนต์ปีใหม่นี้ประเดิมด้วยการแนะนำรถมาซดา 323 ใหม่ของค่าย **กมลสุโกศล** 7 ม.ค. ณ โรงแรมรามาการ์เดน.....■ ส่วนรถซูซูกิ SA 413 ใหม่แห่งค่าย **สยามอินเตอร์ฯ** ก็คงจะได้ฤกษ์คลอดในเร็ววันนี้.....■ น้องใหม่ **ศาลาฟาสเตอร์** ศูนย์บริการซ่อมอีซูซุแห่งที่ 12 ดอนเมือง เปิดบริการตั้งแต่วันที่ 2 ม.ค. นี้ ท่านเจ้าของรถอัลคา เจมินี ฟาดเตอร์แซดมาตรฐานและสเปคแคบดลอดจนรถตู้ WFR ขอเชิญนำรถเข้ารับบริการได้ทุกวันตั้งแต่จันทร์ถึงเสาร์ 8.00-17.00 น.....■ ประทับใจทีมคนหนุ่ม-คนสาวแผนกโฆษณาการตลาดและประชาสัมพันธ์ยนตรกิจภายใต้การนำของป้า **บัญชา เผ่าจินดา** จากงานสังสันทน์สื่อมวลชน ณ สวนบวกหาดชะอำเมื่อเร็ว ๆ นี้ขอให้ทำงานเป็นทีมขยันขันแข็งแบบนี้ต่อไปเรื่อย ๆ นะจ๊ะ.....■ ฮือฮากันไปพักหนึ่งเมื่อ **บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย** เปิดโฉมน้ำมันเครื่องเฮลิกส์ออกสู่ตลาด ขอปรบมือดัง ๆ ให้กับความคิดการถ่ายทำหนังทีวี.....■ ลืมไม่ได้เด็ดขาดที่จะต้องพูดถึงโฆษณารถกระบะนิสสันเอสดี-23 ที่เห็นเครื่องยนต์ลอยละลิ่วเร็วจี๋มา ใครได้ดูเอ่ยปากชมกันทั้งนั้น!.....■ เพื่อความ



เที่ยวปีใหม่ได้เปอโฌต์ฟรี –ยนตรกิจร่วมกับโรงแรมดุสิตธานีและเรมีบาแดงจัดงานปีใหม่นี้ให้ยิ่งใหญ่ ณ ห้องเทียรา และนภาลัย ผู้มาร่วมงานส่งท้ายปีเก่า 31 ธ.ค. อาจมีโชคได้รับเปอโฌต์ 305 ตกแต่งพิเศษกลับบ้าน สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติมติดต่อได้ที่เคาเตอร์ทัวร์ โรงแรมดุสิตธานี



โตโยตาบุพการี –มร.ไอ ซาโต ประธานบริษัทโตโยตา มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด พร้อมทั้งพนักงานและตัวแทนจำหน่ายร่วมกันจัดงานวันโตโยตาบุพการี ครั้งที่ 13 ขึ้นในวันที่ 13 ธ.ค. 28 ณ บ้านราชวิถี

ชมโรงงานผลิตชิ้นส่วน – คณะผู้แทนบริษัท มาซดา คอร์ปอร์เรชัน ญี่ปุ่น เข้าเยี่ยมชมกิจการของบริษัท เอเบิล ออโตพาร์ท อินดัสตรีส์ จำกัด (AAPICO) ซึ่งเป็นโรงงานผลิตชิ้นส่วนและเครื่องมือประกอบรถยนต์ที่นิคมอุตสาหกรรมบางชัน เมื่อเร็ว ๆ นี้

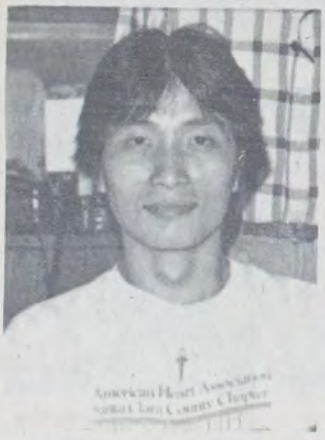


โบว์ลิงจตุรมิตร – 14 ธ.ค. ที่ผ่านมามร.เอม นาระ รองประธานบริษัท เอเชียนฮอนดา มอเตอร์ เป็นประธานในพิธีเปิดการแข่งขันโบว์ลิงประจำปีของบริษัทในเครือฮอนดา อันประกอบด้วยบริษัทเอเชียนฮอนดา, บริษัทฮอนดาคาร์ส์, บริษัทไทยฮอนดา และ บริษัทเอเชียนออโตพาร์ท



ก้าวหน้าในอนาคต บริษัทฮอนดาคาร์ส์ได้ส่ง **ไพศาล มัทธุรนนท์** หัวหน้าประจำฝ่ายอะไหล่ไปร่วมการสัมมนาเรื่องการควบคุมอะไหล่ที่บริษัทฮอนดา มอเตอร์ประเทศญี่ปุ่นเมื่อไม่นานมานี้ กลับมาคงนำความรู้ใหม่ ๆ มาปรับปรุงเพื่อสิทธิประโยชน์ของผู้ใช้รถฮอนดาต่อไป.....■ รายนี้บ้ายบายไปเรียนต่อซะแล้วที่สหรัฐอเมริกา อีกไม่นานเกินรอคงจะได้พบกับมาดใหม่ของ **มิส เนตรปรียา มุสิกไชย** อดีตประชาสัมพันธ์สาวของบริษัทโฆษณาชูโอเซ็นโกะ.....■ ขอแสดงความยินดีร่วมกับ **บริษัทบอร์เนียวเทค จำกัด** ที่ได้เป็นผู้แทนจำหน่ายโชคอัพ มอนโรแต่ผู้เดียวในประเทศไทย.....■ น่าอิจฉาที่สุด ในรอบปี ได้ข่าวว่า **ภิญโญ วศินชัย** แห่งอัษฎางค์ คอนโซล นอกจากจะมีความสามารถเป็นพิเศษด้านการออกแบบกันชนบิกไฟเบอร์แล้วเจ้าตัวยังมีโอกาสบินไปดูงานที่ประเทศเยอรมนีอยู่ทุกบ่อยเพื่อเพิ่มประสบการณ์เจ้าของรถท่านใดกำลังมีปัญหาเรื่องกันชนรถทุกรุ่นทุกแบบ ขอแนะนำให้รีบไปปรึกษาโทร.424-3865, 424-9924.....■ ต่อไปเป็นข่าวฝากจากเพื่อนพ้อง...ที่ว่าหายหน้าหายตาไปนอกนั้น ความจริงหนุ่ม **องอาจ วังช้าย** บอกกับ **พุทซีแคท** ว่าไปสร้างสมวิทยายุทธ กลับมาคราวนี้น่ายว่าร่วมมือกับเพื่อนเก่า **นพดล บุญบันดาล** ออกนิตยสารสเตอริโอราย 2 เดือน ขอเอาใจช่วยลุ้นเต็มที่นะเพื่อน!.....■ ส่วนนักเลงรถที่โปรดปรานการแข่งรถแบบแรลลี วันที่ 1 ก.พ.นี้ **นิตยสารสปีดไลน์** จะจัดการแข่งขันเนื่องในวันครบรอบ 1 ปีของนิตยสาร สนใจรีบหมุนไปสมัครกับเฮีย **ถาวร ศิริสัมพันธ์** เจ้าสัวคณะพีอาร์โปรโมชัน ! .....■ และสุดท้ายข่าวใหม่สำหรับใครที่รักกีฬาตกปลา ขอแนะนำบ่อตกปลา *"บึงน้ำใหม่"* ของพ่อ **ลั่นทม** หนึ่งในสตาฟทำงานของ **"ฟอร์มูลา"** อยู่ในบริเวณหมู่บ้านการเคหะนคร 2 ถนนลาดกระบัง สโลแกนของบ่อตกปลานี้ตั้งไว้ว่า "บึงนี้... มีปลาใหญ่" เชื่อไม่เชื่อน่าลองแวะไปดูด้วยตัวเอง บอกว่าเป็นแฟน **"ฟอร์มูลา"** รับรองมีส่วนลดพิเศษ.....■

พุทซีแคท



นักตกปลาต่างหูข้างเดียว "ลั่นทม"



ให้เรดฟอร์ดวางแผนโฆษณา – บริษัทสยามอินเตอร์เนชันแนล คอร์ปอเรชัน โดยพรพงษ์ พรประภา ได้มอบหมายให้บริษัทเรดฟอร์ด โดยวราวุธ พันธุ์กระวี เป็นตัวแทนในการวางแผนงานโฆษณารถซูซูกิ SA 413 ใหม่ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป



คาลเท็กซ์สัมมนาน้ำมันหล่อลื่น – สุวิทย์ เสนะวาทิน ผจก.ขายฝ่ายเทคนิคจัดสัมมนาเรื่องน้ำมันหล่อลื่นแก่พนักงานกรมโยธา และเอเยนต์ฝ่ายขายจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ที่บริษัทคาลเทกซ์ไทย งามวงศ์วาน เมื่อเร็ว ๆ นี้

แรลลี่ 11 ปีซีเออาร์ – ชอเอี่ยม ชวรางกูร กรรมการผจก.บริษัทซีเออาร์ มอเตอร์ จำกัด ร่วมมือกับบริษัทสิทธิผลมอเตอร์, บริษัทเจแปนแอร์ไลน์ และบริษัทศรีกรุงวัฒนา แถลงข่าวการจัดการแข่งขัน แรลลี่ "11 ปี ซีเออาร์" เส้นทางกท.–ชะอำ



สัปดาห์เกมจราจรเชลล์ – บริษัท เชลล์ แห่งประเทศไทย จำกัด ร่วมกับคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติได้จัดการแข่งขันสัปดาห์เกมจราจรเชลล์ขึ้น ณ แดนเนรมิตร โดยมี รต.ท.ชาญ มนูธรรม รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี เป็นประธานในพิธีเปิด





มิตซูบิชิกับวินด์เซิร์ฟ – มร.นากาโตมิ ตัวแทนจากบริษัทมิตซูบิชิ มอเตอร์ส ญี่ปุ่นเป็นประธานในพิธีแจกรางวัลผู้ชนะเลิศการแข่งขันวินด์เซิร์ฟประเภทต่าง ๆ ในรายการ "มิตซูบิชิ ซิติเซน สยามเวิลด์คัพ" ครั้งที่ 10 วันที่ 1–7 ธ.ค. นี้ ณ หาดจอมเทียน



ชาติชาย มหธร กรรมการผจก.บริษัทนวฤกษ์นัดเลี้ยงขอบคุณสื่อมวลชน และได้เสนอผลงานชิ้นใหม่ ณ สวนอาหารบัวเมื่อเร็ว ๆ นี้



แฮปปี้เบิร์ธเดย์ป๋า – มนูญ พูนดี ผจก.ฝ่ายสินเชื่อบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ศรีมิตรเลี้ยงฉลองวันเกิดครบ 53 ปี ให้กับประสิทธิ์ สุขวัฒน์แห่งโชว์รูมบีเอมเทเวศน์ ที่ร้านคุณเชอรี่ สุขุมวิท



เปิด "สามใบเถา" – มนตรี วาเกียรธนะ จับมือ บรรพต ตระกูลพุทธรักษา เปิดบูติคสามใบเถา ติดบริษัท คาร์เตอร์ เยื้องกองทะเบียนกรมตำรวจ วันอาทิตย์ที่ 1 ธ.ค. 28

เปิดศูนย์ฮันเตอร์ลาดพร้าว 7 ธ ค. 28 คงศักดิ์และมะลิวัลย์ เกษมสุภาพันธ์ถือเป็นฤกษ์ดีเปิดร้านสยามไทร์เซนเตอร์ขึ้นที่ปากซอยลาดพร้าว 35/2 บริการตั้งศูนย์ถ่วงล้อระบบคอมพิวเตอร์ของฮันเตอร์และฮอฟมันน์ พร้อมล้อแมกซ์ยาซิโยดาและยางเรดโน สนใจโทร.513-1862



– สงวน อนันตฤดี แห่งบริษัท สหมงคลสิน จัดงานจับสลากชิงโชคกับสีโครอค วันที่ 14 ธ ค.ที่ผ่านมา ณ โรงแรมเซนทรัลพลาซา





คาสตรอลกับออโตแมค – บริษัทคาสตรอล (ประเทศไทย) ประสบความสำเร็จกับโครงการเปลี่ยนน้ำมันเครื่องด้วยตนเอง จึงย้ายมาย่านชุมชน โดยได้รับความร่วมมือจากศิรินทร์ เสรีดีเลิศ แห่งร้านออโตแมค บางกอก-บาซาร์



ภิญโญ วศินชัย "เจ้าแห่งคอนโซลรถยนต์" จากอัษฎางค์คอนโซล



– อยากได้ตุ๊กตาน่ารัก ๆ อย่างนี้ไปฝากหวานใจปีใหม่นี้ ติดต่ออรพิน โทร.279-4151

แนะนำสินค้าใหม่ – กิติชาติ การุณรัตนกุล และคณะกรรมการบริษัทฮันนีดิว จำกัด จัดการแถลงข่าวแนะนำสินค้าประดับยนต์ใหม่ ยางกันกระแทกขอบประตูรถยนต์ ณ โรงแรมอิมพีเรียล



ภาพงาน ฉลอง 9 ปีทอง ฟอร์มูลา



นาย สำเนา จุลกะรัตน์ รองปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม (กลาง) ให้เกียรติมาเป็นประธานในงาน

คุณ กมล ทองประกอบ ผจก.ฝ่ายรถเก่าต่างจังหวัด เป็นตัวแทนจากค่ายเพื่อนที่แสนดี



ของขวัญจากใจชาวยนตรกิจ





มร.ชิบุยา ผจก.ฝ่ายการตลาดบริษัท ฮอนดาคาร์ส์ มาอวยพร พร้อมกับ คุณ ยรรยง ศิริพันธ์

กรรมการรองผจก.โฟล์ค พิทักษ์พันธ์ วิเศษภักดี มางาน พร้อมกับสัญญลักษณ์ สีแดงเหมือนจะบอกว่าให้ฟอร์มูลาแรงฤทธิ์ขึ้นเรื่อย ๆ





ใครรู้บ้างว่าบก. เราพูดอะไรกับคุณดิก คนเก่งจากโตโยตา

ภาพงาน ฉลอง 9 ปีทอง ฟอร์มูลา



สี่ผอ.นิตยสารรถยนต์

ขรรค์นิล สีตะกลิน ตัวแทนบริษัท เอสโซ มาอวยพรพร้อมรอยยิ้ม





ดอกไม้สวยกับปชส.น่ารักของสยามยามาฮา





ผู้โชคดีได้รับรางวัลที่ 1 จากการจับสลากหางบัตรในงาน



คุณ สุทิน จงสุจริตธรรม มอบรางวัลห้องพักของโรงแรมรอยัลคลิฟ พัทยา

เลขาสุดสวยนามว่า "สุชาดา" มอบนาฬิกาน่าใช้จากคลังแห่งล้อแมกซ์จันทร์เกษมฯ

ยืนยันความเยี่ยมยอดของ ซีตรอง บีเอ็กซ์ อีกครั้ง

ด้วยตำแหน่งชนะเลิศ รางวัล จี มาร์ค ประจำปี 1984 ด้านการออกแบบยอดเยี่ยมจากกระทรวงการค้าระหว่างประเทศของญี่ปุ่น

สำหรับเรา...รางวัลนี้นับเป็นอีกเกียรติประวัติหนึ่งแห่งเทคนิคยนตรกรรมทางด้านการออกแบบรถแห่งศักดิ์ศรีของซีตรอง

สำหรับคุณ...รางวัลนี้เป็นได้ทั้งเหตุผล และสิ่งยืนยันการตัดสินใจเลือกซีตรอง บีเอ็กซ์ เป็นรถคันโปรดของคุณ



แบบฉบับรถแห่งศักดิ์ศรี

บริษัท เมโทรยนตรการ จำกัด
184 ถนนสุรวงศ์ บางรัก กทม. โทร. 2340921-6

เนื่องจากปก





เฮลิกส์..น้ำมันเครื่องแห่งทศวรรษหน้า





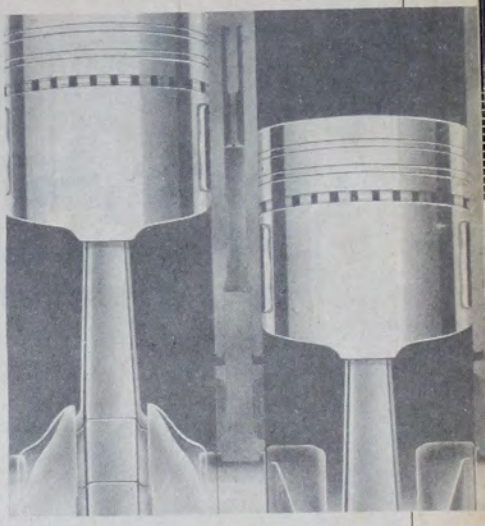




รถยนต์สมัยใหม่ที่มีสมรรถนะเป็นเยี่ยมนั้น ทุกชิ้นส่วนของเครื่องยนต์จะต้องทำงานหนักยิ่งขึ้นกว่าเดิมหลายเท่า เพราะต้องผจญกับการเสียดสีรุนแรงและอุณหภูมิสูงลิ่ว การใช้น้ำมันเครื่องที่มีคุณภาพสูงจึงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ถ้าใช้น้ำมันเครื่องคุณภาพต่ำกับเครื่องยนต์สมัยใหม่ อาจเกิดปัญหา เครื่องยนต์เสื่อมสภาพก่อนเวลา อันเป็นเหตุให้ต้องเปลี่ยนอะไหล่ใหม่ ซึ่งไม่คุ้มค่าเท่ากับ การเลือกใช้น้ำมันเครื่องชั้นดี เสียแต่ต้น เชลล์ตระหนักดี ถึงความจำเป็นที่







จะต้องก้าวไปกับกาลเวลา เพื่อพัฒนาน้ำมันเครื่องให้มีคุณภาพดีที่สุด ภาระอันยิ่งใหญ่ของเชลล์ คือการคิดค้นน้ำมันเครื่องที่สามารถตอบรับสภาพการทำงานอันหนักหน่วงของเครื่องยนต์ยุคใหม่ให้ได้

ในปี 2525 เชลล์ได้เริ่มต้นคิดค้นสูตรน้ำมันเครื่องชนิดใหม่เพื่อมาแทนเชลล์ ซูเพอร์พลัส ในศูนย์วิจัยของเชลล์หลายแห่งทั่วโลก เริ่มจากการปรึกษาหารือกับผู้ผลิตรถยนต์ต่าง ๆ เพื่อกำหนดมาตรฐานเบื้องต้นของน้ำมันเครื่องชนิดใหม่ หลังจากนั้น จึงได้ทำการทดสอบกับเครื่องยนต์ในห้องปฏิบัติการ และทดสอบภาคสนามกับรถยนต์รุ่นใหม่หลายยี่ห้อด้วยจุดประสงค์ที่จะผลิตน้ำมันเครื่องคุณภาพสูงที่สามารถให้การหล่อลื่นได้ดีเยี่ยมในทุกสภาวะอากาศ เชลล์ได้ทดสอบการใช้งานจริงของน้ำมันเครื่องชนิดนี้กับสภาพการจราจรในกรุงเทพฯด้วย รถยนต์ทุกคันได้ผ่านการวิ่งทดสอบถึง 60,000 กิโลเมตร และระยะการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องก็ยืดเพิ่มเป็นสองเท่าของระยะเวลาเปลี่ยนถ่ายตามปกติ นอกจากนั้นแล้วเพื่อตรวจสอบความคงทนของน้ำมันเครื่อง เชลล์ยังได้ทดสอบในสภาวะการใช้งานอย่างหนักในเครื่องเทอร์โบชาร์จที่หมุนด้วยความเร็ว 200,000 รอบต่อนาที ในอุณหภูมิสูงถึง 350°ซ ด้วย การทดสอบนี้กินเวลาถึง 3 ปี

ในที่สุด เชลล์ ก็ได้ค้นพบ *"เฮลิกส์"* น้ำมันเครื่องแห่งทศวรรษหน้าซึ่งใช้หล่อลื่นเครื่องยนต์สมัยใหม่ได้ทุกชนิด คุณสมบัติพิเศษของ *"เฮลิกส์"* คือ

1. สามารถลดการเสียดทาน ป้องกันการสึกหรอให้แก่เครื่องยนต์
2. เพิ่มประสิทธิภาพ และเพิ่ม

พลังเครื่องยนต์

3. ช่วยยืดระยะเวลาเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง

4. ช่วยรักษาอุณหภูมิในเครื่องยนต์ไม่ให้ร้อนเกินไป

5. ช่วยยืดอายุการทำงานของเครื่องยนต์

6. ช่วยประหยัดเชื้อเพลิง

ด้วยคุณสมบัติพิเศษทั้ง 7 ประการนี้ ทำให้ *"เฮลิกส์"* มีคุณภาพสูงกว่ามาตรฐานของสถาบันน้ำมันปิโตรเลียมแห่งอเมริกา (API) ขั้น SF/cc มาตรฐานกองทัพสหรัฐฯ MIL-L-46152 B มาตรฐานของสมาคมผู้ผลิตรถยนต์ในยุโรป (CCMC) ขั้น G2/D1



สัมภาษณ์

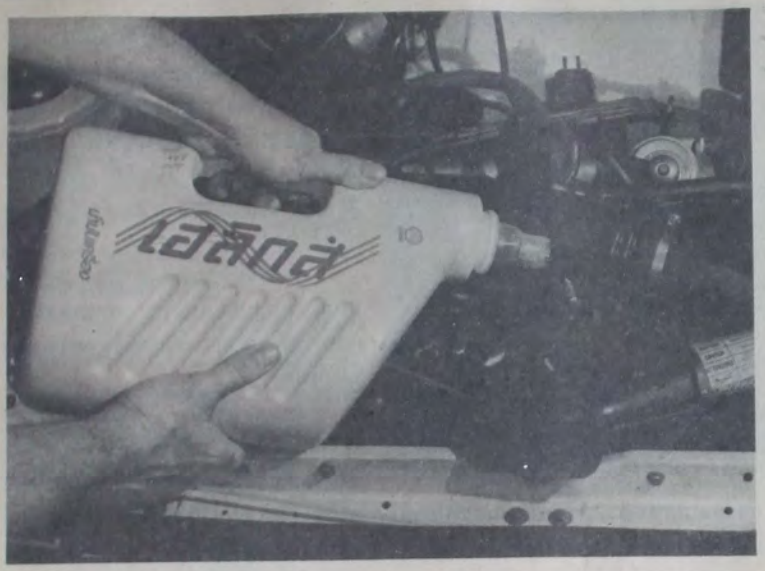
มร.ฟิลิป เบเคอร์

ผู้จัดการแผนกน้ำมันหล่อลื่น บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด



"ฟอร์มูลา" : อยากทราบที่มาและความหมายของชื่อ "เฮลิกส์" ?

มร.เบเคอร์ : บริษัท เชลล์ อินเตอร์เนชันแนล มีผลิตภัณฑ์หลายชนิดที่ใช้ ชื่อเป็นสัตว์ทะเล เช่น ริมูลา มารีนา รีเทลลา รวมทั้งชื่อ "เชลล์" ด้วย และ "เฮลิกส์" ก็เป็นชื่อของสัตว์ทะเลชนิดหนึ่งเช่นกัน ชื่อ "เฮลิกส์" ไม่มีความหมายอะไรเป็นพิเศษ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา หรือสูตร



และสูงกว่ามาตรฐานที่กำหนดโดยผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำของยุโรป อเมริกาและญี่ปุ่น เช่น เบนซ์ โพร์เช บีเอมดับเบิลยู นิสสัน โตโยตา ฮอนดา ฯลฯ ทั้งยังเป็นน้ำมันพิเศษที่ใช้กับเครื่องยนต์เบนซินเทอร์โบชาร์จได้

และไม่เพียงแต่พัฒนาคุณภาพของน้ำมันเครื่องเท่านั้น เชลล์ยังได้พัฒนาภาชนะบรรจุน้ำมันเครื่องด้วย โดยใช้เวลาคิดค้นรูปแบบของภาชนะดังกล่าวถึง 2 ปี เพื่อสนองความต้องการของผู้ใช้รถให้ได้ประโยชน์สูงสุด เนื่องจากภาชนะบรรจุน้ำมันเครื่องแบบเก่านั้น อาจหยิบถือและยกเทไม่สะดวก ทำให้น้ำมันหกเลอะเทอะขณะเทเติมลงในเครื่องยนต์

ด้วยการสำรวจสอบถามความต้องอะไรทั้งสิ้น เราคำนึงเพียงแต่ว่า ชื่อที่เรานำมาใช้ตั้งให้กับผลิตภัณฑ์ของเรานั้น เมื่ออ่านออกเสียงแล้ว จะต้องไม่มีความหมายไม่ดีในภาษาใดภาษาหนึ่ง

"เฮลิกส์" เป็นชื่อที่เราค้นพบโดยบังเอิญ ขณะที่คณะกรรมการกำลังพิจารณาชื่ออื่น ๆ ที่มีผู้เสนอมา และในที่สุดก็ตกลงจะเรียกผลิตภัณฑ์ใหม่ของเราว่า "เฮลิกส์"

"ฟอร์มูลา" : เพราะเหตุใดเชลล์จึงต้องนำ "เฮลิกส์" มาทดสอบในเมืองไทย ทั้งที่ได้ทดสอบในภูมิประเทศที่มีอุณหภูมิร้อนที่สุด และหนาวที่สุดมาแล้ว ?

มร.เบเคอร์ : ในฐานะที่เราเป็นบริษัทระดับสากลซึ่งมีข่ายงานอยู่ทั่วโลก ผลิตภัณฑ์ที่เราจะพัฒนา จะต้องมีสูตรที่ยอมรับได้โดยทั่วไปถึงประสิทธิภาพการใช้งาน รวมทั้งมีราคาเหมาะสมไม่แพงเกินไป และที่สำคัญคือเราจะทดสอบคุณภาพ ผลิตภัณฑ์ของเราเป็นอย่างดี ในห้องปฏิบัติการจนแน่ใจว่าไม่มีปัญหาใด ๆ ในการใช้งาน จากนั้นก็นำมาทดสอบการใช้งานจริงบนถนนซึ่งตามปกติแล้วจะทดสอบกันในยุโรปหรือญี่ปุ่นแต่สำหรับในประเทศร้อน เช่น ที่กรุงเทพฯนั้น สภาพการจราจรและวิธีการใช้รถแตกต่างออกไป ดังนั้นเพื่อให้เกิดความมั่นใจอย่างเต็มที่สำหรับผลิตภัณฑ์ของเราที่จะผลิตออกจำหน่ายที่นี่ ฝ่ายบริหารของเราจึงตกลงใจที่จะทำการทดสอบน้ำมันเครื่อง "เฮลิกส์" ในเมืองไทยด้วย

"ฟอร์มูลา" : ในประเทศไทยได้ทดสอบอย่างไรบ้าง ?

มร.เบเคอร์ : เราใช้รถญี่ปุ่น 12 คัน โดยแบ่งเป็น 6 คันแรกใช้น้ำมันเครื่องเดิม และอีก 6 คันที่เหลือใช้น้ำมันเครื่องใหม่ของเรา ก่อนเริ่มการทดสอบเราได้ถอดฝาสูบของรถทุกคันเพื่อบันทึกความหนาของแคมชาฟท์ เอาไว้ จากนั้นก็วิ่งทดสอบไปทั่วประเทศ เมื่อได้ระยะทางตามที่กำหนดก็นำรถเหล่านั้นมาเปิดฝาสูบ เพื่อวัดหาความสึกหรอของส่วนต่าง ๆ ของเครื่องยนต์

ผลที่ได้ก็เช่นเดียวกับผลที่เราได้ทั่วโลก คือ "เฮลิกส์" สามารถลดความสึกหรอจากการทำงานของเครื่องยนต์ได้เป็นอย่างดี

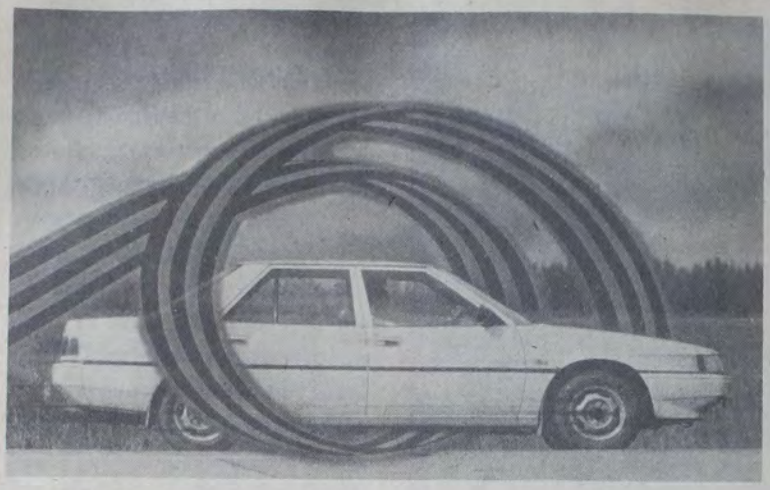
"ฟอร์มูลา" : ที่ว่าเชลล์ได้พัฒนา "เฮลิกส์" โดยใช้เทคโนโลยีเดียวกับน้ำมันเครื่องสังเคราะห์เชลล์ทีเอมโอ นั้นเป็นไปในลักษณะใด ?

มร.เบเคอร์ : เราใช้แหล่งการวิเคราะห์วิจัยเดียวกัน วิธีการแบบเดียวกัน และเครื่องมือตลอดจนเจ้าหน้าที่ก็ใช้ชุดเดียวกัน แต่ไม่ได้หมายความว่าเราใช้สูตรเดียวกับ ทีเอมโอ ทีเอมโอเป็นน้ำมันเครื่องชนิดพิเศษที่พัฒนาขึ้นสำหรับใช้กับรถแข่ง ซึ่งแตกต่างกับรถที่ใช้งานในชีวิตประจำวันอย่างสิ้นเชิง

"เฮลิกส์" ไม่ใช่น้ำมันเครื่องที่ผลิตขึ้นสำหรับใช้กับรถแข่งโดยตรงหากแต่ผลิตขึ้นสำหรับใช้กับรถยนต์ที่ใช้งานโดยทั่วไป อย่างไรก็ตาม เราก็ใช้แหล่งวิเคราะห์วิจัยเดียวกัน ซึ่งพิสูจน์แล้วว่าเชื่อถือได้แน่นอน

"ฟอร์มูลา" : ขณะนี้พอจะประเมินได้หรือยังว่า "เฮลิกส์" ใหม่ประสบความสำเร็จแค่ไหน ในตลาดเมืองไทย ?

มร.เบเคอร์ : เท่าที่ได้วางจำหน่ายตามปั๊มของเราทั่วไปตั้งแต่สัปดาห์ที่แล้ว ผลการจำหน่ายอยู่ในเกณฑ์น่าพอใจมาก



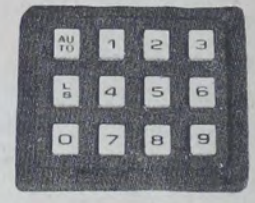
การของผู้ใช้รถยนต์ โดยบริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด ทำให้ได้ทราบถึงปัญหาของภาชนะบรรจุที่ผู้ใช้ประสบพร้อมกับความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ซึ่งได้นำมาประกอบเป็นข้อมูลพื้นฐานให้บริษัทผู้ออกแบบภาชนะที่มีชื่อเสียงในยุโรปออกแบบ จนได้ภาชนะชนิดใหม่นี้

ภาชนะใหม่เป็นขวดพลาสติคทรงลิ่ม มีฝาปิดสนิทแน่นไปรั่วซึม หยิบถือสะดวก ส่วนบนของขวดเฉียงเป็นมุม โดยมีคอขวดอยู่ที่มุมด้านหนึ่ง ช่วยให้ปากขวดเข้าถึงช่องเติมน้ำมันเครื่องของเครื่องยนต์ โดยเฉพาะขวดบรรจุขนาด 5 ลิตร จะมีกรวยพลาสติคที่ออกแบบเป็นพิเศษ เพื่อช่วยให้สามารถเทน้ำมันได้ เที่ยงตรง สะดวกสบาย และสามารถพับเก็บในคอขวดได้อีกด้วย

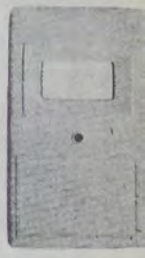
เชลล์ได้เริ่มวางตลาด *"เฮลิกส์"* ตามสถานีบริการน้ำมันทั่วไป แทนเชลล์ซูเพอร์พลัส แล้วตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายนที่ผ่านมา

และจนถึงวันนี้ ถ้ารถของใครยังไม่ได้เปลี่ยนน้ำมันเครื่องมาใช้ *"เฮลิกส์"* ที่ให้ชีวิตแก่เครื่องยนต์ล่ะก็ น่าจะได้ไปลองหาซื้อดู เพราะอาจทำให้ได้ชื่อว่าเป็นยานยนต์แห่งทศวรรษหน้าก็ได้...แล้วจะมาหาว่าไม่บอกกันไม่ได้ทีเดียว

เพรสซิเด้นท์ สัญญาณยนต์









ศูนย์รวมเครื่องป้องกันรถหาย **AUTO L.S.** จากอังกฤษป้องกันได้ทุกรูปแบบและใช้ได้กับรถทุกชนิด ด้วยระบบต่าง ๆ เช่น

1. คอมพิวเตอร์เจ้าของเปลี่ยนตั้งโค้ดได้เอง
2. รีโมท คอนโทรล เปิด-ปิด นอกรถในรัศมี 100 เมตร เจ้าของตั้งคลื่นได้เอง
3. สื่อสารแจ้งภัยให้เจ้าของรถทราบในรัศมี 1 ก.ม.
4. ล็อค ฝากระโปรงด้วยกุญแจระบบวงแหวน ป้องกันขโมย ตัดแบตเตอร์รี่-ไซเรน

และทุกเครื่องทุกระบบที่ติดตั้งจากห้างมีใบรับประกันให้หนึ่งปีเต็ม

ทางห้างมีอุปกรณ์แต่งรถ-วิทยุติดรถยนต์ ผ้าคลุมเบาะ เพาเวอร์วินโด้ เซ็นทรัลล็อค **BENZ-BMW** แท้ สนใจติดต่อที่ เพรสซิเด้นท์ สัญญาณยนต์ 13 ถนนอโศก-ดินแดง เชิงสะพานลอยอโศก ข้างบางกอกโคดา **2501525, 2512652**

เปิดบริการทุกวัน โดย สมเกียรติ (หนุ่ย) ผู้บริหารเดิมจากเทวี

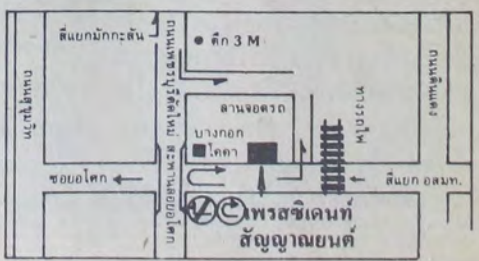
PIONEER KENWOOD

JBL VOICE of the HIGHWAY High Performance Automotive Sound Equipment ALTEC Infinity

TEN

ALPINE

Sansui



ดูเหล็ก ชมวิว กับ BMW (1)



เรื่อง : ขวัญชัย ปภัสร์พงษ์
ภาพ : มือใหม่

สำหรับผม ปีนี้เป็นปีแห่งการเดินทางจริง ๆ....กลับจากเที่ยวญี่ปุ่น ชมงานเอกซ์โป'85 ตามคำเชิญของโตโยตากับฮอนดา ได้ไม่ทันไร ก็ได้รับหมายเรียกจากทาง BMW ให้เตรียมตัวเดินทางไปชมโรงงานกับดูมอเตอร์โชว์ที่ฟรังค์ฟวร์ทอีกแล้ว

ใครจะปล่อยให้โอกาสงาม ๆ อย่างนี้ผ่านไปเฉย ๆ จริงไหมครับ? ผมรีบตอบรับทาง BMW ไปทันที แล้วเตรียมจัดกระเป๋าเพื่อเดินทางไปยังประเทศเยอรมนี ในคืนวันที่ 8 คาบเกี่ยวกับเช้าวันที่ 9 กันยายน 28....ครับ ถูกแล้วไม่กี่ชั่วโมงก่อนเกิด *"กบฏ 9 กันยา"* นั่นแหละ!

วันนั้นก่อนเที่ยงคืนเล็กน้อย พวกเรา (ผมหมายถึงพี่สมิต มานัสฤดี แห่งไทยรัฐ พี่บรรเจิด ทวี แห่งเดลินิวส์ คุณพันธุ์เทพ จำรัสโรมรัน แห่งบางกอกโพสต์ คุณภิญโญ ศิลปศาสตร์ดำรง แห่งกรังด์ปรีซ์ พี่บัญชา เผ่าจินดา แห่งบริษัทยนตรกิจ จำกัด และตัวผม รวมเป็น 6 คน) ไปยืนแกร่วรอเครื่องบินอยู่ที่ดอนเมืองอย่างพร้อมเพรียงกัน



สื่อมวลชนไทย-สิงคโปร์ที่ไปเยือนโรงงานของ BMW ครั้งนี้

พอเที่ยงคืนเศษ หลังการ "ดีเลย์" ตามธรรมเนียมเล็กน้อย 747 เที่ยวบินที่ SQ 024 ของสายการบินสิงค์โปร์แอร์ไลน์ก็ทะยานขึ้นสู่ฟ้า....พวกเรานั่งหลับ ๆ ตื่น ๆ ไปตลอดทางจนถึงสนามบิน เลโอนาร์โด ดาวินชี โรม-อิตาลี ตอนประมาณ 9 โมงเช้า ลงไปกินกาแฟแล้วเดินเตร่ ๆ อยู่ถึงเที่ยง ก็จับเครื่องอลิตาเลียบินต่อไปลงที่ ฟรังค์ฟวร์ท (FRANKFURT) ประเทศเยอรมนี

9 กย. : กินข้าวเคล้าข่าวกบฏ

เราไปถึงสนามบินฟรังค์ฟวร์ทตอนประมาณบ่าย 2 ครึ่ง นาฬิกาของพวกเราบางคนที่ยังไม่ได้เทียบเวลาท้องถิ่นแสดงเวลาเลยไปถึงทุ่มครึ่งโน่น อันเป็นเวลาของบ้านเราในตอนนั้นที่เร็วกว่าทางเยอรมัน 5 ชั่วโมงพอดี

ฟเรา เคลาเดีย ซิบิลเล เฮอพเนร์ (CLAUDIA-SYBILLE HOEPNER) เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์สาวร่างระหงจากสำนักงานใหญ่ของ BMW รอรับเราอยู่ที่นั่นแล้ว เธอพาเราขึ้นรถบัสขนาดเล็กเพื่อ

ดูเหล็ก ชมวิว กับ BMW (1)

เดินทางไปยังโรงแรมชื่อ ชาฟโฮฟ (SCHAFHOF)

ชาฟโฮฟ เป็นโรงแรมเก่าแก่เล็ก ๆ ที่มีอายุกว่า 250 ปี ตั้งอยู่ในเมืองชนบทที่ชื่อว่า อาโมร์บัค (AMORBACH) เมืองนี้อยู่ห่างจากฟรังค์ฟวร์ทลงไปทางใต้ประมาณ 100 กม.

ระหว่างการเดินทาง ชื่อเมือง อาโมร์บัค นี่ก็เกิดเป็นตำนานกะเหรี่ยง บทแรกขึ้นมาบนรถโดยสารนั่นเอง เมื่อ พี่เจิดวานให้ผมถาม ฟเรา เคลาเดีย ว่า *ชื่อนี้มันแปลว่าอะไร*

เคลาเดีย ให้อรรถาธิบายว่า

อาโมร์ คือ กามเทพ...ส่วนบัค นั้นแปลว่า ลำธาร

ได้ยินอย่างนั้น ผมก็จัดแจงผสมคำแล้วแปลส่งไปว่า

"ธารสวาท"

พี่เจิดยังไม่พอใจ บอกว่าไม่ตรง ถ้าจะให้ตรงจริง ๆ ต้องแปลว่า

"ร่องน้ำรัก" ถึงจะถูก!

ชื่อ "ร่องน้ำรัก" นี้เรียกเสียงเฮจากวงกะเหรี่ยงเจ้าของภาษาได้สนั่นรถ....



หญิงสาวคนเดียวในภาพคือ ฟเรา เคลาเดีย

เคลาเดีย งง แต่ผมก็ไม่ได้แปลกลับไปให้เธอฟังหรอกนะครับว่า พี่เจิดได้ให้คำจำกัดความภาคภาษาไทยของชื่อเมือง อาโมร์-บัค นี้เอาไว้ว่าอย่างไร

กลัวเธอจะยิ่งงงเข้าไปใหญ่... ไม่ใช่อะไรหรอก!?

ทัศนียภาพของโรงแรมชาฟโฮฟ โดยรอบเป็นทุ่งหญ้าเขียวขจี มีป่าสนสูงเรียงประดับเป็นฉากหลัง พอถึงโรงแรม พวกเราก็ชวนกันออกเดินดมอากาศบริสุทธิ์กันตามภาษาคนที่มาจากเมืองที่หาอากาศบริสุทธิ์ทำยายาก...ช่วงนั้นอากาศค่อนข้างเย็น (ประมาณ 12°ซ) เพราะกำลังย่างเข้าฤดูใบไม้ร่วง พวกเราจึงเดินกันได้อย่างสบายไม่เพลีย เหงื่อไม่ออก

หลังจากเดินเล่นอยู่พักใหญ่ เราก็กลับที่พัก และแยกย้ายกันไปพักผ่อนตามอัธยาศัย...ขณะที่ผมนอนดูทีวีอยู่ในห้องพักนั้น *ผมเห็นข่าวว่ามีการปฏิวัติในเมืองไทย เป็นข่าวผ่านดาวเทียมสั้น ๆ ประมาณ 30 วินาที* ผมรีบแต่งตัวแล้วเดินลงไปบอกพี่สมิต

พอได้ยินทีแรก พี่สมิต แกคิดว่าผมพูดเล่น คือเมื่อตอนปฏิรูป 6 ตุลา ปี 18 นี่พี่สมิตกับผม เราก็เคยอยู่ด้วยกันที่เยอรมนีมาครั้งหนึ่งแล้ว หนนั้นรัฐบาลเยอรมันเชิญนักหนังสือพิมพ์ไทยมาชมการหาเสียงของพรรคการเมืองต่าง ๆ ก่อนการเลือกตั้งใหญ่ และระหว่างที่เราอยู่ที่มิวนิค ผมก็เคยเอาข่าวปฏิวัติไปบอกพี่สมิตหนหนึ่งมาแล้ว พอมาบอกคราวนี้อีก พี่สมิตก็เลยคิดว่าผมพูดเล่น เพราะ*มันไม่น่าจะบังเอิญเกิดขึ้น 2 ครั้ง ได้ถึงอย่างนี้*

ผมยืนยันไปว่า เป็นเรื่องจริง พี่สมิตก็เลยเรียกประชุมพลกันในห้องของพี่เจิด แล้วโทรศัพท์ทางไกลกลับไปถามข่าวที่โรงพิมพ์กันในทันที

โทรศัพท์ทางไกลที่นั่นทันสมัยดี

มิคาเอล ชิมพ์เค (ซ้าย) และริคาร์ด เกาล์ (ขวา)





โรงแรมชาฟโฮฟที่เราอยู่



ทัศนียภาพทุ่งหญ้าเขียวขจีรอบโรงแรม

แท้ หมุนต่อได้เองจากห้องพัก โดยไม่ต้องผ่านโอปะเรเตอร์ แล้วสัญญาณเสียงโต้ตอบกันที่ยิ่งผ่านดาวเทียม ก็ฟังดูชัดเจน **เหมือนอย่างกับเรียกจากข้างบ้านเลยทีเดียว!**

ทางเมืองไทยบอกว่า ข่าวปฏิวัตินั้นจริง แต่ตอนนั้นเรื่องกำลังจะ "เกม" อยู่แล้ว โดยทางรัฐบาล เข้ารักษาสถานการณ์เอาไว้ และจับตัวผู้ก่อการได้หลายคน.... *ได้ยินอย่างนั้นพวกเราก็ค่อยเบาใจขึ้น แต่ในส่วนลึก ผมก็ว่าทุกคนยังอดเป็นห่วงบ้านเมืองไม่ได้อยู่ดี!*

สำหรับมื้อค่ำในคืนวันแรก พวกเรากินอาหารกันอย่างไม่ค่อยจะเต็มปากนัก อาจเป็นเพราะเรื่องรสชาดที่ไม่สู้จะคุ้นลิ้นประการหนึ่ง กับการที่มัวแต่พะวงจะดักดูข่าวดาวเทียมตอน 3 ทุ่มครึ่ง ด้วยอีกประการหนึ่ง

ระหว่างนั่งรออาหาร พวกเราคุยให้แฮร์ **มิคาเอล ชิมพ์เค (MICHAEL SCHIMPKE)** แฮร์ริคาร์ด เกาล์ **(RICHARD GAUL)** ฟเรา **เฮอพเนร์** 3 เจ้าหน้าที่ระดับสูงประจำแผนกสื่อมวลชนและประชาสัมพันธ์ที่มา "เทคแคร์" พวกเรากับกลุ่มนักข่าวร่วมภูมิภาคจากสิงค์โปร์อีก 6–7 คน ที่ได้รับเชิญมาในครั้งนี้ ฟังถึงความศิวิไลซ์ของการปฏิวัติแบบไทย ๆ ที่ไม่เหมือนใคร และไม่มีใครเหมือน.....เราโม้ให้พวกนั้นฟังว่า *เรานั้นเคยชินกับเรื่องที่ว่าเหมือนอย่างกับการที่ได้เห็น คนจีนออกกำลังรำมวยจีน ในตอนเช้า...ยังไงยังงั้น !!!*

10-12 กย. : ขี่ 732 i ดูงานมอเตอร์โชว์

หลังอาหารเช้าแบบคอนทิเนนทัล แฮร์ชิมพ์เคขอเวลาเราปฐมนิเทศน์ โปรแกรมที่ทาง BMW เชิญมาเยือนประเทศเยอรมนีในครั้งนี้ จากนั้นก็ได้มอบกุญแจรถ BMW ใหม่เอี่ยม 7 คัน ให้กับพวกเราและนักข่าวจากสิงค์โปร์ เอาไว้เป็นพาหนะสลับกันใช้ 2 คนต่อรถ 1 คัน ในระหว่างพำนักอยู่ที่นั่น รถทั้ง 7 คันนี้ถูกขนส่งมาจอดรอเราอยู่ที่นั่น ตั้งแต่เมื่อคืนก่อนแล้ว

พร้อมกันนั้น เราก็ได้รับใบนำทางที่เขียนเป็นภาษาอังกฤษอีก 4 ชุด เอาไว้เป็นยันต์กันหลง

บีเอม 732 ไออัตโนมัติ พาหนะคู่ใจ



รถทดสอบทั้ง 7 คันของพวกเรา



ชุดที่ 1 เอาไว้ใช้ "คลำทาง" ไปและกลับฟรังค์ฟวร์ทระหว่างวันที่ 10–12

ชุดที่ 2 เอาไว้ตอนเดินทางลงใต้ไปเมือง **มูร์เนา (MURNAU-** *เมืองที่พวกเราหลายคนชอบเรียกเป็นสำเนียงไทยว่า "มะนาว"...)* ในวันที่ 14

ชุดที่ 3 ใช้นำทางวิ่งเข้า **มิ้นเคน (MUNCHEN)** หรือที่เราชินที่จะเรียกว่า มุนเชน ในวันที่ 16 ซึ่งพอชมศูนย์ทดสอบเสียง (ACCOUSTIC CENTER) แล้วก็ใช้นำทางไปยังเมือง **เมทเทน (METTEN)**

ชุดที่ 4 ใช้วันที่ 17 เป็นชุดที่พาตัวเราเองไปเยี่ยมชมโรงงานประกอบรถ BMW ที่เมือง ดิ้นโกลฟิ้ง **(DINGOLFING)** แล้วเอารถไปคืนเขาที่สำนักงานใหญ่ในเมืองมิ้นเคน

แฮร์ชิมพ์เค เตือนเราให้ขับรถอย่างระมัดระวัง ขอให้เราเป็นคนขับรถอย่าให้รถขับเราไป เพราะรถในกลุ่มส่วนใหญ่ล้วนสามารถทำความเร็วระดับ 200 กม./ชม. ได้โดยไม่ยากนัก โดยเฉพาะรถ **M5** กับ **M635 CSi** *(ผมได้เขียนรายงานผลการทดสอบให้อ่านแล้วในหนังสือฉบับเดือนพย.)* นั้นแฮร์ชิมพ์เค ให้คำนิยามไว้ว่า

"เร็วระยา" !!!

คนไทยเรามี 6 คน ถ้าว่ากันตามสิทธิ์เราก็ควรจะได้รถ 3 คัน แต่ก็ด้วยความกริ่งเกรงว่า จะหลงทาง เพราะความที่ไม่เคยชินกับวิธีขับรถแบบพวงมาลัยซ้าย เครื่องหมายจราจรและป้ายบอกทางซึ่งอาจทำให้กำหนดการนัดหมายต่าง ๆ คลาดเคลื่อน เราจึงเห็นพ้องต้องกันว่า

เราจะเอารถไปแค่ 2 คันเท่านั้นเอง

พี่สมิตกับพี่บัญชา มอบหมายให้ผมเป็นโชเฟอร์ขับเจ้า 732i อัตโนมัติ ส่วนพันธุ์เทพ นั้นก็รับอาสาพาพี่เจิด กับโยไปใน 320i

สำหรับเจ้า 732 i อัตโนมัติคันที่ผมขับนั้น เนี้ยบมาก ภายในเพียบพร้อมไปด้วยอุปกรณ์อำนวยความสะดวกครบครัน มีทั้งแอร์ ทั้งฮีเตอร์ (HEATER) บอร์ด

ดูเหล็ก ชมวิว กับ BMW (1)

คอมพิวเตอร์ ที่รายงานสภาพการใช้งาน สารพัด เช่น อัตราความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง อุณหภูมิภายนอก เวลา รวมทั้งไฟเตือนแจ้งให้คนขับรู้ว่า เมื่อไรควรส่งรถเข้ารับบริการ

เครื่องยนต์ที่ใช้เป็นแบบ 6 สูบเรียง 3,210 ซีซี กำลัง 197 แรงม้าที่ 5,500 รตน. ควบคุมจังหวะจุดระเบิดและการจ่ายเชื้อเพลิงด้วยคอมพิวเตอร์ "โมโทรนิค II" สำหรับเกียร์อัตโนมัติแบบ 4 จังหวะที่ใช้ (1 ทด 2.48, 2 : 1.48, 3 : 1.00, 4 : 0.73) ผ่านเฟืองท้ายขนาด 3.46 ทำอัตราเร่ง 0–100 กม./ชม. ได้ภายในเวลา 10.5 วินาที...ส่วนความเร็วสูงสุดนั้น ในช่วงเอาโทบาห์น (AUTOBAHN) ว่าง ๆ ที่ไม่มีการจำกัดความเร็ว ผมทดลองเหยียบขึ้นไปได้ถึงประมาณ 218 กม./ชม. (โรงงานให้แค่ 202 เท่านั้น) ปรากฏว่าสามารถทำได้โดยไม่รู้สึกเครียดอะไรเลย ทั้งนี้คงจะเป็นเพราะว่า **รถที่ขับนั้นเป็นรถชั้นหนึ่ง ถนนที่วิ่งก็ชั้นหนึ่ง แถมมรรยาทการขับรถของคนเยอรมันยังชั้นหนึ่งอีก**...

...อะไร ๆ มันก็เลยดูน่ารักไปหมดเลยก็ได้!

สำหรับงาน **"ฟรังค์ฟวร์ท มอเตอร์โชว์"** นั้น ผมได้แยกเขียนเล่าให้อ่านกันไปแล้วในหนังสือฉบับเดือน ตค. เพราะฉะนั้นเพื่อหลีกเลี่ยงการซ้ำซ้อนผมจึงจะไม่ขอกล่าวถึงอีกในฉบับนี้

3 วันในงานมอเตอร์โชว์ระดับนานาชาติ สำหรับผมนั้น ทั้งหนักและเหนื่อยอย่างบอกไม่ถูก แต่ก็อาศัยว่าได้พบเห็นสิ่งตื่นตาตื่นใจใหม่ ๆ แปลก ๆ ในวงการรถยนต์ในงาน จึงช่วยผ่อนหนักให้เป็นเบา และทำให้ความหนักและเหนื่อยนั้นคุ้มค่า

13 กย. : ไปขับรถทดสอบที่ฮกเคนไฮม

2 ปีจะมีเพียงวันเดียว เป็นวันที่ทางสมาคมสื่อมวลชนรถยนต์เยอรมันหรือ MOTOR PRESS CLUB ได้ติดต่อขอความร่วมมือไปยังบรรดาผู้ผลิตรถยนต์ของเยอรมันทุกยี่ห้อ ให้จัดรถทดสอบมาให้ผู้สื่อข่าวที่เดินทางมาจากทั่วโลกเพื่อมาทำข่าว ฟรังค์ฟวร์ทมอเตอร์โชว์ ได้มีโอกาสทดลองขับดู การทดสอบที่ว่านี้จัดขึ้นที่สนามแข่ง **ฮกเคนไฮม (HOCKENHEIM)** ที่ในอดีตเคยเป็นสนามแข่งรถฟอร์มูลา 1 มาแล้ว

ปีนี้มีผู้ผลิตรถเยอรมัน 6 รายคือ **เอาดี บีเอมดับเบิลยู ไดม์เลร์-เบนซ์ ฟอร์ด โอเพล** และ **โฟล์คสวาเกน** ยกเว้น **โพร์เช** เพียงรายเดียวส่งรถเข้าร่วมรายการทดสอบรวม 85 คันด้วยกัน...เรียกว่าถ้าขับคันละรอบ...ขับกันยันปิดสนามยังไม่หมดก็แล้วกัน!

ที่โพร์เช ไม่ยอมส่งรถเข้าร่วมสังฆกรรมในปีนี้ เป็นเพราะว่าเคยเข็ดเขี้ยวมาแล้วเมื่อ 2 ปีก่อน กับนักข่าวบ้าบิ่นคนหนึ่งที่ขึ้นไปทดลองขับ แล้วเข้าเกียร์ถอยหลัง (ตำแหน่ง R) โดยเข้าใจว่าเป็นเกียร์ RALLY แล้วเหยียบคันเร่งสุดแรง เกิดถอยหลังพุ่งชนกำแพงจนรถพังยับเยินไปหมด

ความจริงมันก็น่าหวาดเสียวไม่น้อยเหมือนกัน เพราะมีนักข่าวร้อยพ่อ–พันแม่แห่กันมาจากทั่วโลก คนดีก็มีคนงี่เง่าก็มีพอได้จับพวงมาลัยเข้า บางคนอาจลืมตัว เผลอทำอะไรบ้า ๆ ได้เหมือนกัน แถมวันนั้นยังเป็นวันศุกร์ที่ 13 ซึ่งฝรั่งถือนักหนาว่าเป็น **"วันซวย มหาวินาศ"** เสียด้วย

หลายคนรวมทั้งแฮร์ ชิมพ์เค อดห่วงและเตือนสติพวกเราอีกครั้งไม่ได้ว่าให้ระวังมาก ๆ เราไม่ชนเขา เขาอาจมาชนเราก็ได้ เพราะฉะนั้นต้องดูตาม้าตาเรือให้ดีทีเดียว!

ขึ้นชื่อว่าคนไทยแล้ว เรารักเกียรติภูมิและชื่อเสียงของประเทศบ้านเมืองของเราเสมอ ไอ้ที่จะยอมให้ใครมาดูถูกและหาว่าเป็นคนชาติป่าเถื่อน ไม่ศิวิไลซ์นั้น ไม่มีเด็ดขาด เพราะฉะนั้นพวกเราทุก





คนที่นำรถไปลงขับในสนามวันนั้น ต่างก็พยายามทำกันอย่างระมัดระวังไม่บุ่มบ่าม ปฏิบัติตามคำแนะนำของนายสนามอย่างเคร่งครัด

ผลก็คือ ไม่มีอะไรเกิดขึ้น....การทดสอบทั้งวันผ่านพ้นไปด้วยดีท่ามกลางการเอาใจช่วยของพี่สมิต กับพี่เจิดที่เลือกเป็นผู้ชมนั่งให้กำลังใจพวกเราอยู่ในคอฟ–ฟีชอพจนถึงเย็น

สำหรับ เอาดี จัดรถทดสอบมาให้ 17 คัน มีตั้งแต่รุ่น 80 จีทีอี ควาดโตร (ขับ 4 ล้อ) ไปจนถึงเอาดีสปอร์ทควาดโตร (ขับ 4 ล้อเหมือนกัน) ราคาตั้งแต่คันละ 27,500 มาร์คถึง 200,000 เศษ ๆ

ผมคว้าเอา 90 ควาดโตร, 100 ซีเอส ควาดโตร กับ 200 ควาดโตร ไปทดลองขับ 3 คันด้วยกัน ทั้งหมดเป็นรถขับเคลื่อนแบบ 4 ล้อ แต่เนื่องจากว่าทางผู้จัดเขาอนุญาตให้แต่ละคนขับทดสอบได้ไม่เกิน 2 รอบ เท่านั้น ความรู้สึกที่ได้รับ จึงน้อยเกินกว่าที่จะนำมาขยายความต่อให้รับทราบกันได้

นอกจากรถทั้ง 17 คันดังที่ว่านั่นแล้ว เอาดียังเอารถแรลลี่ แชมพ์โลกปี 84 มาวิ่งโชว์ด้วย โดยได้มอบหมายให้ สติก โบลมควิสต์ (STIG BLOMQVIST) แชมพ์แรลลี่ ปีกลายมาเป็นผู้ขับให้สื่อมวลชนที่สนใจผลัดกันขึ้นไปนั่งทดสอบความกล้ากันคนละหนึ่งรอบสนาม....รายการนี้กะเหรี่ยงไทยเราไปลงชื่อขอจองนั่งด้วย 4 คน 3 คน โชคดีได้ลองก่อนสนามจะปิดตอน 4 โมงเย็น เหลือผมอยู่คนเดียวที่เกือบจะถึงคิวได้ขึ้นอยู่แล้ว แต่ทางสนามเขาเปิดไฟแดงห้ามรถวิ่งเสียก่อนก็เลยชวดอดนั่งพอดี

"ขวยจริง ๆ นี่แหละศุกร์ที่ 13 ละ" ผมคิด!

บีเอมดับเบิลยู ไม่ยอมน้อยหน้า ขนรถมาให้สื่อมวลชนทดสอบทั้งหมด 16 คันด้วยกัน มีตั้งแต่รถเครื่องดีเซลรุ่น 324 ดี เรื่อยไปจนถึง 745 ไอรถเครื่อง 3.4 ลิตรเทอร์โบหัวฉีด ราคาก็มีตั้งแต่คันละ 27,000 มาร์คเศษถึงประมาณ 93,000 มาร์ค

สำหรับบีเอม ผมเอาไปลองแค่ 2 คัน คือ 325 ไอ กับ M5....ก็อย่างว่าแหละครับ ทางบีเอมนั้นจัดรถมาให้เราใช้ตั้ง 7 คัน สลับกันขับวันละคันสองคัน ก็เกือบจะจำความรู้สึกกันไม่ได้อยู่แล้ว ขืนขับมากกว่านี้ เดี๋ยวเบลอ กลายเป็นโรค "บี-เอม ขึ้นสมอง" แล้วจะลำบาก!

ส่วนเบนซ์ส่งมา 12 คัน เริ่มด้วย 190 ดี เรื่อยไปจนถึง 280 จีอี ตรวจการณ์ราคาเริ่มตั้งแต่คันละประมาณ 30,000 มาร์คถึง 75,000 มาร์ค สำหรับรุ่น 190 อี เครื่อง 2.3/16 วาล์วนั้นมีคนยืนต่อแถวรอยาวเหยียด ผมเห็นว่าเวลามีจำกัด ก็เลยคว้า 190 ดีเครื่องดีเซลออกไปลองแก้กุ้ม

ดับเบิลยู 124 กับเอสคลาสส์ใหม่ที่เห็นในงานมอเตอร์โชว์ ไม่ได้อยู่ในกลุ่มรถที่เบนซ์ให้ไปทดสอบในวันนั้นด้วย สงสัยว่าทางซินเดลฟินเกนจะทำออกโชว์เพียงไม่กี่คัน ก่อนที่จะเข้าสายการผลิตอย่างเป็นเรื่องเป็นราว

ฟอร์ดส่งรถมา 8 คัน มีตั้งแต่รุ่นอีโคโนแวน ตรวจการณ์ไปจนถึงสกอร์ปิโอ 2.8 ไอ กิอา ราคาตั้งแต่เกือบ 20,000 ถึง 38,000 กว่า

สำหรับฟอร์ดนี่ ผมเอา สิเอร์รา เอกซ์อาร์ 4×4 ขับ 4 ล้อออกไปลองเพียงคันเดียว

โอเพล ส่งรถมา 15 คัน ว่ากันตั้งแต่ คอร์ซา จีแอลเอส เครื่อง 1,300 จนถึง ซีเนเตอร์ ซีดี เครื่อง 3,000 ซีซี ราคาจากคันละแค่ 15,000 มาร์คนิด ๆ ไปถึง 52,000 มาร์คเศษ ๆ....ผมเอาคอร์ซา จีทีไปลองครับ

ส่วนโฟล์คสวาเกนซึ่งเป็นบริษัทสุดท้ายที่ส่งรถมาให้ร่วมทดสอบในวันนั้น จัดมาให้ทั้งหมด 17 คันเท่ากับเอาดี มีตั้งแต่โปโลถึงคาราเวลล์การัท ราคาจาก 13,000 เศษถึง 53,000 มาร์ค

ผมเอากอล์ฟจีทีเอกซ์ กับซีโรคโค จีทีเอกซ์ 16 วาล์วไปลอง ปรากฏว่าอัตราเร่งมันดีพอสมควร

เอาละครับ สำหรับฉบับนี้ เนื้อที่หมดแล้ว...ฉบับหน้าผมจะพาเดินทางลงใต้ไปมูร์เนา เที่ยว **การ์มิช** *ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวอยู่ติดกับเทือกเขาแอลพ์ แถบชายแดนประเทศออสเตรีย ที่ขึ้นชื่อลือชาว่าวิวสวยนักหนา...จะพาคุณขึ้นรถกระเช้าพุ่งเสียดฟ้าขึ้นไปบนยอดแอลพ์สูงสุดของทางเยอรมันที่มีชื่อว่า* **ซุกซปิทเซ** **(ZUGSPITZE)** *สวรรค์ลอยฟ้าสูง 2,966 เมตรจากระดับน้ำทะเล...พาหัวร์พิพิธภัณฑ์บีเอมดับเบิลยู และศูนย์ทดสอบเสียง* ACCOUSTIC CENTER *ในมิวนิค*

อดใจไว้เดือนหน้านะครับ....



กระจกนิรภัยใหม่

ในสหรัฐฯการค้นคว้าและวิจัยพบว่ารถยนต์ที่วิ่งเข้าชนกำแพงด้วยความเร็วเพียง 50 กม./ชม. จะเหวี่ยงตัวของคนนั่งที่ไม่มีอุปกรณ์ป้องกันภัย (เข็มขัดนิรภัย, ถุงลมนิรภัย) ให้พุ่งเข้าชนวัตถุเบื้องหน้า (กระจก) ด้วยแรงถึง 6,500 กิโลกรัม ถ้าศีรษะผู้นั่งพุ่งเข้าชนกระจก กระจกนิรภัยที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบันก็จะแตกเป็นชิ้นเล็ก ๆ ขนาด 1-2 ซม. กระจกที่แตกเหล่านี้ยังมีบางชิ้นส่วนแหลมคมและเป็นอันตราย พอที่จะทิ่มแทงบาดใบหน้าหรือส่วนอื่น ๆ ของร่างกายจนถึงขั้นสาหัสได้

จากการศึกษาค้นคว้า โดยบริษัทประกันภัยในต่างประเทศ ก็พบว่าปีหนึ่ง ๆ ในประเทศสหรัฐฯ การเกิดอุบัติเหตุเช่นนี้จะมีผู้บาดเจ็บเพราะกระจกบาดมากกว่า 150,000 ราย และต้องเสียค่ารักษาเป็นจำนวนเงินประมาณ 10.8 ล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือประมาณ 280 ล้านบาท

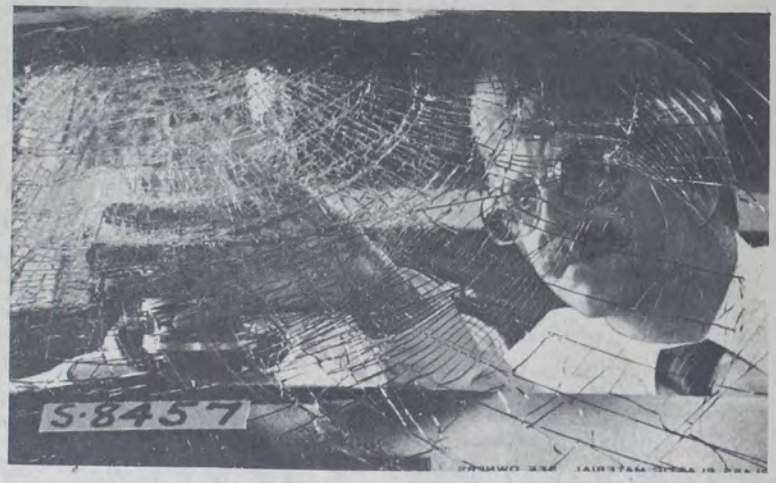
ดังนั้นจึงได้มีบริษัทหลายแห่งพยายามคิดค้น กระจกนิรภัยที่ป้องกันอุบัติเหตุได้ดียิ่ง ๆ ขึ้นออกมา วิธีการก็คืออัดแผ่นพลาสติคใสและเหนียวไว้บนผิวกระจกด้านใน แผ่นพลาสติคนี้จะทำหน้าที่เป็นเสมือนเกราะที่ใช้ป้องกันมิให้กระจกที่แตกบาดหรือทิ่มแทงผู้โดยสารได้

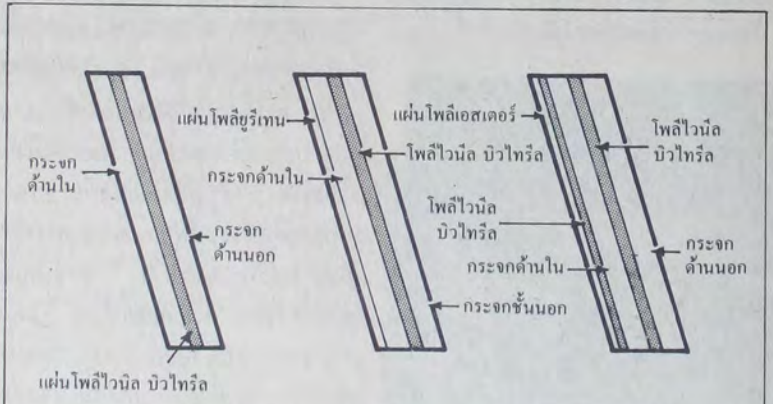
ปกติกระจกนิรภัยในรถยนต์ส่วนใหญ่จะเป็นแบบ 3 ชั้น โดยมีแผ่นพลาสติคอัดอยู่ตรงกลางระหว่างกระจกสองแผ่น แผ่นพลาสติคที่มีความเหนียวจะมีหน้าที่ป้องกันไม่ให้กระจกทะลุ เนื่องจากการกระแทกของผู้โดยสาร และสามารถลดอันตรายจากการโดนกระจกบาดลงได้บ้าง

กระจกนิรภัยใหม่นี้ มีอยู่สองบริษัทที่ได้ทำการคิดค้นและผลิตขึ้นมา โดยออกแบบและใช้วัสดุที่ต่างกันออกไป บริษัทแรกคือ แซงต์ โกแบง วิตราจ์ แห่งฝรั่งเศส และบริษัท ที่สองคือ ลิบเบย์ โอ-เวนส์ ฟอร์ด แห่งสหรัฐฯ

แซง โกแบง วิตราจ์ ให้ชื่อกระจกนิรภัยใหม่นี้ว่า ซีเคียวรีเฟลกซ์ ออกแบบโดยใช้วัสดุสี่ชิ้นประกอบด้วยกระจกสามชั้นแบบเก่า และเพิ่มผิวภายในด้วยสารโพลียูรีเทน กระจกนิรภัยของแซง โกแบง วิตราจ์ นี้ ได้นำออกทดลองใช้ในยุโรปตั้งแต่ปี 1977 โดยติดตั้งให้กับรถยนต์นั่งกว่าหนึ่งแสนคัน ส่วนจีเอมหรือ เจเนอรัล มอเตอร์ส แห่งสหรัฐฯติดตั้งกระจกนิรภัยแบบใหม่นี้ให้กับรถเช่าของจีที จำนวน 2,500 คัน....และฟอร์ด แห่งสหรัฐฯติดตั้งกระจกนิรภัยนี้ให้กับรถเช่าของ เฮิร์ช จำนวน 2,500 คันเช่นกัน!

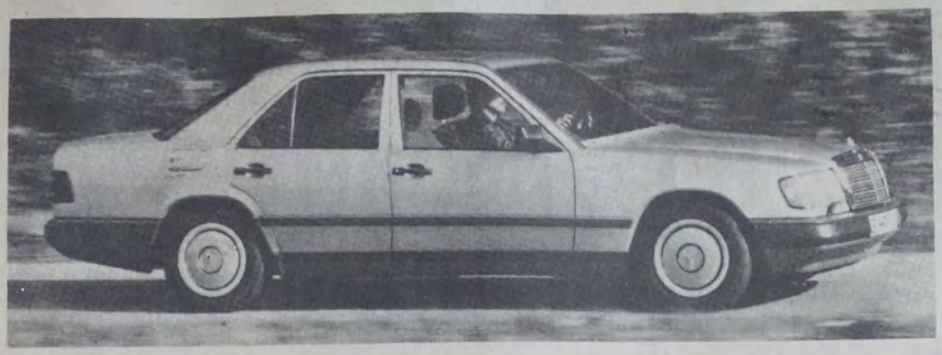
ส่วนกระจกนิรภัยของ ลิบเบย์ โอ-เวน ฟอร์ด ออกแบบโดยใช้วัสดุ 5 ชิ้นประกบกัน โดยใช้กระจกนิรภัยแบบ 3 ชั้น และเพิ่มผิวด้านในด้วยสาร โพลีไวนิล นิวไทรัล และโพลีเอสเตอร์ ฟิล์ม จีเอม เริ่มทดลองใช้กระจกนิรภัยนี้กับรถขนาดกลาง 600 คันแล้ว

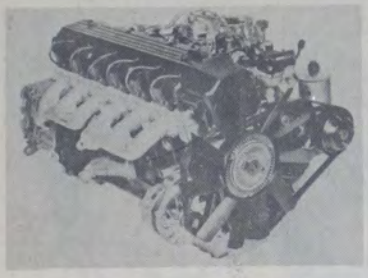




บน: วิศวกรกำลังตรวจหารอยฉีกขาดของผิวพลาสติคที่เคลือบอยู่ด้านในของกระจก

ล่าง: ภาพตัดขวางของกระจกนิรภัย จากซ้ายไปขวากระจกนิรภัยแบบปกติ ซีเคียวรีเฟลกซ์ และลิบเบย์โอเวนฟอร์ด





ในการพัฒนากระจกนิรภัยใหม่นี้ ได้มีการค้นพบว่า สารประกอบของพลาสติคที่พัฒนาขึ้นใหม่ จะคงสภาพใสอยู่ได้นาน ทนต่อน้ำยาล้างกระจก, การขูดขีด, ควันบุหรี่, ยึดติดกับกระจกอย่างอยู่ตัวและสามารถยึดกระจกมองหลังให้ติดแน่นได้

พัฒนาการของยานยนต์และส่วนประกอบในประเทศที่เจริญแล้ว เป็นประโยชน์ต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้เสมอ

124 ตัวใหม่จาก...เบนซ์

หลังจากที่ขายรถขนาดกลางในซีรีส์ 123 มานานถึง 8 ปีเต็ม เมร์เซเดส เบนซ์ จึงส่งตัวใหม่มาแทนที่ 123 นั่นคือ ดับเบิลยู 124 ที่มีความก้าวหน้าทางด้านเทคนิคเพิ่มขึ้นอีกมากมาย

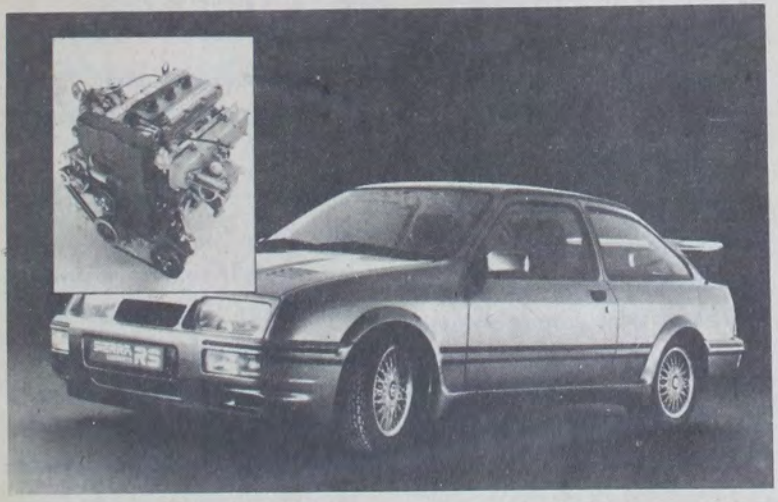
ตัวถังของ ดับเบิลยู 124 มีขนาดยาวขึ้น 15 มม. ความกว้างของตัวถังรถลดลงเหลือ 4,150 มม. เมื่อเทียบกับตัวถังของ ดับเบิลยู 123

ถึงแม้ว่าขนาดจะมีความใกล้เคียงกันมาก แต่น้ำหนักของดับเบิลยู 124 กลับเบากว่า ดับเบิลยู 123 ถึง 100 กิโลกรัม....สาเหตุก็เนื่องมาจากความก้าวหน้าในการออกแบบรวมจนถึงการเลือกใช้วัสดุ และจากการออกแบบที่ดีนี่เองทำให้ดับเบิลยู 124 มีค่าอัตราลู่ลม 0.29 เท่านั้น

ในเครื่องยนต์ดีเซล ดับเบิลยู 124 มีให้เลือก 3 แบบคือ 200 ดี ใช้เครื่องยนต์ 4 สูบ, 250 ดี ใช้เครื่องยนต์ 5 สูบ และ 300 ดี ใช้เครื่อง 6 สูบ

สำหรับเครื่องยนต์เบนซิน ดับเบิลยู 124 มีให้เลือก 4 แบบด้วยกันคือ 200 อี กับ 230 อี ใช้เครื่อง 4 สูบ และ 260 อี กับ 300 อี ใช้เครื่อง 6 สูบ ตัวอี (E) เป็นภาษาเยอรมัน ย่อมาจากคำว่า ไอน์ชปริทซุงก์ (EINSPRITZUNG) ซึ่งหมายถึงรุ่นหัวฉีดนั่นเอง

ดับเบิลยู 124 ใหม่นี้ ประหยัดเชื้อเพลิงขึ้นอัตราเร่งก็ดีขึ้นการบังคับและการทรงตัวก็ดีขึ้นมาก ส่วนการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีใหม่ ๆ ก็ได้แก่รุ่นเครื่องยนต์ดีเซลทั้งหมด โดยได้ออกแบบระบบเก็บเสียงรอบ ๆ เครื่องยนต์อย่างดีเยี่ยม จนทำให้เสียงของเครื่องดีเซลที่เคยฟ้องตัวเองมาตลอด เปลี่ยนรูปแบบไปอย่างไม่น่าเชื่อ!



สมิงในคราบสมัน

เห็นหุ่นและรูปร่างเป็นเนื้อสมันอย่างนี้ แต่เมื่อนำเครื่องคอสเวิร์ธ 4 สูบ เทอร์โบ ที่ให้กำลัง 200 แรงม้า มาใส่ในฟอร์ด สิเอร์รา สมันตัวนี้ก็สามารถทำอัตราเร่งจาก 0–100 กม./ชม. ได้ภายในเวลา 7 วินาที และทำความเร็วสูงสุดได้ 240 กม./ชม....ทางฟอร์ดแจ้งว่าจะสร้างรุ่นนี้ขึ้นมาเพียง 500 คันเท่านั้น!

เสือ สิงห์ กระทิง แรดทั้งหลายที่คิดจะเคี้ยวสมันแบบง่าย ๆ ก็คงจะต้องคิดมากเสียแล้ว!

ความก้าวหน้าในโลกรถยนต์ (3)

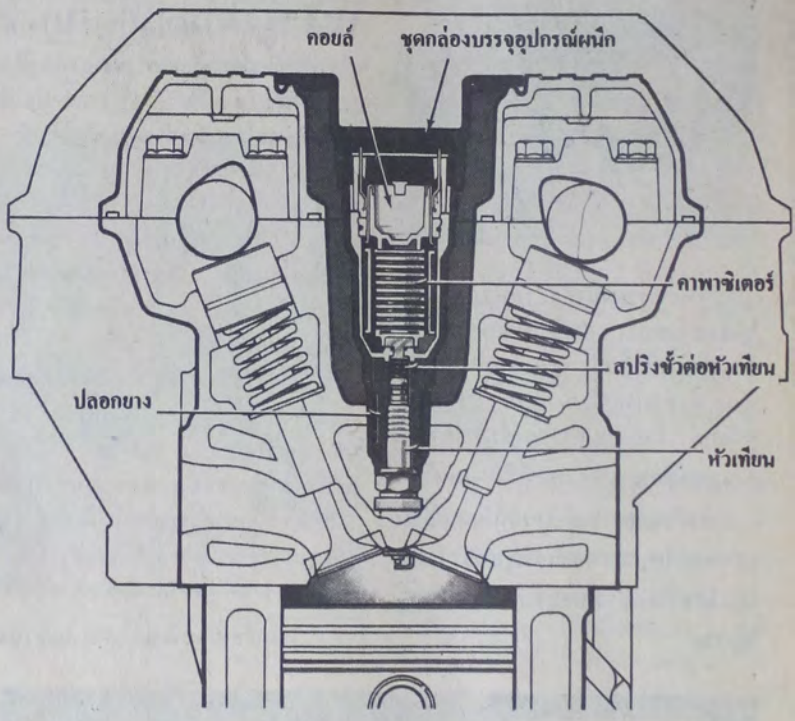
เรื่อง : ชัยเอก ขวศิริ

ระบบจุดระเบิดไร้จานจ่าย

ระบบจุดระเบิดที่ใช้กันในปัจจุบัน ไม่ได้มีการพัฒนามาหลายสิบปีแล้ว ปัญหาที่เกิดขึ้นบ่อย ๆ เกี่ยวกับระบบจุดระเบิด ก็คือความชื้น ความสกปรก และสายไฟแรงสูงรั่ว ทำให้เครื่องยนต์ขัดข้องอยู่เนือง ๆ สายไฟแรงสูงจากคอยล์ไปยังจานจ่าย และจากจานจ่ายไปสู่หัวเทียนแต่ละหัวนั้นหมายถึงว่าในรถเครื่องยนต์ 4 สูบ จะต้องใช้สายไฟแรงสูงถึง 5 เส้น การมีสายไฟแรงสูงมากเส้นก็เท่ากับว่าจะมีจุดที่เกิดข้อบกพร่องในการทำงานมากขึ้นนั่นเอง!

เมื่อเร็ว ๆ นี้ **บริษัท ซาบ** แห่งสวีเดนได้คิดค้นและพัฒนาระบบจุดระเบิดขึ้นมาใหม่ เป็นระบบจุดระเบิดที่ไม่ต้องมีทองขาว และจานจ่ายไฟ จังหวะจุดระเบิดได้มาจากชุดเซนเซอร์ที่ติดอยู่กับพูลเลย์เพลาข้อเหวี่ยง ทำให้จังหวะการจุดระเบิดเที่ยงตรงแน่นอนและไม่ต้องมีการปรับตั้งตลอดอายุการใช้งาน

นอกจากนี้แล้ว ระบบจุดระเบิดใหม่จะเพิ่มแรงเคลื่อนไฟให้สูงขึ้นอีกมาก ซึ่งมีผลให้สามารถใช้กับน้ำมันเบนซินออคเทนต่าง ๆ ได้อย่างกว้างขวาง และเมื่อระบบจุดระเบิดทำงานสมบูรณ์ขึ้น ประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ และการประหยัดเชื้อเพลิงก็ดีขึ้นด้วย



ระบบจุดระเบิดแบบใหม่ในซาบ 900 เครื่อง 16 วาล์ว

ในระบบจุดระเบิดแบบใหม่นี้ แทนที่จะใช้คอยล์ตัวเดียว แล้วต่อสายไฟแรงสูงไปยังหัวเทียนตามสูบต่าง ๆ กลับใช้คอยล์ตัวเล็ก ๆ ที่ได้ออกแบบมาใหม่เสียบติดอยู่บนหัวเทียนแต่ละหัว และยึดติดกันเป็นแผงด้วยโครงพลาสติค ลักษณะคล้าย ๆ กับฝาปิดช่องน้ำกลั่นในแบทเตอรี บางยี่ห้อ

กว่าจะได้ระบบจุดระเบิดแบบใหม่นี้! ขึ้นมา "ซาบ" ต้องใช้เวลากว่า 10 ปี ในการค้นคว้าและพัฒนาทีเดียว

ระบบการทำงานของการผลิตไฟแรงสูงก็คือระบบคาพาซิเตอร์ ดิสชาร์ท โดยใช้ไฟ 12 โวลท์มาเพิ่มสองขั้นตอน

(ต่อจากฉบับที่แล้ว)

ด้วยกันคือ ขั้นตอนแรกเพิ่มไฟจาก 12 โวลท์เป็น 400 โวลท์ และขั้นตอนที่สองคือชาร์จไฟเข้าคาพาซิเตอร์ของแต่ละหัวเทียน ซึ่งจะผลิตไฟที่มีแรงเคลื่อนถึง 40,000 โวลท์ที่ทำให้เกิดการสปาร์คระหว่างเขี้ยวหัวเทียน จัดว่าเป็นแรงไฟที่สูงเมื่อเทียบกับระบบจุดระเบิดแบบเหนี่ยวนำธรรมดาที่ให้ไฟเพียง 25,000 โวลท์

จากการได้แรงไฟสูงเช่นนี้ ก็ทำให้เพิ่มระยะห่างจากเขี้ยวหัวเทียนได้มากขึ้นอีกเท่าตัว คือเพิ่มขึ้นเป็น 0.06 นิ้ว ทำให้ประกายไฟที่เขี้ยวหัวเทียนแรง และช่วงเวลาสปาร์คยาว มีผลให้การจุดระเบิดเป็นไปอย่างแน่นอน ไม่ว่าจะใช้กับน้ำมันเบนซินออกเทนใดก็ตาม ถึงแม้ว่าส่วนผสมไอดีจะบาง แต่การจุดระเบิดก็จะเป็นไปได้อย่างสมบูรณ์ ในสภาพการใช้งานที่บริเวณหัวเทียนชื้นหรือฉนวนสกปรก

ในระบบคาพาซิเตอร์ ดิสชาร์ทนี้ คอยล์แต่ละตัวบนหัวเทียนใช้ขดลวดทองแดงน้อยรอบมาก การสร้างสมพลังไฟจึงเร็วกว่าระบบธรรมดาถึง 20 เท่า คือจะเหลือเพียงหนึ่งในล้านของวินาทีเท่านั้น ช่วงเวลาที่สั้นเช่นนี้โอกาสที่กระแสไฟจะรั่วลงดินจึงไม่มี พลังไฟทั้งหมดจึงอยู่ที่จุดต้องการได้เต็มที่ นั่นคือระหว่างเขี้ยวหัวเทียนนั่นเอง

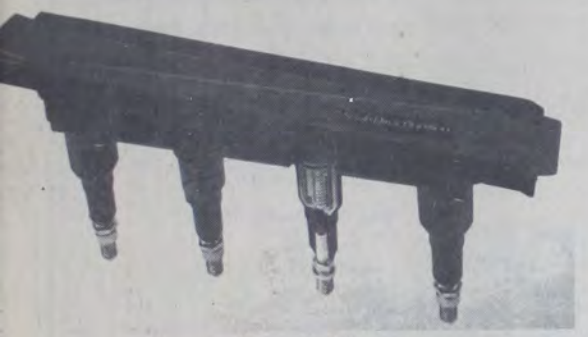
อันที่จริงแล้วระบบคาพาซิเตอร์ดิสชาร์ทนี้ ไม่ได้เป็นเทคโนโลยีที่ใหม่นัก เพราะเมื่อ 20 ปีที่แล้วระบบนี้เคยมีการโฆษณาและขายกันอย่างแพร่หลายในเมืองไทย และก็มีบางโรงงานใช้ระบบนี้กับเครื่องเรือ (ติดท้าย) และจักรยานยนต์แข่งมาแล้ว แต่ในระยะนั้นยังมีปัญหาในการทำงาน อันเนื่องมาจากความผิดพลาดในการจุดระเบิด เพราะระยะจุดระเบิดค่อนข้างสั้น ระบบนี้จึงได้เลือนหายไปจากตลาด

เพื่อให้สามารถรับมือกับพลังไฟที่สูงถึง 40,000 โวลท์นี้ การออกแบบฉนวนจึงเป็นงานที่สำคัญเป็นพิเศษกว่าปกติ เพราะนอกจากแรงดันไฟสูงจะรั่วง่ายเมื่อฉนวนบกพร่องแล้ว ประกายไฟจุดระเบิดยังส่งสัญญาณรบกวนคลื่นวิทยุเป็นอย่างมากอีกด้วย รวมถึงอันตรายจากไฟชอร์ทถ้าไปแตะส่วนที่เกิดไฟฟ้ารั่วขึ้น เพื่อขจัดปัญหานี้ ซาบ จึงบรรจุชิ้นส่วนทั้งหมดลงในชุดกล่องโลหะเพื่อป้องกันสัญญาณรบกวน และหล่อด้วยพลาสติคซึ่งเป็นฉนวนป้องกันไฟชอร์ทได้เป็นอย่างดี

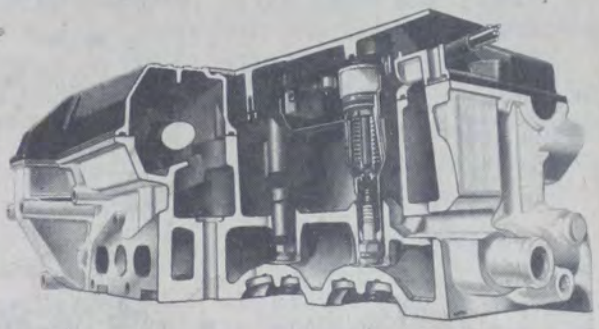
จากภายนอกจะมีเพียงสายไฟ 12 โวลท์เส้นเล็ก ๆ สี่เส้นต่อเข้ากับระบบจุดระเบิดจากแบทเตอรี และรับสัญญาณการจุดระเบิดผ่านระบบไมโครโพรเซสเซอร์ ระบบส่งสัญญาณจุดระเบิดประกอบด้วย แผ่นพูลเลย์บาง ๆ ที่มีช่องว่างสี่ช่องห่างกัน 90 องศา ติดตั้งอยู่ตรงบริเวณปลายเพลาข้อเหวี่ยงด้านหน้า เซนเซอร์จะจับสัญญาณการหมุนจากช่องทั้งสี่นี้

เนื่องจากชิ้นส่วนของอุปกรณ์เซนเซอร์ที่ติดอยู่กับเพลาข้อเหวี่ยงมันคงกว่าการติดที่จานจ่ายมาก ความเที่ยงตรงในการจุดระเบิดจึงทำได้อย่างแม่นยำถึงไม่เกิน $\frac{1}{2}$ องศาของเพลาข้อเหวี่ยงในขณะที่ระบบจานจ่ายปกติจะเที่ยงตรงได้เพียง 3 องศาเท่านั้น

ซาบมีแผนจะติดตั้งระบบจุดระเบิดแบบใหม่นี้กับรถในสายพานการผลิตภายในสองปีข้างหน้า โดยซาบคาดว่าเมื่อผลิตได้เป็นจำนวนมาก ราคาของอุปกรณ์ใหม่นี้จะไม่แพงกว่าหรืออาจจะถูกกว่าระบบจุดระเบิดแบบธรรมดาก็ได้!



▲ ชุดอุปกรณ์จุดระเบิดไฟแรงสูง



▲ มีเพียงสายไฟแรงต่ำป้อนไฟ 12 โวลท์ให้กับระบบจุดระเบิด

นอกจาก "ซาบ" แล้วบริษัทรถยนต์ของญี่ปุ่นและอเมริกันอีกหลายแห่งต่างก็มีแผนที่จะใช้หรือกำลังใช้ระบบจุดระเบิดแบบใหม่นี้เช่นเดียวกัน

ระบบกันสะเทือนสมบูรณ์แบบ

เป็นที่ทราบกันทั่วไปแล้วว่าแดมเพอร์ (โชคอัพ) ที่มีจำหน่ายตามท้องตลาดทั่ว ๆ ไปนั้น ผู้ผลิตแต่ละรายต่างก็ผลิตออกมาโดยมีคุณสมบัติที่แตกต่างกันออกไป เช่นแบบอ่อน, แบบแข็ง และแบบที่ปรับตัวได้

แดมเพอร์นิ่ม จะให้ความรู้สึกนั่งสบาย แต่การทรงตัวในทางโค้ง และในภาวะฉุกเฉินก็อยู่ไกลมือหมอเต็มที...ส่วนแดมเพอร์แข็ง รถทรงตัวดีผู้ขับขี่มีความมั่นใจ แต่ผู้ขับและผู้ร่วมโดยสารต้องนั่งหัวสั่นหัวคลอนไปตลอดทาง

แต่ในปัจจุบันนี้ บริษัทผู้ผลิตหลายรายกำลังคิดค้นและทดลอง เพื่อหาทาง

ผลิตแดมเพอร์สมบูรณ์แบบที่มีทั้งความนิ่มและความแข็งรวมอยู่ด้วยกันในตัวออกจำหน่าย

แผนกค้นคว้าและวิจัยของมิตซูบิชิที่เมืองนาโกยา ประเทศญี่ปุ่น ประสบความสำเร็จในการพัฒนาระบบกันสะเทือนสมบูรณ์แบบ โดยใช้อุปกรณ์อิเลคทรอนิคเสริมเข้ากับระบบสปริงและแดมเพอร์มิตซูบิชิ เรียกระบบกันสะเทือนนี้ว่า อีซี-เอส (ECS : ELECTRONIC-ALLY CONTROLLED SUSPENSION)

ในการปรับความแข็งของแดมเพอร์ วิศวกรของมิตซูบิชิ ใช้วิธีควบคุมการไหลของน้ำมันไฮดรอลิค คือเวลาไหลผ่านช่องเล็กน้ำมันไฮดรอลิคไหลไม่สะดวก แดมเพอร์ก็จะแข็ง และเวลาไหลผ่านช่องใหญ่น้ำมันไฮดรอลิคก็ไหลผ่านสะดวก แดมเพอร์ก็จะอ่อน

การเปลี่ยนช่องให้น้ำมันไหลผ่านกระทำโดยใช้มอเตอร์ไฟฟ้าหมุนกระบอกปิดช่องที่ไม่ต้องการเสีย ช่องที่น้ำมันไหลผ่านจะเจาะเอาไว้สามขนาดคือ เล็ก, กลาง และใหญ่ และสามารถเลือกใช้ขนาดใดขนาดหนึ่งได้

ระบบกันสะเทือน อีซีเอส มีความสามารถพิเศษนอกเหนือจากการปรับความแข็งได้อีกหลายประการคือ

ระบบสปริงใช้ลมอัดสามารถปรับความแข็งของสปริงได้สองระดับ

ใช้ระบบลมอัดแทนสปริง สามารถปรับระดับสูง-ต่ำของตัวถังรถได้ในช่วง 2 ซม.

ระบบปรับอัตราความแข็งของแดมเพอร์และสปริงลมโดยการควบคุมจากไมโครคอมพิวเตอร์

ระบบปรับความนิ่มนวลของระบบกันสะเทือนให้นิ่มหรือแข็งได้โดยอัตโนมัติ หรือเลือกปรับด้วยสวิทช์โดยผู้ขับ

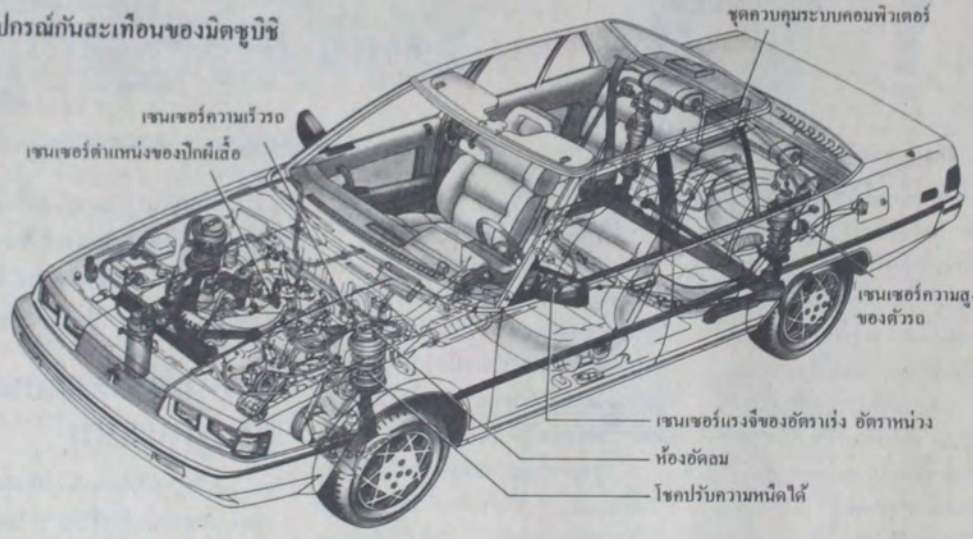
ชุดอุปกรณ์เซนเซอร์ที่ติดอยู่กับแกนพวงมาลัย จะเป็นตัววัดอัตราการหมุนของพวงมาลัย ซึ่งเป็นการบ่งชี้ถึงองศาการเลี้ยวของรถคือถ้าเข้าโค้งแคบพวงมาลัยก็จะหมุนอย่างรวดเร็ว ระบบเซนเซอร์ในตัวรถจะวัดอัตราเร่ง อัตราหน่วงของการเหยียบเบรคและความเร็ว ข้อมูลเหล่านี้จะถูกป้อนเข้าสู่เครื่องคอมพิวเตอร์ และคอมพิวเตอร์ก็จะปรับสภาพของระบบกันสะเทือน ตลอดจนระดับความสูงของตัวรถ ให้เหมาะสมกับสภาวะการใช้งานเองโดยอัตโนมัติ

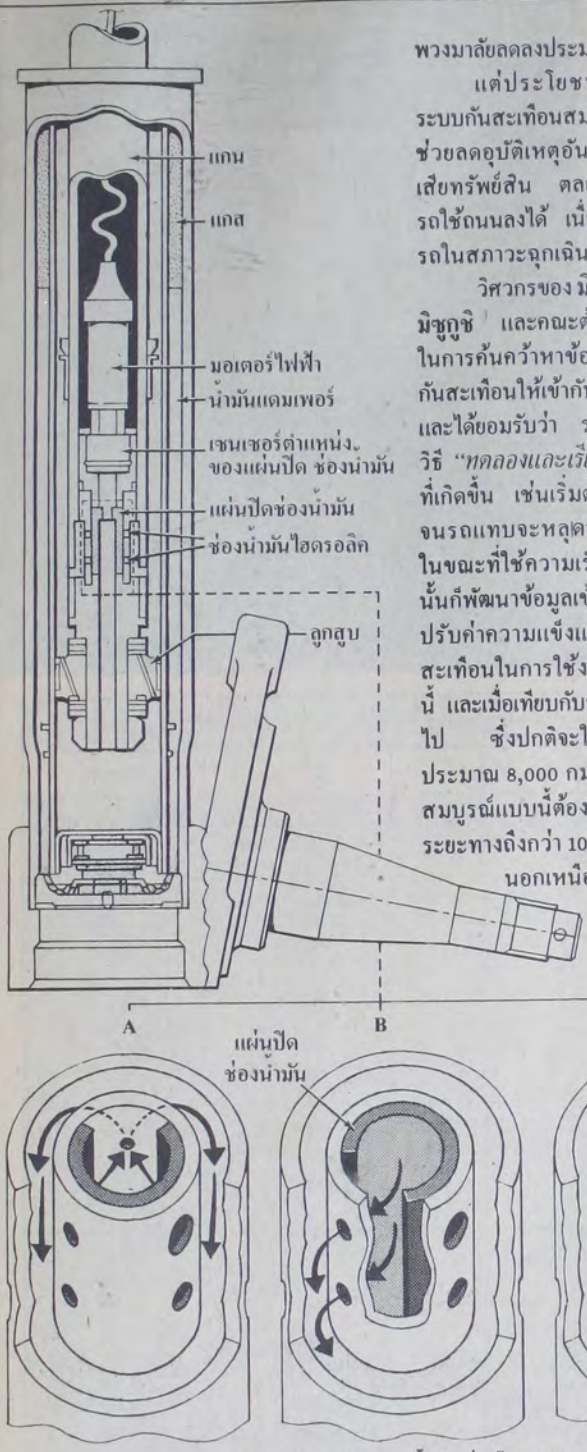
นอกจากนั้นการลดระดับรถลงเพียง 2 ซม. นี้ยังมีผลต่อการลดอัตราเสียดทานของอากาศที่มีต่อรถลงได้ถึง 9 เปอร์เซนต์ ซึ่งนอกจากจะมีผลให้ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นแล้ว ยังช่วยให้การทรงตัวของรถในทางโค้งดีขึ้นอีกด้วย

ในตำแหน่งของการปรับระบบกันสะเทือนแบบแข็งนั้น วิศวกรของมิตซูบิชิรายงานว่า อัตราความแข็งของสปริงจะถูกปรับให้เพิ่มขึ้น 50 เปอร์เซนต์ และอัตราหน่วงของแดมเพอร์จะถูกปรับเพิ่มขึ้น 150 เปอร์เซนต์จากอัตราที่ใช้เมื่อตั้งให้อยู่ในสภาวะอ่อน และเมื่อรถวิ่งเร็วกว่า 80 กม./ชม. ขึ้นไป ตัวถังของรถก็จะถูกลดระดับลงต่ำสุดโดยอัตโนมัติ และจะยกสูงขึ้นดังเดิมเองเมื่อความเร็วช้ากว่า 80 กม./ชม.

การเลือกใช้ระบบกันสะเทือนแบบแข็ง จะช่วยลดการโคลงของตัวถังลงได้ 30 เปอร์เซนต์ ลดมุมทิ่มของตัวถังเมื่อเบรคลงได้ 25 เปอร์เซนต์ และในทางตรงที่รถใช้ความเร็วสูง รถก็จะวิ่งเที่ยงตรงขึ้นทำให้การปรับทิศทาง โดยการบังคับ

อุปกรณ์กันสะเทือนของมิตซูบิชิ





A ตำแหน่งแผ่นปิดช่องน้ำมันเมื่อตั้งแดมเพอร์แข็ง
B ตำแหน่งแผ่นปิดช่องน้ำมันเมื่อตั้งแดมเพอร์ปานกลาง
C ตำแหน่งแผ่นปิดช่องน้ำมันเมื่อตั้งแดมเพอร์อ่อน

พวงมาลัยลดลงประมาณ 20 เปอร์เซนต์

แต่ประโยชน์ที่สำคัญที่สุดของระบบกันสะเทือนสมบูรณ์แบบนี้ก็คือ การช่วยลดอุบัติเหตุอันอาจหมายถึงการสูญเสียทรัพย์สิน ตลอดจนถึงชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนนลงได้ เนื่องจากสามารถควบคุมรถในสภาวะฉุกเฉินได้ดีขึ้น

วิศวกรของ มิตซูบิชิ ซึ่งนำโดย**นร. มิชูกูชิ** และคณะต้องใช้เวลาหลายเดือนในการค้นคว้าหาข้อมูลที่จะใช้ปรับระบบกันสะเทือนให้เข้ากับสภาพของการใช้งาน และได้ยอมรับว่า ระหว่างการทดลองก็ใช้วิธี *"ทดลองและเรียนรู้จากข้อผิดพลาด"* ที่เกิดขึ้น เช่นเริ่มตั้งแต่สปริงให้อ่อนสุด จนรถแทบจะหลุดออกจากโค้งอันตรายในขณะที่ใช้ความเร็วธรรมดา...หลังจากนั้นก็พัฒนาข้อมูลเข้าสู่แผนภูมิ แล้วจึงปรับค่าความแข็งและอ่อนของระบบกันสะเทือนในการใช้งานจริงจากข้อมูลเหล่านี้ และเมื่อเทียบกับระบบกันสะเทือนทั่ว ๆ ไป ซึ่งปกติจะใช้การขับทดสอบเพียงประมาณ 8,000 กม. ระบบกันสะเทือนสมบูรณ์แบบนี้ต้องใช้การขับทดสอบเป็นระยะทางถึงกว่า 100,000 กม.!

นอกเหนือจากมิตซูบิชิแล้วยังมีบริษัทรถยนต์ชั้นนำและบริษัทอิสระอีกหลายแห่ง กำลังผลิตหรือทดลองระบบกันสะเทือนสมบูรณ์แบบทำนองเดียวกันนี้อยู่ เช่น **โตโยตา** มีระบบกันสะเทือน **ทีอีเอมเอส** ที่ใช้กับรถรุ่น**เครสสิดา** ซึ่งสามารถปรับอัตราหน่วงของแดมเพอร์ให้แข็งหรืออ่อนได้ โดยการเลือกสวิทช์จากแผงหน้าปัดว่าจะใช้เป็นแบบ "ปกติ" หรือ "สปอร์ท"...ในแบบสปอร์ทตัวเซนเซอร์จะคอยจับอาการทิ่มของหน้ารถในขณะเบรคอย่างรุนแรงและส่งสัญญาณให้แดมเพอร์คอยหน่วง เพื่อลดอาการหน้าทิ่มของรถลงด้วย

นิสสัน 300 แซดเอกซ์ เป็นรถสปอร์ทรุ่นแรกที่มีระบบกันสะเทือนปรับได้ และ**มาซดา 626** ก็มีระบบกันสะเทือนปรับได้ซึ่งทำงานให้ผลใกล้เคียงกัน

สำหรับรถบางรุ่นที่ยังไม่มีระบบกันสะเทือนสมบูรณ์แบบมาจากโรงงาน มีบริษัทผลิตแดมเพอร์รายใหญ่ของญี่ปุ่นซึ่งเป็นผู้ผลิตระบบกันสะเทือนสมบูรณ์แบบให้กับ**นิสสัน** กำลังมีแผนจะผลิตชุดระบบกันสะเทือนปรับด้วยอีเลคทรอนิคเพื่อติดตั้งเข้ากับรถยนต์นั่ง ในราคาชุดละประมาณ 30,000 บาท (ราคาในต่างประเทศ)

การแข่งขันในการพัฒนาระบบกันสะเทือนสมบูรณ์แบบยังคงเข้มข้นต่อไป ไม่เพียงแต่รถที่กล่าวมาแล้วเท่านั้น **ฟอร์ด, เจเนอรัลมอเตอร์ส, เบนซ์, โวลโว, โพร์เช** *และ* **โฟล์ค** *ก็จะมีระบบกันสะเทือนสมบูรณ์แบบออกสู่ตลาดในเร็ว ๆ นี้ด้วยเหมือนกัน*

เป็นที่คาดกันว่าในปีหน้ารถสปอร์ทราคาแพงของญี่ปุ่นทุกรุ่นจะใช้ระบบกันสะเทือนสมบูรณ์แบบทั้งหมด

ก็ไม่ทราบเหมือนกันว่าผู้ที่คิดแผนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศกับรถยนต์ที่ประกอบในเมืองไทย....ยังสบายดีอยู่หรือ?!?

จากการโฆษณาอย่างครึกโครมของอุตสาหกรรมรถยนต์ในปัจจุบันเกี่ยวกับรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล คือ เร่งได้อย่างทันใจ, ติดเครื่องง่าย, บรรทุกหนัก, ทนทานสมบุกสมบัน, แล้วก็ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงฯ สิ่งเหล่านี้ทำให้ชาวบ้านที่ไม่เข้าใจเรื่องเครื่องยนต์ดีเซล

(ต่อจากฉบับที่แล้ว)

ดีเซล ชาวบ้าน

ชาวรถ



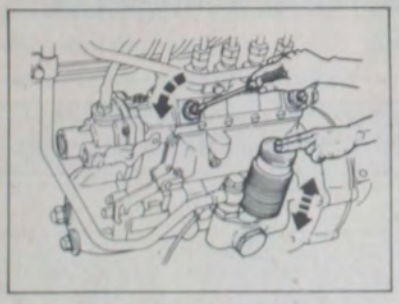
ตารางเปรียบเทียบรถกระบะดีเซลยี่ห้อต่าง ๆ

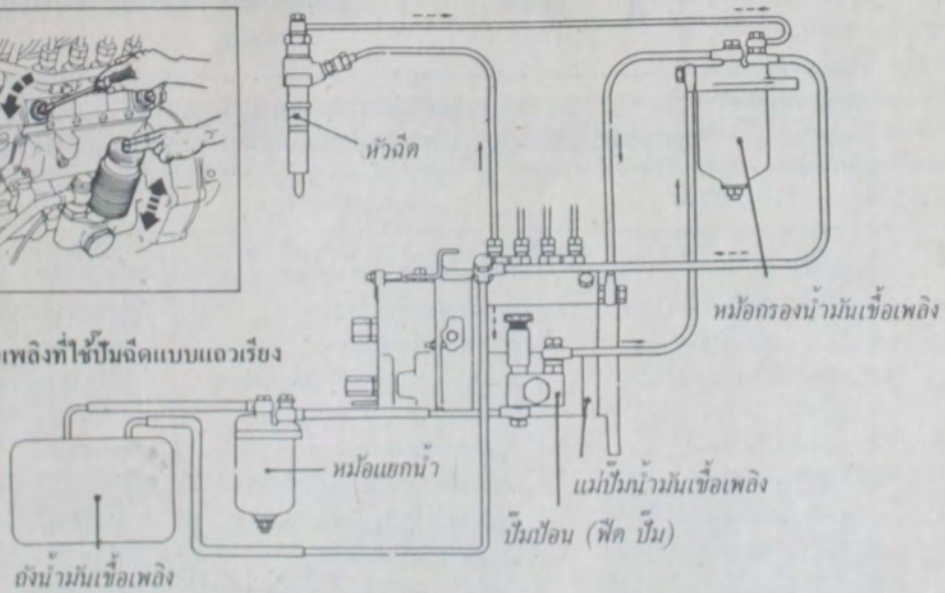
รายการ	อีซูซุ	นิสสัน	โตโยตา	มาซดา	มิตซูบิชิ
เครื่องยนต์					
แบบ	ดีเซล 4 จังหวะ	←	←	←	←
จำนวนกระบอกสูบ	4	←	←	←	←
ระบบวาล์ว	โอเวอร์เฮดวาล์ว	โอเวอร์เฮดวาล์ว	โอเวอร์เฮดแคมชาฟท์	โอเวอร์เฮดวาล์ว	โอเวอร์เฮดแคมชาฟท์
ห้องเผาไหม้	สเวิร์ล	←	←	←	←
ปริมาตรกระบอกสูบ (ซีซี)	2,238	2,164	2,446	2,209	2,346
เส้นผ่าศูนย์กลางกระบอกสูบ × ช่วงชัก (มม.)	88 × 92	83 × 100	92 × 92	89 × 89	91.1 × 90
แรงม้าสูงสุด/รอบ – นาที	73/4,300 (JIS)	66/4,000 (SAE)	83/4,000 (SAE)	66/4,000 (SAE)	67/4,200 (DIN)
แรงบิดสูงสุด (ม.-กก./รอบ-นาที)	14.2/2,400	14.4/1,800	17.0/2,400	12.6/2,400	14.0/2,000
อัตราส่วนกำลังอัด (ต่อ 1)	21.0	20.8	—	22.0	21.0
ระบบน้ำมันเชื้อเพลิง					
ปั๊มหัวฉีด	แบบจานจ่ายบอส์ช "วีอี"	แบบแถวเรียง	แบบจานจ่าย	แบบจานจ่าย	แบบจานจ่าย
อุปกรณ์แยกน้ำออกจากน้ำมันเชื้อเพลิง	มี	—	มี	มี	มี
ความจุถังน้ำมันเชื้อเพลิง (ลิตร)	50	50	52	66	60
ระบบขับเคลื่อน					
เกียร์ (สปีด)	5	←	←	←	←
อัตราทดเกียร์ (ต่อ 1) 1	4.122	4.220	3.929	4.359	3.740
2	2.493	2.540	2.333	2.519	2.136
3	1.504	1.641	1.425	1.564	1.360
4	1.000	←	←	←	←
5	0.855	0.813	0.799	0.875	0.856
ถอยหลัง	3.820	3.657	4.722	4.024	3.573
อัตราทดเฟืองท้าย (ต่อ 1)	4.555	4.111	4.375	4.625	4.222
วงเลี้ยวแคบสุด (ม.) 5.8	5.8	5.6	5.6	5.8	5.6
ระบบไฟฟ้า					
แบตเตอรี่ (โวลท์/แอมป์-ชม.)	12/70	12/70	12/60	12/70	12/70
อัลเตอร์เนเตอร์ (แอมป์)	40	←	←	←	←



ประหยัด ฯลฯ ท่านอย่าเพิ่งหลงคารมคนขายเพราะจะเข้าดังตำราที่ได้กล่าวไว้ วันนี้ผมได้นำตารางเปรียบเทียบรถกระบะซึ่งเป็นที่นิยมในประเทศไทยเรามาให้ดูเปรียบเทียบ การที่นำเอารถกระบะมานี้ก็เป็นเพียงตัวอย่างเท่านั้น ขอให้ท่านมองตั้งแต่เครื่องยนต์ไปจนถึงเฟืองท้ายดูอัตราทดของแต่ละเกียร์ว่าได้เปรียบเสียเปรียบกันอย่างไร และจุดสำคัญท่านจะนำรถนี้ไปใช้ในลักษณะอย่างไร เช่น *ถ้านำไปบรรทุกหนักขึ้นที่สูงจะต้องใช้รถยนต์ที่มีอัตราทดเกียร์-เฟืองท้ายรวมกันมีค่ามาก ส่วนถ้านำไปวิ่งโดยใช้ความเร็ว, บรรทุกเบา ควรเลือกรถที่มีอัตราทดรวมมีค่าน้อย* เป็นต้น

ในคราวนี้ผู้เขียนจะขอแนะนำเรื่องปั๊มฉีดน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมีใช้อยู่ในเครื่อง

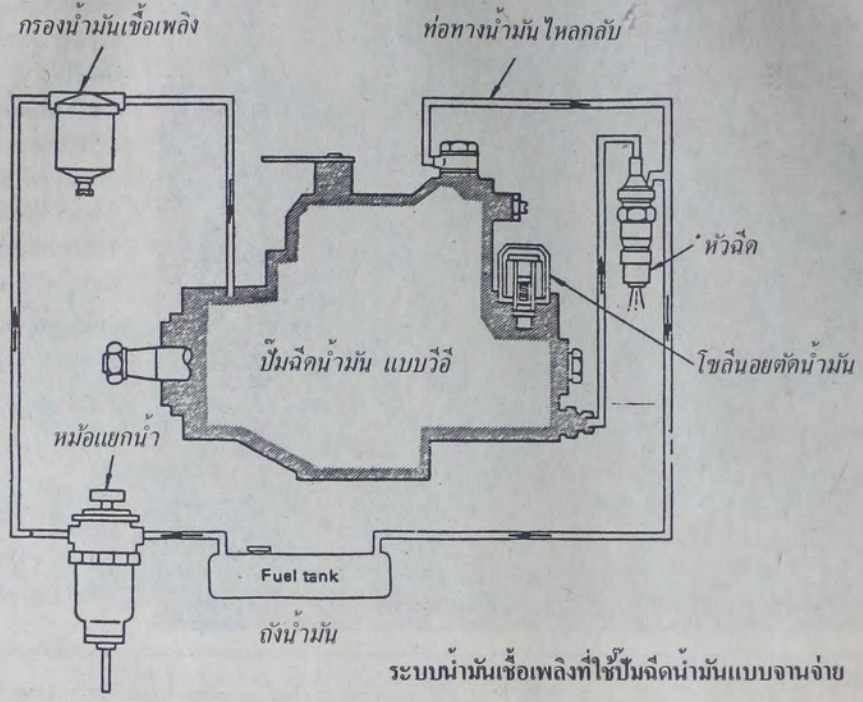




ระบบน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ปั๊มฉีดแบบแถวเรียง

ดีพอก็พลอยหลงลมไปด้วยซึ่งหลาย ๆ คนก็ผิดหวัง แต่ใครสักกี่คนเมื่อซื้อรถมาแล้วว่ารถของคนที่ใช้อยู่เป็นรถที่ไม่ดี? ไม่ประหยัด ขืนพูดออกมาก็มีแต่จะขายหน้าตัวเองเท่านั้นจึงต้องกล้ำกลืนใช้ เพราะจะขายไปก็ไม่ได้ราคาเข้าตำราที่ว่ามีเมียผิดคิดจน...ตาย ใช้รถผิดเมื่อคิดได้ทำให้ไม่สบาย (ใจ) หากท่านจะเลือกรถเครื่องยนต์ดีเซลใช้สักคันเพื่อประกันการผิดหวัง ท่านจะต้องมองในหลาย ๆ อย่าง เช่น ราคา, การบริการ, อะไหล่, การปล่อยออกไปเมื่อไม่ต้องการใช้, ความยนต์ดีเซล 2 แบบว่าได้เปรียบและเสียเปรียบกันประการใดเพื่อเป็นส่วนหนึ่งให้ท่านพิจารณาตัดสินใจว่าจะใช้แบบไหนดี

จากตารางเปรียบเทียบนี้จะพอเป็นแนวทางให้ท่านที่กำลังจะตัดสินใจซื้อรถกระบะสักคัน โดยมุ่งหวังเพื่อใช้บรรทุก



ระบบน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ปั๊มฉีดน้ำมันแบบจานจ่าย

ตารางเปรียบเทียบระหว่างปั๊มฉีดน้ำมันเชื้อเพลิง 2 แบบ

หัวข้อ	แบบแถวเรียง	แบบจานจ่าย
ขนาด	ใหญ่ น้ำหนักมากชิ้นส่วนมาก	เล็ก น้ำหนักเบา ชิ้นส่วนน้อย
การจ่ายน้ำมัน	มีลูกปั๊มตามจำนวนสูบของเครื่องยนต์ดันน้ำมัน	มีลูกปั๊มลูกเดียวแม้เครื่องยนต์จะมีจำนวนมากสูบ
การปรับตั้งปริมาณน้ำมัน	ทำได้ยากเพราะต้องปรับตั้งแต่ละสูบ	ทำได้ง่ายเพราะมีจานลูกเบี้ยวเพียงจานเดียว
แบบของกาวานา	ลมดูด, รวมหรือทางกล	แบบทางกล
การปรับองศาการฉีด	แบบกลไก (ออโตเมติคไทเมอร์)	แบบใช้แรงดันน้ำมัน (ไฮดรอลิค)
การหล่อลื่นลูกปั๊ม	น้ำมันเครื่องหรือน้ำมันเชื้อเพลิงแบบลูกสูบ	น้ำมันเชื้อเพลิงแบบครีบ
ปั๊มป้อน (ฟีดปั๊ม)	ปั๊มยังจ่ายน้ำมัน (ทำให้เครื่องยนต์ติดได้)	ตัดการฉีดน้ำมัน
เมื่อเครื่องยนต์หมุนกลับทาง	ตัดน้ำมัน, หรือปิดอากาศที่ท่อร่วมไอดี	ตัดน้ำมันที่จะเข้าลูกปั๊ม
การดับเครื่อง	ช้าเพราะการทำงานของลูกปั๊มมีหลายตัว (เท่าจำนวนสูบของเครื่องยนต์)	เร็วเพราะการทำงานของลูกปั๊มมีความถี่สูง
ความเสียหายเมื่อน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ดีหรือมีน้ำปลอมปน	ยาก	ง่าย
การติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มสมรรถนะ	ช้ากว่า	เร็ว
อัตราเร่ง	ช้ากว่า	เร็ว
ความเร็วรอบ		



ตามอัตรา, ขับเอง, ต้องการความเร็วสูง หรือความคล่องตัว, มีอัตราเร่งดี ฯลฯ ปั๊มฉีดน้ำมันแบบจานจ่ายนั้นจะให้ในสิ่งที่ท่านต้องการแต่ท่านเองก็ต้องให้ในสิ่งที่ปั๊มแบบจานจ่ายต้องการด้วย คือการใช้และบำรุงรักษาที่ถูกต้อง เช่นใช้น้ำมันที่สะอาดปราศจากสิ่งปลอมปน, ค่าซีเทน (ค่าตัวเลขที่แสดงถึงคุณสมบัติในการติดไฟของน้ำมันดีเซล) ต้องสูงเกินกว่า 50, ตรวจและปรับตั้งตามกำหนดที่ผู้ผลิตแนะนำ แล้วมันจะสนองตอบท่าน แต่อย่างไรก็ตามท่านเองต้องหนีไม่พ้นแน่นอน เนื่องจากผู้ผลิตเครื่องยนต์สำหรับติดตั้งกับรถยนต์โดยเฉพาะขนาดเล็ก-กลาง ต้องติดตั้งปั๊มแบบจานจ่ายมาให้อยู่แล้วเพราะเนื่องจากส่วนดีหลาย ๆ อย่างดังที่กล่าวมาหรืออาจจะมีผู้ผลิตบางบริษัทยังมองเห็นความสำคัญไม่เห็นมุมกลับ เช่น ความคงทน, ความเคยชินหรือความถนัดของผู้ใช้หรือผู้ซ่อม จึงยังคงปั๊มแบบแถวเรียงไว้ เมื่อท่านเป็นผู้ซื้อและผู้ใช้ย่อมสามารถตัดสินใจได้โดยไม่มีใครบังคับท่าน เว้นแต่จะเคลิ้มตามผู้ขายเท่านั้น?

ลองมาพิจารณาดูว่าท่านจะเลือกใช้เครื่องยนต์ขนาดไหนดี เพราะรถกระบะที่มีอยู่ในขณะนี้มีความจุกระบอกสูบประมาณ 2,000–2,400 ซีซี (ลูกบาศก์เซนติเมตร)

เครื่องยนต์ดีเซลที่อยู่ในเกณฑ์นี้ความประหยัดน้ำมันไม่แตกต่างกันมากนัก ส่วนกำลังของเครื่องก็ไม่หนีกันไกล และกำลังฉุดลากก็สามารถชดเชยได้จากเกียร์กับเฟืองท้าย ดังนั้นก่อนที่ท่านจะเลือกใช้รถสักคันลองพิจารณาดูหัวข้อต่อไปนี้ดูบ้างคือ

1. ความคงทนในการใช้งาน รู้ได้จากผู้ที่เคยใช้มาก่อน

2. ความประหยัดน้ำมัน รู้ได้จากบริษัทผู้ผลิตทดสอบหรือผู้ที่เคยใช้มาแล้ว

3. การตรวจซ่อม ไม่ยุ่งยากช่างทั่ว ๆ ไปสามารถที่จะทำได้

4. ศูนย์บริการและอะไหล่ของยี่ห้อนั้น ๆ มีมากและเพียงพอแค่ไหน

5. การเอาใจใส่ จากผู้ผลิตหรือผู้แทนจำหน่าย

6. ราคาเหมาะสมกับตัวรถหรืออาจจะสูงไปบ้าง แต่มีส่วนต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ชดเชยให้ พอจะนับได้ว่าราคาอยู่ระดับเดียวกัน

7. มีสมรรถนะที่ดีเช่น อัตราเร่งดี, เกาะถนนดี, เบรคดีฯ

8. งานบรรทุกที่จะนำไปใช้ต้องพอเหมาะ อย่านำรถไปบรรทุกหนักเกินไป เพราะนอกจากจะไม่ประหยัดแล้วยังทำให้เกิดความเสียหายได้เร็วขึ้นด้วย เช่น จะบรรทุกของถึง 5–6 ตัน แต่ใช้รถบรรทุกได้แค่ 3–5 ตัน

9. ราคาขายต่อไม่ตกมาก

10. เป็นที่นิยมของชนทั่วไปด้วย

จะเห็นได้ว่าจะเลือกใช้เครื่องยนต์และรถยนต์คันหนึ่งนั้นมันอาจจะเป็นเรื่องยุ่งยากพอสมควร แต่ถ้าท่านพอใจมีเงินก็เป็นเรื่องง่ายเพราะท่านซื้อด้วยความพอใจ แต่อาจจะใช้ด้วยความช้ำใจนะครับ

คติ: ยืมเงินยืมทองให้ยืมกันได้ แต่อย่าให้คนอื่นยืมรถก็แล้วกัน

(อ่านต่อฉบับหน้า)







HEADERS PAHOLYOTHIN MOTORS

หจก. พหลโยธินกลการ

1665–1665/1 ถนนพหลโยธิน เชิงสะพานหมอชิต อ.บางเขน กทม. 10900 โทร. 278–1665, 279–6277
1094/19–20 (ตรงข้าม ร.ร.เซ็นต์จอห์น) เชิงสะพานลอยลาดพร้าว กทม. โทร. 278–0900, 278–0901







ของฝากนักแข่ง

มีเพื่อนนักแข่งไมเลจ มาราธอน หลายท่านถามมาว่าการคำนวณเบื้องต้นที่จะเป็นทางไปสู่การออกแบบมีอะไรบ้าง ? ผู้เขียนพิจารณาเห็นว่าการออกแบบเครื่องกลเพื่อให้ได้ผลใกล้ความเป็นจริงมากที่สุดจำเป็นต้องอาศัยการคำนวณก่อนออกแบบและลงมือสร้าง จึงขอเสนอบางสิ่งบางอย่างที่น่าจะเป็นประโยชน์คือ **การคำนวณรอบเครื่องยนต์ในเกียร์ต่าง ๆ ที่ล้อหมุนไปหนึ่งรอบ** วิธีการนี้ช่วยในด้านการพัฒนาเครื่องยนต์เฟืองทดรอบวงล้อ ฯ

เริ่มแรกก็คือต้องทราบอัตราทดเฟืองทุกขั้นตอนตั้งแต่เฟืองเพลา ข้อเหวี่ยง เฟืองขับ เฟืองตาม ไปจนถึงเฟืองสุดท้ายหรือสเตอร์หลัง ต่อมาก็ต้องทราบเส้นรอบวงของยาง ผู้เขียนจะไม่ให้สูตรที่ยุ่งยากแต่จะบอกวิธีที่ง่าย ๆ ให้ โดยจะให้ข้อมูลของรถจักรยานยนต์ฮอนดาซึ่งเป็นเครื่องยนต์ที่นิยมใช้ขับเคลื่อนยานประหยัดมากที่สุด

อัตราทดเฟืองระดับต่าง ๆ					
ลำดับเฟือง	50 ซีซี	50 ซีซี ใช้คลัทช์	65 ซีซี	70 ซีซี	90 ซีซี
ขั้นต้น	3.722	3.722	3.722	4.059	4.059
(เฟืองตาม/เฟืองขับ)	—	—	—	(69/17)	(69/17)
เกียร์ 1	3.364	3.364	3.364	3.272	2.833
(เฟืองตาม/เฟืองขับ)	—	—	—	(36/11)	(34/12)
เกียร์ 2	1.722	1.722	1.722	1.722	1.647
(เฟืองตาม/เฟืองขับ)	—	—	—	(31/18)	(28/17)
เกียร์ 3	1.190	1.190	1.190	1.190	1.045
(เฟืองตาม/เฟืองขับ)	—	—	—	(25/21)	(23/22)
ชุดสุดท้าย	3.000	2.733	2.533	2.571	2.571
(เฟืองตาม/เฟืองขับ)	—	—	—	(36/14)	(36/14)

(เฟืองตามเฟืองขับ เลขที่ระบุไว้คือจำนวนฟันของเกียร์)

เมื่อทราบอัตราทดขั้นต่าง ๆ แล้ว ก็ต้องทราบความยาวเส้นรอบวงของยางเส้นที่ใช้ขับเคลื่อนด้วย ยกตัวอย่างที่ฮอนดา รุ่น ซี 70/700 หรือ ซี 90/900 เส้นผ่าศูนย์กลางยางล้อหลังประมาณ 57 ซม. คำนวณเส้นรอบวงออกมาได้ (ปัดเศษแล้ว) 179 ซม. หรือเท่ากับล้อหมุน 1 รอบ (ถ้าไม่มีอาการลื่นให้เสียระยะทาง) จะได้ระยะทาง 179 ซม. เราประมาณเอาว่าในระดับความเร็วต่าง ๆ จะมีการลื่นให้เกิดการสูญ







เสีย ยิ่งเร็วมากแต่ละรอบก็จะได้ระยะทางน้อยลง หรือเท่ากับวงยางเล็กลง เนื่องจากยังไม่มีการพิสูจน์อัตราสูญเสียที่แท้จริง และผิวสัมผัสของหน้ายางก็มีขนาดไม่เท่ากัน จึงขอสันนิษฐานเอาว่า (ยอมรับว่าตรงนี้ขัดหลักวิชา) 10 กม./ชม. สูญเสีย 1.0% 15 กม./ชม. สูญเสีย 1.5% 24 กม./ชม. สูญเสีย 2.4%

ขั้นที่ 1 หารอบเครื่องยนต์เมื่อล้อหมุน 1 รอบ ให้เอาอัตราทดขั้นต้น × อัตราทดเกียร์ที่ต้องการทราบ × อัตราทดขั้นสุดท้าย ยกตัวอย่างเครื่องยนต์ ซี 70 ที่เกียร์ 3 จะได้ดังนี้ 4.059×1.190×2.571=12.418 หมายความว่าเมื่อขับด้วยเกียร์ 3 ล้อหมุน 1 รอบ เครื่องยนต์จะหมุน 12.418 รอบ เป็นต้น

ขั้นที่ 2 หาระยะทางกับความเร็ว ให้เอา 1 กม.(1,000 เมตร) เป็นหลัก ถ้าเราขับด้วยความเร็ว 24 กม./ชม. (24,000 ม./ชม.) 1 นาที (มีความหมายในการคำนวณการทำงานของเครื่องยนต์ รอบ/นาที) จะได้ระยะทาง (24,000÷60) = 400 เมตร



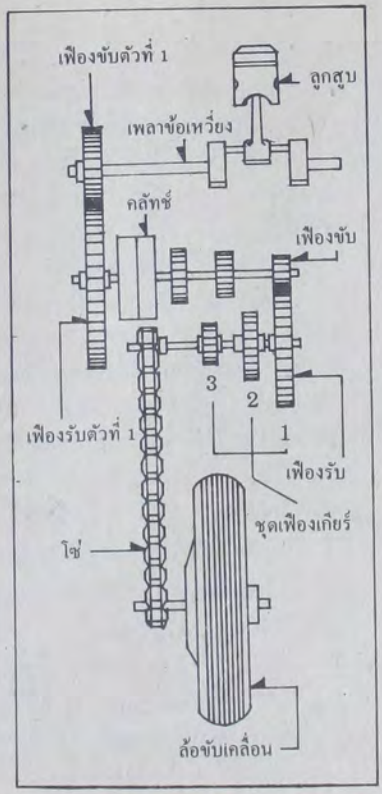
ขั้นที่ 3 หาอัตราสูญเสียของผิวสัมผัส เส้นรอบวงยาง 179 ซม. อัตราสูญเสีย 2.4% = 4.3 ซม. เหลือเส้นรอบวงจริง (179–4.3) = 174.7 ซม.

ขั้นที่ 4 หารอบเครื่องยนต์ใน 1 นาทีที่ขับเคลื่อน ให้เอา 400 เมตร (40,000 ซม.) 174.7 = 228.96 รอบล้อ เอารอบล้อใน 1 นาที × รอบเครื่องยนต์ต่อ 1 รอบล้อที่หาไว้ในขั้นที่ 1 12.418× 228.96 = 2843.22 นั่นหมายความว่ารถฮอนดาซี 70 ขับในเกียร์ 3 ความเร็ว 24 กม./ชม. เครื่องยนต์จะหมุนประมาณ 2,850 รอบ/นาที

ทั้งหมดนี้เป็นตัวอย่างเบื้องต้นเท่านั้น เครื่องยนต์ อัตราทดเส้นรอบวงยางของท่านอาจไม่ใช่ขนาดที่กล่าวไว้นี้ ก็เป็นหน้าที่ของท่านจะเอา "ข้อมูลส่วนตัว" มาใช้ในการคำนวณ

จากการศึกษาจากวิศวกรของฮอนดาได้รับความรู้ว่าเครื่องยนต์ฮอนดารุ่น 70 และ 90 ซีซีมีจุดประหยัด (เกียร์ 3) ที่ประมาณ 3,500 – 4,000 รอบ/นาที ถ้าเป็นรถมาตรฐานก็คงต้องใช้ความเร็ว 28–30 กม./ชม. แต่ก็มีปัญหาอื่นที่เกี่ยวข้องด้วย เช่นน้ำหนักดอกยาง และความเสียดทานของกระแสลมหรือแม้แต่ผิวสัมผัสของเครื่องจักรเอง

วิธีที่ดีที่สุดก็คือ คำนวณออกมาเสียก่อนว่าโครงสร้างของท่านเป็นเช่นไร น้ำหนักมากน้อยแค่ไหน เส้นรอบวงยางยาวกี่ซม. แล้วไปคำนวณหารอบเครื่องยนต์ในความเร็วที่ท่านต้องการ หลังจากนั้นก็ลงมือทำเครื่องยนต์ให้ได้กำลังดีที่สุดประหยัดเชื้อเพลิงที่สุดในช่วงรอบที่กำหนดไว้นั้น ก็จะพบความสำเร็จง่ายยิ่งขึ้น



สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งก็คือความแข็งแรงของโครงสร้าง มักจะพบอยู่เสมอว่ามีความพยายามในการลดน้ำหนักกันมากเกินไปจนไม่คำนึงถึงความแข็งแรง แต่ก็มีไม่น้อยที่เน้นความแข็งแรงจนลืมนึกถึงปัญหาเรื่องน้ำหนัก ทางที่ถูกคือหาจุดร่วมของน้ำหนักและความแข็งแรงให้ได้ การใช้โลหะควรเลือกใช้หลายขนาด ส่วนที่รับน้ำหนักควรจะเพิ่มความแข็งแรงเข้าไป ส่วนยึดควรจะลดความแข็งแรงลง เมื่อทำโครงสร้างขึ้นมาแล้วควรทดสอบทั้งแรงกดและแรงดึง และชั่งหาน้ำหนักด้วย ส่วนใดที่เห็นว่า "เกินความจำเป็น" ก็ลดขนาดลงเป็นต้น

อีกประเด็นหนึ่งก็คือ "อย่าทำให้มันยุ่งยาก" หมายความว่าการประกอบควรหาวิธีที่จะทำให้ได้เร็วที่สุด จะขันหมุด ขันสกูรอะไร ก็ตามควรเลือกวิธีที่จะทำได้สะดวก เข้าถึงง่าย มีน้อยจุด และควรเลือกใช้นัท สกรู ขนาดเท่ากันให้ได้มากที่สุดเพื่อสะดวกในการหาเครื่องมือ จำพวกสายไฟไม่ควรต่อแบบผูกเข้าด้วยกัน ควรใช้อุปกรณ์ต่อสายที่ถูกต้อง เช่นแจคเสียบสาย ถ้ามีหลายสายก็ควรแยกสีของสายด้วย เพื่อประกันข้อผิดพลาด

คติเตือนใจสั้น ๆ ก็คือที่ริมสนามแข่งไม่ใช่ที่ประกอบหรือซ่อมรถจะเข้าแข่งมันเป็นที่อุ่นเครื่องก่อนแข่งเท่านั้น ให้ตีความหมายของคตินี้แล้วเตรียมทุกอย่างให้เสร็จก่อนนำรถไปสนาม จะเป็นวิธีรักษาเวลา อารมณ์ ของท่านเองและ...กรรมการด้วย

มวยแทน

เรียบอสมาแข่ง

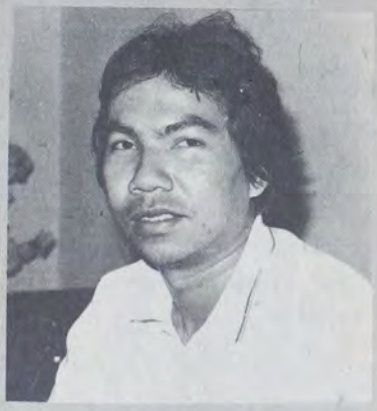


ผลุบ ๆ แพลม ๆ ขาด ๆ หาย จนเอาแน่เอานอนไม่ได้ว่าคอลัมน์นี้จะมีหรือไม่มีกันแน่! กระผมเองนาย**มวยแทน** ก็ขอชี้แจงแถลงปัญหาว่า...ต่อไปนี้จะมีเป็นประจำครับ ด้วยข้อเขียนที่ตรงไปตรงมา ใครทำไม่ดีก็ว่า ใครทำเข้าท่าก็ชม

เริ่มข่าวแรกก็ขอแสดงความดีใจกับคนเปี่ยมไปด้วยน้ำใจ **ธงชัย วงศ์สวรรค์** จาก **สมาพันธ์กีฬาแข่งรถแห่งประเทศไทย** ที่จัด **คาสตรอล โมโตครอส แชมเปียนชิพ'85** สนามสุดท้ายผ่านพ้นไปด้วยดี คนดีมีฝีมือเปี่ยมไปด้วยความจริงใจเช่นนี้มีแต่คนรักครับ...● ไม่ว่างานไหน ๆ ขอตัวไปเมื่อไหร่ กลุ่มเชครอบและจับเวลาของ**สมาพันธ์กีฬาแข่งรถ** ที่นำทีมโดย **ตาปุ้ย ชุมแพ, บักตี๋** และ**บักแมว** ก็รีบตัดสินใจไปโลด ค่าแรงไม่มีไม่ว่า แต่มีข้อแม้ว่าขออย่าให้ขาดน้ำอัดลมสีเหลืองอำพันฟองซ่า ๆ ที่มีตราเป็นรูปสิงห์...● คงจะไม่สายและสะเหร่อจนเกินไป ถ้าจะแสดงความยินดีกับตำแหน่งผู้พันใหม่ ๆ ของ **พต.โสมเทพ โสมสกุล**....● มาแรงตามความคาดหมายสำหรับตำแหน่งเนวิเกเตอร์ยอดเยี่ยมของ **สมาคมแรลลีแห่งประเทศไทย** ที่ได้กับ "ดาว" **อานนท์ ชูศรี** บุคคลผู้นี้ **มวยแทน** เคยเขียนถึงในคอลัมน์นี้มาหลายครั้งหลายครา ว่าอนาคตสดใส...● เมื่อเมืองไทยมีสนามแข่งมาตรฐาน **โตโยตา มอเตอร์ (ประเทศไทย)** ก็ตั้งทีมใหญ่ลงสู่สนาม โดยมี "อัด" **สุทธิพงษ์ สมิตชาติ** เป็นหัวหน้าทีม...กีฬาแข่งรถเมืองไทยคงก้าวไปไกลอีกโข...● กีฬาแข่งรถบนทางเรียบกำลังพัฒนา แต่กีฬาแรลลียังไม่มีอะไรคืบหน้าไปกว่าที่เป็นอยู่ เห็นทีสมาคมแรลลีแห่งประเทศไทย โดย **ดำรงค์ชัย บัวล้อม ใบ** ต้องเปลี่ยนแปลงและแก้ไขอะไรบางอย่างกันบ้าง...● จะแก้ไขหรือเปลี่ยนระบบการแข่งขันแรลลี่เป็นแบบสากลหรือแบบอื่น ๆ



ทำเนียบนักแข่ง



สุทธิพงษ์ สมิตชาติ
ทีม: โตโยตา มอเตอร์
(ประเทศไทย)

ในขบวนเจ้ายุทธจักรความเร็วทางเรียบของเมืองไทย ที่มีฝีมือการขับที่เด็ดขาด แต่แฝงไปด้วยความสุขุมนุ่มลึก และเปี่ยมไปด้วยน้ำใจของนักกีฬาแล้ว...ชื่อของ **สุทธิพงษ์ สมิตชาติ** จะต้องอยู่ในระดับหัวแถวหรือต้น ๆ อย่างแน่นอน

สิทธิพงษ์ สมิตชาติ หรือที่เพื่อน ๆ มักเรียกกันว่า "อัด" เป็นนักแข่งทางเรียบชั้นแนวหน้าของบ้านเราอีกคนหนึ่ง ที่มองกันภายนอก หรือได้พูดคุยกันแล้ว แทบจะไม่เชื่อว่าเขาคือนักแข่งระดับมือหนึ่งของประเทศไทย...ไม่ว่าทั้งในและนอกสนามแข่งเขาจะสุภาพและอ่อนโยนเสมอ

"ผมอยู่ในวงการแข่งรถนี้ประมาณ 8 ปีส่วนใหญ่จะแข่งในญี่ปุ่น ผมแข่งในสนามญี่ปุ่นมา 6 ปีแล้วครับ..."

"อัด" สนใจกีฬาแข่งรถมานานก่อนที่จะมาขับรถทางเรียบ เขาก็เคยลงแข่งแรลลีมาก่อน...แต่ทางเรียบดูจะท้าทายความสามารถของเขามากกว่าการแข่งแบบแรลลี เขาก็เลยเลือกที่เอาดีทางด้านความเร็วบนพื้นเรียบ ๆ เพียงอย่างเดียว

ในประเทศญี่ปุ่น "อัด" เคยลงแข่งให้กับทีม **อาร์เอส ฮาราดะ** ลงแข่งในประเภทกรุพ 5, กรุพบี, ซี และรถสูตร 3 แต่ในปัจจุบันนี้เขาสังกัดทีม **โตโยตา (ญี่ปุ่น)** และทีม**โตโยตา (ประเทศไทย)** เพียงทีมเดียว

สาเหตุที่เข้าร่วมทีมโตโยตา (ประเทศไทย) นั้น "อัด" อธิบายให้ฟังว่า ทางโตโยตา ประเทศไทย มีนโยบายที่จะสนับสนุนกีฬาด้านนี้อยู่แล้ว และเมื่อบ้านเรามีสนามแข่งที่ได้มาตรฐาน ทางโตโยตาประเทศไทยก็เลยตั้งทีมขึ้นมา และตัวของเขาเองถูกเจาะจงและวางตัวให้เป็นนักขับมือหนึ่งของทีม

"ที่โตโยตา ประเทศไทยเลือกผมก็เพราะในญี่ปุ่นผมก็ขับให้ทีมโตโยตา

นั้น **มวยแทน** ไม่ขอออกความเห็น แต่ขอแนะนำว่าก่อนที่จะแก้ไขระบบการเล่นให้มีมาตรฐาน อยากจะให้สมาคมฯ และผู้จัดการแข่งขันรายอื่น ๆ ช่วยทำให้การแข่งขันกีฬาแรลลีในบ้านเรา เป็นการแข่งขันกีฬาที่ถูกต้องตามกฎหมาย ไม่ใช่แข่งไปก็โดนตำรวจจับ...● และที่มันน่าเจ็บกระดองใจก็คือ ข่าวจากกรมตำรวจที่ออกมาว่า จะดำเนินความผิดกับผู้แข่งขันรถบนท้องถนนหลวงอย่างเด็ดขาด...● ใบอนุญาตจากตำรวจที่มีไว้ในรถแทบจะไม่มีความหมาย เพราะผู้จัดการจะขออนุญาตเฉพาะที่ เมื่อพ้นเขตที่อนุญาติ นักแข่งคนใดที่ถูกจับ (ไม่ใช่ข้อหาขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด) ก็ซวยไป เฮ้อ! กีฬาแรลลี่เมืองไทยผู้หลักผู้ใหญ่เขายังไม่ยอมรับ...● สามแรงแข่งกันเมา ...เมื่องานแรลลี่ 5 ธันวามหาราชที่ผ่านมา ตรงจุดได้เสียที่สระบุรี...นอกจากจะเป็นจุดได้เสียของนักแข่งแล้ว ก็ยังเป็นจุดได้เสียของนักข่าว 2 ฉบับด้วย คือ **วิรัช (ยานยนต์) .เทพ** และ **เป้** จาก**ฟอร์มูลา** ผลที่ออกมา **รัช**...หลับ **เทพ**...อ้อแอ้...**เป้**...อิวก! งานนี้เลยไม่มีคนชนะ...● ถูกจัดอยู่นอกทำเนียบนักแข่งกรุพ A ของ **สมาคมฯ** แต่**ประจักษ์ ขาเทียม** หรือ **เทียมปาน** ก็พิสูจน์ให้เห็นว่าเรื่องของ "ขา" ไม่เกี่ยวกับฝีมือ...● เห็นใจและเสียใจกับกระบะเหลืองที่ลงแข่งกรุพ A ในงาน 5 ธันวามหาราช ถูกตำรวจสระบุรีขอเชิญไปโรงพัก ในข้อหาขับรถรบกวนชาวบ้านในยามวิกาล ถึงแม้ผู้ร่วมรถจะแสดงใบอนุญาตให้ดู แต่ตำรวจไทยใจเหี้ยมหาญไม่สนใจ เพราะในใบอนุญาตบ่งไว้ว่า อนุญาตให้ปล่อยรถได้ที่ห้องอาหารน้ำพุเท่านั้น !...เฮ้อ ! ...ซวยไป...● ว่ากันว่าที่ตำรวจออกมาสกัดจับรถนักแข่งนั้น เพราะมือผู้ช่วงหนึ่ง (เวลาประมาณ 01.00 นาฬิกา) รถแข่งต้องวิ่งลุยผ่านหน้าบ้านนายตำรวจหญ่ายยย ! ท่านเลยสั่งวิทยุมาบอกสายตรวจว่า "...จับแม่งมันเลย เสียงรบกวนอั๊วะนอนไม่หลับ..." ครับ ! เรื่องของเรื่องมันเป็นอย่างนี้...● หลบไปตั้งตัวที่เชียงใหม่เสียนาน วันก่อนปะหน้า **วารี ตันกำเนิด** ก็ป้องปากกระซิบกระซาบว่า ช่วงนี้จะลงมาเล่นแรลลี่ที่กรุงเทพฯสักพัก เพื่อนฝูงไปเยี่ยมเยียนกันได้ยกเว้นเจ้าหนี้ที่ไม่ต้องไป...● ก็ยังทนแข่งอยู่ในกรุพ B อย่างไม่อายใคร กลุ่มแรลลี**แบงค์กรุงไทย** ที่ประกอบไปด้วย **ออด, ยอด** และ **แดง**...พร้อมกับให้ข่าวมาว่าภายในปีนี้ถ้าไม่มีตำแหน่งดี ๆ ให้อีก ในปีหน้าก็จะขอลงไปแข่งในกรุพ C ให้เด็กมันโห่ต่อไป...● สำหรับตารางการแข่งขันแรลลี่ที่ใหญ่ ๆ ที่จะถึงเร็ว ๆ นี้ งานแรกต้องยกให้ทางค่าย **กรังด์ปรีซ์**" ที่ร่วมกับ**การบินไทย** จัดไปภูเก็ต รางวัลผู้ชนะเลิศสูงที่สุดเท่าที่เคยมีการแข่งแรลลีในเมืองไทย...100,000 กว่าบาทครับ ! แข่งกันราว ๆ กลางเดือนมค.ปีหน้า...● งานรองลงมาคือ แรลลี่ของ **ซีเออาร์ มอเตอร์** ของ**ชอเอี่ยม ชวรางกูล** รางวัลที่หนึ่งรถ**มิตซูบิชิ** 1,300 ซีซี 1 คัน (ทางทีเออาร์จะออกเงินดาวน์ให้ ที่เหลือผ่อนกับบริษัท) ...รางวัลที่ 2 ตั๋วเครื่องบินไป-กลับกท.-โตเกียว แข่ง 25 มค.นี้ เส้นทางกท.-ชะอำ รายละเอียดเพิ่มเติมติดต่อได้ที่ **เอนก มั่นคง** โทร.413-2422 ...● และ 25 มค.นี้เช่นกันพบกับ **ไทยแลนด์ ไมเลจ มาราธอน** โดย "**ฟอร์มูลา**" ระเบียบและกติกาหาอ่านกันได้ในฉบับนี้ครับ !...●

พบกันใหม่ในฉบับหน้า



และตอนที่ผมมาแข่งในเมืองไทยโดยไม่สังกัดทีมใดผมก็ใช้โตโยตาลงแข่ง ผมคุ้นกับมันพอสมควร"

"อัด" เล่าต่อไปอีกว่า ตั้งแต่เขาลงแข่งมา รถที่เขาไว้วางใจมากที่สุดคือ โต-โยตา และตั้งแต่ลงแข่งในสนามเขาก็ใช้โตโยตา มาตลอด จนสามารถจับจุดได้ว่า โตโยตา มีข้อดีและข้อเสียอย่างไร ?

"ผมจับมันได้ทุกจุด จนมันไม่มีจุดบกพร่องออกมาเพราะเราแก้ข้อบกพร่องไปเรื่อย ๆ นอกจากรถรุ่นใหม่ ๆ เท่านั้นที่เรายังไม่รู้ ซึ่งเราก็ต้องให้เวลากับมัน รถทุกยี่ห้อมันมีข้อบกพร่องทั้งนั้นแหละครับ"

เมื่อเราถามว่าทำไมเลือกใช้โตโยตา (ก่อนที่จะสังกัดทีมโตโยตา) ในการแข่งขันแต่ละครั้ง "อัด"ก็ตอบว่าชอบความคล่องแคล่ว ความทนทานของเครื่องยนต์ และมีชุดแต่งให้เลือก"เล่น"ได้อย่างมากมาย

"ถ้าพูดถึงกลุ่มรถแข่งในญี่ปุ่นด้วยกันแล้ว ผมว่าโตโยตานี่แหละที่แรงที่สุด จะเป็นรองก็เพียงแต่โพร์เชเท่านั้น แต่เดี๋ยวนี้ในกรุพซี โตโยตาก็ไล่โพร์เชมาติด ๆ แล้ว..."

สำหรับนโยบายของทีมโตโยตาในบ้านเรานั้น "อัด" ชี้แจงว่า ในปีแรกจะบุกเบิกการแข่งทางเรียบก่อน โดยจะส่งทุกรุ่นที่มีการแข่งขันส่วน "ม้าศึก" ที่จะลงชิงชัยเป็นตัวไหนนั้น "อัด" บอกว่าขออุบเอาไว้ก่อน เอาไว้ไปดูในสนามก็แล้วกัน และนโยบายของทีมเวลาแข่งขันนั้น "อัด" บอกว่า

"แพ้ชนะเราไม่สนใจ ขอให้ลงไปสู้กับเขาเพื่อเรียนรู้ และหาข้อมูลไปพัฒนารถของเราให้ดีต่อไป และเรื่องที่มีทีมแล้วจะลงขับไปกันคู่ต่อสู้รับรองว่าไม่มีแน่ เพราะนโยบายของเราต้องเข้าทั้งคู่ ถ้าเป็นไปได้คือ 1. กับ 2..."

และอีกเรื่องหนึ่งที่ "อัด" จะขอฝากไปถึงนักแข่งนอกสนามก็คือ

"อย่าใช้ถนนหลวงทำความเดือดร้อนให้กับชาวบ้านเลย เดี๋ยวนี้เขามีสนามแข่งแล้ว อยากจะระบายอะไรไปเข่าสนามเขาระบายดีกว่า อย่ามาระบายในถนนหลวง เพราะมันทำความเดือดร้อนให้กับคนอื่นเขา..."

ครับ ! ของฝากเล็ก ๆ น้อย ๆ จาก "อัด" ที่มีถึงนักขับนอกสนามซึ่งเราก็เห็นด้วย

ไปใช้ฝีมือความสามารถในสนามดีกว่า สักวันหนึ่งไม่แน่ท่านอาจจะเป็นนักแข่งระดับแนวหน้า สังกัดทีมใหญ่ ๆ อย่าง"อัด"หรือ "สุทธิพงษ์" ก็ได้!...



- ข่าวรถใหม่
- ข่าวธุรกิจในแวดวงรถยนต์
- ทดสอบรถใหม่
- เทคนิครถยนต์
- บทความ-สรุป-วิเคราะห์
- รายงานการแข่งขัน

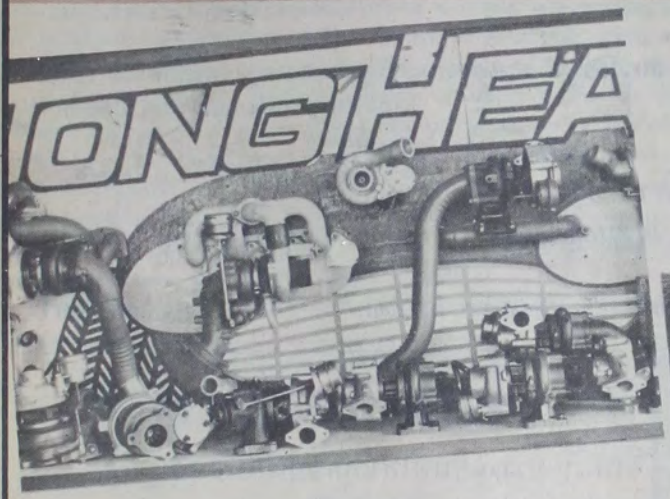
เรารวบรวมเรื่องเหล่านี้....อย่างพิถีพิถัน....ไว้ให้คุณโดยเฉพาะ

ฟอร์มูลา สาระสะใจคนรักรถ

ตงเฮดเดอร์

เฮดเดอร์ เทอร์โบ โรลบาร์ ซัมป์การ์ด กันโคลงหน้า-หลัง

กันชนแป๊ป มัดการ์ด หม้อน้ำ อินเตอร์คูลเลอร์



ดำเนินงานโดย
คุณประพันธ์ พรศิวะกุล (ตง)



2369-2373 ถนนพระราม 4
ตรงข้ามคลองเตยรามา กทม. โทร.251-0613

600/78 ถ.สาธุประดิษฐ์ เยื้องปั๊มน้ำมันเอสโซ่ กทม. โทร. 294-2901, 249-3822—3, 249-3731—2

ศูนย์อะไหล่รถยนต์

BENZ OPEL BMW AUTO UNION AUDI เชฟโรเลต

หงษ์ทองอาหลั่ยยนต์

130-132 ถนนหลวง สี่แยกวรจักร กรุงเทพฯ

โทร.223-1878-80, 222-2937, 224-6276

รเนศยนต์

497 ถนนหลวง ข้างวัดเทพศิรินทร กรุงเทพฯ โทร. 2225414 2217964

VOLVO

สั่งและจำหน่ายอะไหล่แท้
ผู้เชี่ยวชาญวอลโว
โดยเฉพาะ

ต้องการโฆษณาที่ให้ผลเต็มที่
เนื้อที่นี้ยังว่าง!!!

ติดต่อ : แผนกโฆษณา นิตยสาร "ฟอร์มูลา"

ฟอร์มูลา

15 เชิงสะพานใหม่ ศูนย์การค้าเฉลิมโลก ถนนราชดำริ กทม. 10500, โทร. 253-1627, 253-7781

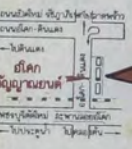
อโศก สัญญาณยนต์ SAFE-STAR U.S.A.





ใหม่! เครื่องกันขโมยคอมพิวเตอร์สหรัฐ
SAFE - STAR U.S.A.
ระบบโค๊ตตัวเลข สัมผัส 5 หลัก
ป้องกันระวังรถยนต์ และสิ่งของในรถท่านดังนี้
- ประตูทุกบาน (หน่วงเวลาประตูคนขับ 15 นาที)
- กระโปรงหน้าหลัง ● ถอดวิทยุ - แอร์
- ทุบกระจก (พิเศษ โยกและพิงรถได้)
- กรีดยางถอดกระจก ● จัดหูช้าง ● สตาร์ทรถไม่ติดและไซเรนดัง ● ถอดล้อยางอะไหล่ ● ลากรถ สัญญาณไซเรน ดังทันที

มีชุด กันขโมย ● ระบบกุญแจประตู ปากฉลามลูกปืน Double Lock (กันลวดเขี่ย เหล็กแยง - กันดึงปุ่มล็อค ได้ 100%
- กุญแจล็อคกระโปรงหน้ารถ ● ทุกชุดมีใบรับประกัน 12 เดือน
- ติดตั้งเครื่องเสียงชั้นนำ และประดับยนต์



เปิดบริการทุกวัน
ป้องกันรถหาย
ด้วยคอมพิวเตอร์มาตรฐานสหรัฐ
อโศก สัญญาณยนต์

มั่นใจได้ เพราะดำเนินงานโดย วิศวกรเกียรตินิยม

22 อาคารข้างทางรถไฟ ใกล้สะพานลอยอโศก ถ.อโศก-ดินแดง โทร. 246-2001 **Tel. 246-2001**

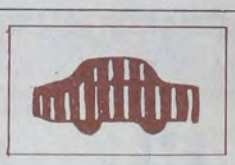


ไมตรีพานิช

จำหน่ายยางรถยนต์ใหม่ทุกชนิด บริการตั้งศูนย์ล้อ ถ่วงล้อ
ซ่อมช่วงล่าง ซ่อมเบรค ดัดซ่อมโช๊คอัพ ดัดคาน
รับซ่อมวงล้อแม็กซ์ ทุกชนิด
ตรวจเช็คเครื่อง ซ่อมเครื่องยนต์ทุกชนิด
สนใจติดต่อ 70-70/1 ถนนไมตรีจิต เยื้องวัดพลับพลาชัย กทม.
โทร. 222-2397-8 221-5621


กันสาดแบบเท


เต็นท์โรงรถ


ผ้าคลุมรถ


เต็นท์


กันสาดชนิดโค้ง

ยินดีต้อนรับทุกท่านอย่างเป็นกันเอง
(รับทำโครงเหล็กหลังคารถบรรทุกเล็ก-ใหญ่ โครงเหล็กกันสาดอลูมิเนียม)
สาขา 725/39-40 ตรงข้ามอู่รถเมล์ไทยประดิษฐ์ ถนนจรัญสนิทวงศ์ กรุงเทพฯ โทร. 424-0423, 424-1037

ร้านผ้าใบเจริญใหม่
52/3-4 ซอยนาคบำรุง ถนนบำรุงเมือง กรุงเทพฯ
จำหน่ายผ้าคลุมรถเก๋งทุกชนิด บริการส่งถึงที่
ส่งเช้าได้เย็น ต่างจังหวัดโปรดติดต่อ
โทร. 223-0019, 223-5182, 223-5218

FIAT LANCIA β ALFA ROMEO BMW

องค์ จูนิ่ง

มีเครื่องอัลฟาทุกชนิดจำหน่าย
บริการซ่อมเครื่องยนต์ มีอะไหล่ครบทุกชนิด
ได้ย้ายจากซอยพิพัฒน์ ไปเปิดสถานที่บริการแห่งใหม่ ซึ่งใหญ่และสะดวกกว่า ณ เลขที่ 31 ถ.เชื้อเพลิง ซอยศรีบำเพ็ญ คลองเตย กทม. **โทร. 249-1493.**

ระวังรถหาย!!! ก้าป้องกันไม่ถูกวิธี

รถยนต์ของท่านหายแน่ๆ ถ้าคนร้ายสามารถเปิดฝากระโปรงหน้ารถออกได้ ไม่ว่าท่านจะติดตั้งสัญญาณกันขโมยระบบต่างๆ เช่น ระบบคอมพิวเตอร์ ระบบอุลตร้าโซนิค ระบบสัญญาณแบบเครื่องรับส่งเตือนเมื่อคนร้ายขโมยรถของท่านไป คนร้ายก็สามารถตัดสายสัญญาณต่างๆ แม้บางคันติดตั้งแบตเตอรี่แห้งเพิ่ม เพื่อกันมิให้คนร้ายตัดสายเมนที่แบตเตอรี่ สัญญาณจะดังเพราะแบตเตอรี่ ที่ติดตั้งเพิ่ม คนร้ายก็สามารถทำลายแบตเตอรี่ ที่ติดตั้งเพิ่มได้โดยง่าย เพราะคนร้ายสามารถหาได้ไม่ยากนัก

วิธีป้องกันรถหายมีหลายวิธี และวิธีที่ดีที่สุดและป้องกันรถยนต์หายได้อย่างเด็ดขาด ต้องเป็นระบบเควีอี ซึ่งเป็นกันขโมยรถยนต์ระบบเดียวที่ กองบัญชาการตำรวจนครบาลมอบโล่ห์เกียรติคุณให้ เพราะช่วยลดการโจรกรรมรถยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ



ติดตั้งกุญแจล็อคฝากระโปรงหน้า KVE พร้อมสวิทช์ตัดไฟภายในฝากระโปรงคนร้ายจะไม่สามารถต่อสายตรงจากภายในรถได้ และไม่สามารถเปิดฝากระโปรงหน้ารถออกได้ มีท่านผู้เดียวเท่านั้นที่สามารถเปิดฝากระโปรงหน้ารถออกได้ เพราะกุญแจ KVE ไม่กลัวน้ำกรด กุญแจผี หรือ ลวดเขี่ย มีระหัสแตกต่างกันมากมาย เหมือนลายนิ้วมือของคน ซึ่งมากมายจนเหลือเชื่อ และยังไม่มีช่างกุญแจคนใดสามารถเปิดกุญแจ KVE ของเราออกได้ แม้แต่ที่ร้านของเราเองก็ไม่มีความสามารถเปิดกุญแจที่ท่านติดตั้งจากเราได้เลย ฉะนั้นรถยนต์ของท่านจะปลอดภัยที่สุดเมื่อได้ติดตั้งกุญแจ KVE ซึ่งมีให้ท่านเลือกดังนี้

1. กุญแจล็อคฝากระโปรงหน้า พร้อมสวิทช์ตัดไฟภายในฝากระโปรง ใช้ง่ายเพียงแต่กดลงไปเท่านั้น คนร้ายก็ไม่สามารถเปิดฝากระโปรงหน้ารถและต่อสายตรงได้

2. กุญแจประตูรถยนต์ พร้อมที่กั้นกันเขี่ยภายในประตูทั้ง 4 บาน ช่วยไม่ให้คนร้ายเข้าไปในรถยนต์ของท่านได้

3. กุญแจล็อคเกียร์ถอยหลัง ช่วยไม่ให้คนร้ายลากรถไปได้ (เหมาะมากสำหรับรถกะบะดีเซล) เพราะรถยนต์ดีเซลส่วนใหญ่ จะเข็นก็สามารถทำให้เครื่องยนต์ติดได้

4. กุญแจล็อค คลัช-เบรก ช่วยไม่ให้คนร้ายเข้าเกียร์ได้

เปิดบริการรับใช้ท่านทุกวันตั้งแต่ 8.00 น. - 18.00 น. ทุกวัน ไม่เว้น วันเสาร์-อาทิตย์และวันหยุดราชการ

เนื่องด้วยกันขโมยรถยนต์ระบบ KVE มีผู้ปลอมลอก เลียนแบบ โดยเอาชื่อและรูปร่อยประดิษฐ์ดังกล่าวไปใช้โดยละเมิดกฎหมาย เพื่อป้องกันความผิดพลาด และเพื่อให้ได้กันขโมยรถยนต์ระบบ KVE ของแท้ ทางห้างฯจะออกใบรับประกันซ่อมฟรีอย่างน้อย 2 ปี และจะให้คำแนะนำปัญหาข้อขัดข้องต่างๆ รวมทั้งรับแก้ไขกันขโมยรถยนต์ระบบอื่น โปรดเรียกใบรับประกันทุกครั้งที่ไปติดตั้ง

สถานที่ติดตั้งกันขโมยรถยนต์ระบบ KVE มีเพียง 2 แห่งคือ

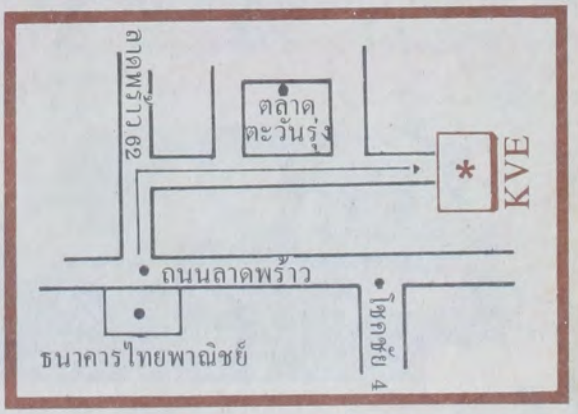
ห้างหุ้นส่วนจำกัด เค.วี.อี.ศูนย์ร่วมประดับยนต์

594/27-28 ถนนจรัลสนิทวงศ์ ข้างโรงแรมแฮปปี้อิน ใกล้สามแยกปิ่นเกล้า (สามแยก 35 โบว์ล) โทร. 4245074, 4245077, 4331575

ห้างหุ้นส่วนจำกัด เค.วี.อี.ลาดพร้าว 62

53/167-168 ลาดพร้าวซอย 62 ข้างตลาดตะวันรุ่ง ตรงข้ามธนาคารไทยพาณิชย์ ซอยโชคชัย 4 โทร.5141623, 5388009, 5388010





ข่าวดี

สำหรับท่านเจ้าของรถยนต์ บี.เอ็ม.ดับบลิว. ทุกท่าน ขณะนี้กุญแจล็อคฝากระโปรงหน้าพร้อมสวิทช์ตัดไฟ ภายในฝากระโปรงสามารถติดตั้งได้แล้ว สนใจติดต่อที่

โทร.5141623, 5388009, และ 5388010 ทุกวันตั้งแต่ 8-18 น.

KRIENGSUK AIR
4240647

เกรียงศักดิ์แอร์

หน้ากรมที่ดิน ถนนจรัลสนิทวงศ์ กทม.
โทร. 424-0647, 424-6181

มีช่างเทคนิคพร้อมสำหรับรถท่าน บริการ–ติดตั้ง ซ่อม ดัดแปลง แลกเปลี่ยนแอร์
เครื่องเสียง ฟิล์มกรองแสงรถยนต์ทุกชนิด โดยช่างผู้ชำนาญงานกว่า 20 ปี

ดำเนินงานโดย
คุณเกรียงศักดิ์ ด่านเพ็ชร์ดำรง



ขายด่วน ติดต่อได้ที่ 514-1764

โตโยตา ไฮเอซ ตู้ 4 ตอน ปี 78
พร้อมแอร์, วิทยุ-เทป
ใช้ได้ทั้งระบบแกส และน้ำมัน
ราคา 125,000 บาท

ยูเนียนคูล อีเล็คโทรนิค

67–69 สุสานฝรั่ง ถนนสีลม กท. โทร. 233-5296
40/1 เซ็นต์หลุย ซอย 3 เยื้องปั๊มน้ำมันเอสโซ่ โทร. 211-2359
บริการ ติดตั้ง ตรวจซ่อม แอร์ เทป–วิทยุ ฟิล์มกรองแสง
คอนโซล ผ้าคลุมเบาะ ยางปูพื้น
กันขโมยระบบคอมพิวเตอร์ทุกชนิด
และอุปกรณ์ประดับรถยนต์จากต่างประเทศ

ห.จ.ก. วิสันต์อะไหล่ยนต์

เปิดจำหน่ายอะไหล่แท้ของ

BMW บีเอมดับบลิว
LANCIA แลนเซีย
PEUGEOT เปอโยต์
Citroën ซีตรอง

1419/5 ถนนสุขุมวิท ใกล้ซอย 65 ตรงข้าม ร.ร. ศรีวิทรม์ กรุงเทพฯ
โทร. 391-8123, 392-1228

ทวีวิทย์อะไหล่

VOLVO

จำหน่ายอะไหล่
วอลโวแท้ ทุกรุ่น

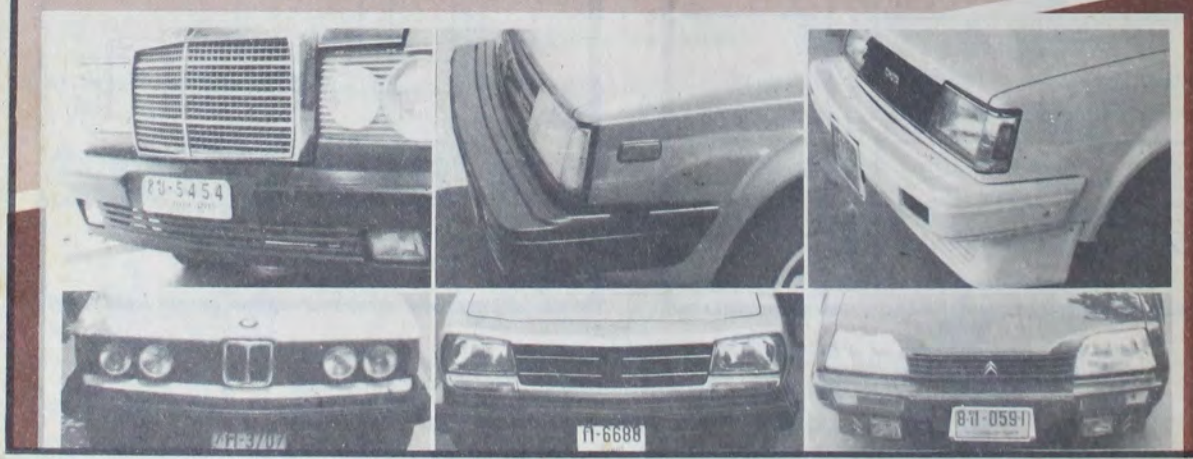
บริการส่งถึงที่ รวดเร็ว ทันใจ

1832 ถนนบรรทัดทอง เยื้องจุฬาซอย 30 กท. โทร. 214-1442

ประสิทธิ์วิทยุ

176 ใกล้สะพานกรุงธน ถนนราชวิถี ฝั่งธนบุรี โทร.424-1616, 424-7165

รับดัดแปลง กั้นซนไฟเบอร์ของ
รถทุกรุ่น โดยช่างผู้ชำนาญงาน





อุ่นเครื่องก่อนชิงแชมพ์

เรื่องและภาพ มร. โตจัง

สวนอาหารจตุจักร-ร่มโพธิ์ทองแรลลี

เมื่อเช้าตรู่ของวันที่ 17 พฤศจิกายนที่ผ่านมานี้ขบวนรถแข่งกว่า 73 คันก็มาพบกัน เพื่อร่วมแข่งรถแรลลี่ ซึ่งใช้ชื่อรายการว่า **"สวนจตุจักร-ร่มโพธิ์ทองแรลลีครั้งที่ 2"** ซึ่งใช้เส้นทางจากกรุงเทพ–สุพรรณบุรี–ชัยนาท–สิงห์บุรี–อ่างทอง–สุพรรณบุรีและกรุงเทพ รวมระยะทางทั้งสิ้น 400 กิโลเมตร ซึ่งครั้งนี้นับเป็นครั้งที่สองที่เฮียสมควร จงนิรักษ์ แห่งร้านร่มโพธิ์ทองเฮดเดอร์ จับมือกับพี่ชายของเฮียเองซึ่งขณะนี้เป็นเจ้าของสวนอาหารจตุจักรร้านอาหารยอดนิยมในขณะนี้ เฮียสมควรเปิดเผยกับ "ฟอร์มูลา" ว่าแรลลีงานนี้เฮียได้รับการสนับสนุนจากทั้งนิตยสารเรสซิ่ง ของเฮียโต้งหรือ อุดมศักดิ์ จันทร์อ่อน ทั้งเฮียวรหรือถาวร ศิริสัมพันธุ์ แห่งนิตยสารสปีดไลน์ ก็เข้ามาช่วยเหลือกันอย่างเต็มที่

เฮียสมควรเปิดเผยอีกว่าและด้วยฝีมือการวางเส้นทางของประจักษ์ เทียมปานและสมควร จงนิรักษ์ โดยมี "น้าโหนก" พินิตย์ทองสุขฟ้าใหญ่ แห่งวงการ มาเป็น "ประธาน ดัดสัน" ด้วยแล้วงานนี้รับรองแข่งกันมันสุดเหวี่ยง แรลลีครั้งนี้แบ่งเป็น 3 ประเภทคือกรุ๊ป เอ มีรถเข้าแข่งทั้งหมด 6 คัน, กรุ๊ป บี มีรถเข้าแข่งทั้งสิ้น 14 คัน และกรุ๊ป ที หรือท่องเที่ยวซึ่งมีรถเข้าแข่งมากที่สุดถึง 53 คัน รวมรถแข่งทั้งสิ้น ถึง 73 คัน นับว่ามากพอดู





ผลการแข่งขัน สวนอาหารจตุจักรร่มโพธิ์ทองแรลลี

รางวัลโอเวอร์ออล รถนิสสัน หมายเลข 1 ปัญจะ ศรีทรงผล, พรเทพ สุขะหุต เสีย 7 คะแนน

อันดับ	หมายเลข	รถ	ผู้ร่วมรถ	คะแนนเสีย
ชนะเลิศกรุ๊ป A				
1	15	โตโยตา	นฤชัย เกษประดิษฐ์, อานนท์ ชูศรี	15
2	6	โตโยตา	สุรกิจ กุลกำม์ธร, ชัยศักดิ์ พุทธารี	22
ชนะเลิศกรุ๊ป B				
1	17	มิตซูบิชิ	พรชัย ขำรักตระกูล, วันชัย ตระกูลอมรชัย	25
2	31	โตโยตา	รัฐวิทย์ ตันวิบูลย์, ทนุสรณ์ สิริวรรธนะ	32
3	16	มิตซูบิชิ	วรวิทย์ อัศวินปรีชา, ศรชัย ไชยบุตร	38
ประเภทท่องเที่ยว				
1	51	ซูบารุ	สมศักดิ์ โรจนกตัญญู, รังสรรค์ เหมือนแก้ว	1
2	101	นิสสัน	สุรศักดิ์ เทเวศม์อุดม์, สิทธิศักดิ์ ณ ป้อมเพชร	3
3	63	โตโยตา	อัครชัย ศรีจันทนนท์, นิวัฒน์ รักวิน	3
4	100	โตโยตา	วัชลักษณ์ สวาทสุด, สุชาติ วัฒนกรวิโรจน์	4
5	55	แลนเซอร์	ครุณศิริ ศรีเคช, ประจักษ์ กาญจนมงคล	11
6	80	แลนเซอร์	จตุพร อวลพงศ์, จักรพันธ์ อวลพงศ์	11
7	68	บีเอ็มดับเบิลยู	ชลวิศักดิ์ ศักดิ์สิริเวทย์กุล, มนสรี จินดนากุล	12
8	90	โตโยตา	พงษ์ศักดิ์ ไพบูลย์, มานพ จำปาทิพย์	12
9	67	แลนเซอร์	จิระ แสงสุวรรณ, ชชธร ทิมทอง ชชธร	12
10	52	แลนเซอร์	ชัรยุทธ จิราธิวัฒน์, พูลสวัสดิ์ ตันศิริวัฒน์	13
ประเภททีมชนะเลิศ				
แข่งขัน	ทีมกุชชี–แม่โขง–บางกอกพาเลซ รถหมายเลข 1, 6 (7+22) = 29 คะแนน			
ท่องเที่ยว	ทีมเศษเหล็ก รถหมายเลข 51, 55 (1+11) = 12 คะแนน.			

สังสันทน์ "สื่อมวลชนยนตรกิจ"

ที่ขาดไม่ได้คือถ่ายรูปหมู เอ้ย! รูปหมู่สื่อมวลชน



ตามปกติแล้วบริษัทรถยนต์กับบรรดาสื่อมวลชนมักจะมีกิจกรรมที่ต้องเกี่ยวข้องพึ่งพากันอยู่เสมอ นับตั้งแต่การไปร่วมงานแถลงข่าวเวลามีการแนะนำรถรุ่นใหม่ หรือเมื่อบริษัทจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการร่อนซองข่าว ส่วนมากถ้าเป็นงานสังคมก็จะมีการแจกข่าว ถ่ายรูปหมู่ แล้วก็แยกย้ายกันไป เราทำเช่นนี้กันครั้งแล้วครั้งเล่าตั้งแต่ต้นปีจวบจนสิ้นปี และแล้วก็มีคนจากบริษัทรถยนต์กลุ่มหนึ่งมีความคิดขึ้นมาว่าในปีหนึ่ง ๆ น่าจะมีสักวันที่บรรดาสื่อมวลชน, คณะบริหารและคณะทำงานของบริษัทรถยนต์มีโอกาสมารู้จักพบปะสังสันทน์พูดคุยล้อเล่นกันอย่างสนุกสนานเป็นกันเอง

และแล้วความคิดที่ว่านี้ก็ได้กลายมาเป็นความจริงเมื่อเช้าวันเสาร์ที่ 23 พย. ที่ผ่านมานี้เอง บริษัทยนตรกิจจำกัด ได้จัดให้มีวันสังสันทน์ *"สื่อมวลชน-ยนตรกิจ"* ขึ้นเป็นครั้งที่ 1 แต่แทนที่จะไปเลี้ยงสนุกเฮฮากันที่โรงแรมหรูหราแห่งใดแห่งหนึ่ง คราวนี้บริษัทยนตรกิจอาสาพาพวกสื่อมวลชนไปเปลี่ยนบรรยากาศสัมผัสกลิ่นไอของธรรมชาติริมทะเล ที่สวนบวกหาดชะอำนี่เอง และแทนที่จะไปกันแบบต่างคนต่างไปก็มีการขับรถไปเป็นขบวนแข่งขันแรลลีแบบสนุก ๆ เพื่อไม่ให้เซ็งกันจนเกินไปนักตลอดเส้นทาง



มาดโบกธงปล่อยรถของคุณวิชัย ลีนุตพงษ์

หลังจากที่ทุกคนที่จะร่วมไปในขบวน *"สื่อมวลชน-ยนตรกิจ แฮปปี้ แรลลี"* ครั้งนี้มาพร้อมกันที่โชว์รูมซีตรอง ถนนสุริวงศ์แล้ว เวลา 10.01 น. คุณ วิชัย ลีนุตพงษ์ โบกธงให้สัญญาณเริ่มต้นการแข่งขัน เส้นทางที่กำหนดให้ไปก็คือ ถนนตัดใหม่สายพุทธมณฑล–นครไชยศรี นครปฐม ราชบุรี ถึงจุดหมายปลายทางตอนบ่าย ๆ วันนั้นเอง

ระหว่างรถที่ร่วมขบวนไปราว 38 คันต่างก็สนุกสนานกับการตอบปัญหาพาเวียนหัว ซึ่งเจ้าหน้าที่บริษัทช่วยกันตั้งรวมทั้งการค้นหาคำตอบระหว่างทาง เช่น เป็ดพะโล้ข้างทางราคาตัวละเท่าไหร่? และที่ข้างที่ว่าการอำเภอนครไชยศรีตัวละเท่าไหร่? ปล่องไฉนตรงส่วนยอดขององค์พระปฐมเจดีย์มีกี่ปล้อง? คำถามที่สร้างความเฮฮาน่าดูเห็นจะได้กับคำถามเกี่ยวกับสัดส่วนของคุณศิริกุล หนึ่งในเจ้าหน้าที่สาวสวยของแผนกโฆษณายนตรกิจ รถคันแรก ๆ ถึงกับลงทุนจะไปวัดจากตัวจริงเลย! เมื่อคุณศิริกุลรู้ตัวว่าถูกเพื่อนร่วมงานอำเข้าแล้วจึงได้เขียนสัดส่วนที่แท้จริงเป็นตัวเลขว่า 34–25½–35½ ลงบนกระดาษ รถคันหลัง ๆ มาก็ชูกระดาษให้ดู ตัดปัญหาไปได้!

เล่นสนุกกันมาตลอดทางพอหอมปากหอมคอแล้ว พอเลี้ยวรถเข้าสวนบวกหาดทุกคนก็ชื่นอกชื่นใจอีกครั้งเพราะมีทีมสาว ๆ จากยนตรกิจมาคล้องมาลัยดอกรักให้พร้อมส่งเครื่องดื่มเย็นเจี๊ยบให้ถึงในรถ แล้วจากนั้นทุกคนก็ได้พักผ่อนกันตามอัธยาศัย

ภาคค่ำพวกเราสื่อมวลชนก็กลับมาสนุกสนานอีกครั้ง ทานอาหารแบบช่วยตัวเอง ฟังคำเฉลยปัญหาระหว่างทางพร้อมกับรับรางวัลที่ทางบริษัทยนตรกิจ จัดไว้ให้มากมาย ของแถมภาคบันเทิงคืนนั้นดูจะเป็นที่ถูกอกถูกใจบรรดาชายหนุ่มน้อยหนุ่มมากทุกถ้วนหน้า เพราะเป็นโชว์จิ๊ก–กะ–จี๋อารมณ์จากคณะ *"พี่อาร์ โปรโมชั่น"* ของ คุณพี่ ถาวร ศิริสัมพันธ์!!

ต้องขอปรบมือดัง ๆ ให้กับความคิดริเริ่ม และการจัดวันสังสันทน์ *"สื่อมวลชน-ยนตรกิจ"* จนประสบความสำเร็จสมกับเจตนารมณ์ที่ได้ตั้งไว้ ขอขอบคุณ คุณ วิทิต ลีนุตพงษ์ หัวเรือใหญ่ในทีมงานโฆษณาและประชาสัมพันธ์ของบริษัทยนตรกิจ ตลอดจนป้า บัญชา เผ่าจินดา พี่อาร์คนขยันที่ขนหนุ่ม ๆ สาว ๆ ในแผนกมาช่วยกันทำให้งานนี้สนุกสนานครึกครื้นเรียบร้อยดี

อยากจะบอกสักคำว่า..."เราสนุกกันจริง ๆ ค่ะ"



"สวนสวย ที่ไหน" ที่ สวนบ่วกหาด ชะอำ



เนื่องมาจากการจัดงานวันสังสันทน์ "สื่อมวลชน-ยนตรกิจ" นี่เองที่ชักนำให้เราได้มารู้จักกับแหล่งท่องเที่ยว "เพชรงาม" เม็ดนี้

ขับรถ 169 กิโลเมตรจากทางหลวงสายธนบุรี-ปากท่อ เข้าถนนเพชรเกษมใช้เวลา 2 ชั่วโมงกว่าเล็กน้อย ผ่านสี่แยกชะอำไปอีก 7 กิโลเมตร พอเห็นทางเข้าโรงแรมรีเจนท์ ชะอำละก้อเลี้ยวซ้ายตรงเข้าไปเลย แล้วถึงไปแยกซ้ายอีกที

บ้านพักที่สวนบวกหาดมีลักษณะเป็นบ้านชั้นเดียว ภายนอกดูเรียบง่ายแต่เก๋ สีทากำแพงขาวสะอาดตาช่วยส่งให้สีน้ำตาลไหม้ของปักไม้ขอบหน้าต่าง และเสาบ้านดูเด่น เฟอร์นิเจอร์ภายในส่วนใหญ่จะเป็นหวาย เฉพาะบ้านพักตอนนี้สวนบวกหาดมีไว้ต้อนรับนักท่องเที่ยว 48 ห้อง แบ่งออกเป็นลอค ๆ ละ 4 ห้อง ตั้งแต่ A ถึง L สำหรับผู้ที่ปรารถนาจะได้ห้องต่อกันจะสมปรารถนาเพราะ ห้องพักสามารถเปิดประตูถึงกันได้

สถาปนิก กี ชนิษฐานันท์ คนเดียวกับที่ออกแบบสวนของโรงแรมรีเจนท์ชะอำตั้งใจออกแบบจัดบริเวณรอบ ๆ บ้านของสวนบวกหาดให้ดูร่มรื่น สบายตา เพื่อที่จะให้ผู้ที่มาพักสามารถใช้เวลาพักผ่อนอย่างใกล้ชิดกับธรรมชาติมากที่สุด ต้นไม้ใบหญ้าดอกไม้ทุกต้นก็เป็นแบบพื้น ๆ ที่สามารถทนต่อสภาพดินฟ้าอากาศ และสภาพของดินแข็ง ๆ ที่นั่นได้

สำหรับผู้ที่ตั้งใจมาหาความสงบมาฟังเสียงคลื่น สัมผัสอากาศบริสุทธิ์ชายทะเลคงจะต้องออกกำลังกายขา...เดินหรือวิ่งจอคกิงจากบ้านพักไปไกลกำลังเหมาะ ครอบครัวไหนขนลูกเล็กเด็กแดงมาก็คงจะเพลินที่สระน้ำใสใกล้ห้องอาหารและสนามเด็กเล่นรอบ ๆ นั้น

โชคดีที่ได้มีโอกาสได้พูดคุยกับคุณวิศาล และคุณอำภา ทังน้อย เจ้าของสามีภรรยาผู้ซึ่งให้ความเป็นกันเองกับเราอย่างเต็มที่ และก็เพิ่งจะรู้ความในใจของทั้งสองคนว่าตั้งใจจะสร้างสวนบวกหาดให้เป็นแหล่งพักผ่อนซึ่งไม่หรูหราจนเกินไปนัก พร้อมกับมีสวนดอกไม้รอบ ๆ บริเวณประกอบกับชายหาดแถบชะอำนี้ยังสวยสงบ ยังไม่ถูกรุกรานจากความเจริญเหมือนกับชายหาดอีกหลายแห่ง *"เราทุ่มกันทั้งชีวิตเลย สำหรับสวนบวกหาดแห่งนี้ อยากจะทำให้เหมือนกับในมโนภาพที่เคยฝันเอาไว้ เมื่อเราเห็นใบหน้าแขกที่มาพักยิ้มแย้มเปี่ยมด้วยความสุข เราก็พลอยมีความสุขไปด้วย"*

อ่านมาถึงบรรทัดนี้เชื่อว่าหลายต่อหลายคนคงจะอยากรู้เรื่องราคาค่าห้องพัก เราได้รับคำบอกเล่ามาว่าถ้าเป็นช่วงเทศกาลต่าง ๆ ราคาห้องละ 800 บาทในวันสุดสัปดาห์และ 700 บาทในวันธรรมดา ส่วนช่วงที่ไม่ใช่เทศกาลห้องละ 700 บาท และ 600 บาทตามลำดับ ในอนาคตอันใกล้นี้ก็จะมีโรงแรมสูง 4 ชั้น มีสระว่ายน้ำขนาดใหญ่ใกล้ทะเลในบริเวณสวนบวกหาดแห่งนี้ สนใจรีบติดต่อไปได้ที่ 175-177 ถ.สุริวงศ์ โทร.233-6886-8, 234-7287, 234-0115 และ 234-5536



การแข่งขันรถแรลลีรายการนี้เริ่มขึ้นเมื่อวันเสาร์ 23 และวันอาทิตย์ที่ 24 พฤศจิกายนที่ผ่านมา การแข่งขันแรลลีครั้งนี้เป็นการหาแชมพ์แรลลีแห่งประเทศไทย เพื่อเป็นการพัฒนาวงการรถแรลลีของไทยให้ดียิ่งขึ้น ในการแข่งขันครั้งนี้มีมือระดับอาชีพที่หมายมั่นปั้นมือกันมาทั้งปีกับตำแหน่งแชมพ์ โดยใช้ชื่อการแข่งว่า "**ชานนท์-ณัฐดนัยแรลลีแชมพ์เพียนชิพ 85**" โดยมี บ.ชานนท์ เอนเตอร์ไพรส์ ผู้แทนจำหน่ายรถยนต์มิตซูบิชิ ทั่วภาคอีสาน เป็นสปอนเซอร์







แรลลีเก็บคะแนน
ชิงแชมพ์ของสมาคมฯ

ชานนท์-ณัฐดนัยแรลลี แชมเพียนชิพ '85







สำหรับการวางทางก็เป็นหน้าที่ของ ดำรงค์ชัย บัวล้อมใบ และศักดา ศักดาณรงค์ งานแข่งครั้งนี้มีรถแข่งลงบางตา รวมทั้งหมด 51 คัน โดยกำหนดเส้นทางของนักแข่งอาชีพ (กรุ๊ปเอ, บี) ให้เล่นกันดังนี้ วันเสาร์เวลา 8.00 น. ปล่อยรถที่หน้ากฤติกาวิลลาแล้วออกสู่เส้นทางกทม.-สระบุรี แล้วให้เข้าไปเล่นกันในฮวงชุ้ย (ที่เก่าเวลาเดิม) จากนั้นก็ตีรถออกไปเข้าจุดพักรถในช่วงแรกที่ปากช่อง จากนั้นก็นักแข่งกรุ๊ปเอ, บี ขับมาตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เลี้ยวซ้ายเข้า อ.สีคิ้ว ตรงไปออกชัยภูมิแล้ววกกลับมาเล่นช่วง SS กันที่อ.ด่านขุนทด แล้วตีรถเข้ามาพักที่โคราชในช่วงเย็น เพื่อพักคนและพักรถหนึ่งคืนที่โคราชนั่นเอง พร้อมกับการจัดงานเลี้ยงฉลองแชมพ์แรลลีภาคอีสาน

ในวันอาทิตย์ที่ 24 ปล่อยสตาร์ทที่หน้า บ.ชานนท์ สาขาโคราชแล้วให้ขับไปตามเส้นทางดังต่อไปนี้ นครราชสีมา-บุรีรัมย์-สุรินทร์ แล้วกลับมาเข้าจุดฟินิชที่หน้า บ.ชานนท์ อีกครั้งเป็นอันจบการแข่งขันแรลลีครั้งนี้ ของกรุ๊ปเอ, บี ซึ่งมีเกมส์ให้เล่นกันทั้งหมด 29 ทีซี ช่วงแรก (วันเสาร์) 14 ทีซี อาร์ซี 2 ช่วง 12 ตัว

ส่วนกรุ๊ป C1 เล่นกันเพียงวันเดียว คือวันเสาร์แล้วจบการแข่งขันเลย ส่วนกรุ๊ป C2 วิ่งเล่นกันแค่ครึ่งวันของวันเสาร์ แถวมวกเหล็กสระบุรีแล้วกลับกทม.เลย

การแข่งขันแรลลีเพื่อชิงแชมพ์ประจำปี 85 นี้ ได้มาประกาศผลกันที่โรงแรมบางกอกพาเลซเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน ผลการแข่งได้ลงให้ท่านชมแล้ว พบกันใหม่ในสนามแรกเก็บคะแนนปี 86 ของสมาคมแรลลีแห่งประเทศไทยอีกนะครับ

ฟ

ผลการแข่งขัน "ชานนท์-ณัฐดนัยแรลลี แชมพ์เพียนชิพ '85"

รางวัลชนะเลิศโอเวอร์ออล บุรินทร์ ศรีตรัย, ประดิษฐ์ จรัญ วรากรชัย รถโตโยตา หมายเลข 2 เสียคะแนน 75 คะแนน

อันดับ	หมายเลข	รถ	ผู้ร่วมรถ	คะแนนเสีย
ประเภทแข่งขันกรุ๊ป A				
1	1	โตโยตา	สุรกิจ กลกำม์ธร, สิทธิชัย ลีแสวงสุข	78
2	11	มิตซูบิชิ	อุกฤษฎ์ ผิวเกลี้ยง, ธีรพล สูตะบุตร	102
ประเภทแข่งขันกรุ๊ป B				
1	26	นิสสัน	พานิช ม้าวิไล, สุรินทร์ ณ ลำปาง	112
2	16	นิสสัน	ประวิทย์ ชลชลาธาร, ทนุสรณ์ สิริวรรณชนะ	125
ประเภทท่องเที่ยวเก่ากรุ๊ป C1				
1	52	นิสสัน	เสกสิทธิ์ สุรัตพิพิธ, ปิยะเดช อุณหเลขกะ	8
2	49	นิสสัน	ธีรพงษ์ โรจนวิภาศ, ชยาศักดิ์ เจริญชัย	10
3	44	มาซดา	ไพฑูรย์ อุทัยวงศ์, อรรถวุฒิ แดนทอง	10
4	43	มาซดา	วิโรจน์ โอศิริ, สุรพล สินธุวณิชย์	11
5	60	นิสสัน	แดงโทรศัพท์, ยอด สุทธิสาร	20
ประเภทท่องเที่ยวใหม่ กรุ๊ป C2				
1	95	โตโยตา	จิระพงศ์ สิริยานนท์, ดวงตา สิริทวี	9
2	71	โตโยตา	สุวัฒน์ สุวัฒโน, วัชระ วัฒนสิริธรรม	9
3	84	ซูบารุ	สมศักดิ์ โรจนกตัญญู, สมพิน โรจนกตัญญู	12
4	83	โตโยตา	ไกรสีห์ อิศรางกูร, สุนทรี อิศรางกูร	13
5	94	โตโยตา	สมศักดิ์ วัฒนปัญญากุล, สมชาย วัฒนปัญญากุล	



ทิวลิป แรลลี

ปู่กับหลานออกเอกเซอร์ไซส์

กิจกรรมส่งท้ายปี 2528 ของสมาคมรถโบราณลุฟท์ฮันซา คือการแข่งขันแรลลีแบบล่าสมบัติระหว่างรถรุ่นคุณปู่คละกับรถรุ่นคุณลุง และรถรุ่นคุณหลาน ที่จัดไปเรียบร้อยแล้วตั้งแต่วันอาทิตย์ที่ 10 พฤศจิกายน มีรถโบราณรุ่นก่อนปี 2483 เข้าร่วมแข่งขัน 3 คัน รถระหว่างปี 2483–2498 เข้าร่วมแข่งขัน 15 คัน และรถสมัยใหม่ตั้งแต่ปี 2499 21 คัน รวมทั้งสิ้น 39 คัน



รถที่เข้าแข่งขันทั้งหมดออกจากลานพระบรมรูปทรงม้าเริ่มตั้งแต่เวลา 09.00 น. เรียงตามลำดับไป โดยแต่ละคันมีเอกสารนำทาง 1 ชุด บอกรายละเอียดเส้นทางที่ให้และคำถาม กับมีอีกซองหนึ่งเป็นซองเฉลยเส้นทางสำหรับคนที่หลงทางไปสู่เส้นชัยไม่ถูก

รถทั้งหมดวิ่งอลวนอลเวงกันตั้งแต่ย่านซอยระนอง ซอยอารี แยกลาดพร้าว และซอกซอยต่าง ๆ ย่านลาดพร้าว มาดินแดงแล้วไปสิ้นสุดที่รัชดาภิเษก ระหว่างทางก็มีการหลงทางกันโดยทั่วหน้าเพราะในใบนำทางให้ขับในซอยเป็นหลักยิ่งไปกว่านั้นไม่มีการบอกระยะทาง แต่ให้สังเกต จากสิ่งปลูกสร้างข้างทาง กว่ารถแต่ละคันจะบรรลุจุดหมายปลายทาง ได้ก็ทุลักทุเล รบกวนชาวบ้านในวันหยุดไปมากพอสมควร การวิ่งหาคำตอบก็เป็นสิ่งสนุกสนาน หลังจาก คลำทางถูกแล้ว จะต้องสังเกต สิ่งข้างทางเพื่อตอบคำถามด้วย อย่างคำถามที่ว่า *"ถ้าจะซื้อบ้านเลขที่ 148 ในซอยศาสนาจะต้องทำอย่างไรบ้าง?"* บ้านเลขที่ 148 ในซอยนั้นมี 2 หลัง ๆ ที่คำถาม เจาะจงให้ตอบถูกไฟไหม้ไปแล้ว ส่วนอีกหลังหนึ่งเจ้าของปฏิเสธที่จะขายเมื่อถูกนักแข่งรุมถามร่วม 40 ราย เจ้าของบ้านก็พลอยจะ "ประสาท" ไปด้วย อย่างไรก็ตามเกมส์ก็ลุล่วงไปด้วยดี ด้วยความหัวเสีย ด้วยความสนุกสนานครึกครื้นพอสมควร

ฟ

ผลการแข่งขัน ทิวลิป แรลลี

ประเภทรถโบราณ

1. นายสง่า บำเพ็ญเพียร รถเพียต ปี 1936
2. นายตง ยนต์เวชทนุพงศ์ รถออสทิน ปี 1932
3. นายพรศักดิ์ เสถียรพิทยากุล สตุทซ์ ปี 1913 (รถจำลอง)

ประเภทรถหลังสงคราม

1. มร. แจค เจมัล รถโบรก์วาร์ด ปี 1953
2. นายไพบูลย์ เทวารักษ์ รถเอมจี ปี 1951
3. นายวิรัช รัตนะวดี รถบูกาติ (รถจำลอง)

ประเภทรถสมัยใหม่

1. นายรัตนะ รมณียอุทยาน รถโตโยตา ปี 1972
2. นายรังสรรค์ เลิศวิริยะสวัสดิ์ รถโตโยตา ปี 1981
3. นายสมภพ ปัญญปัยะพจน์ รถโตโยตา ปี 1983

ผู้ชนะการแข่งขันรวม นายรัตนะ รมณียอุทยาน

รางวัลปลอบใจ นางอรรณพ นิโครธานนท์

เอมดี ทัวร์ แรลลี ครั้งที่ 1

เพื่อสนับสนุนนโยบายของรัฐที่จะกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ บ. เอมดี ทัวร์ แอนด์ ทราเวล จก. โดย มนัส จันทร์เพ็ญ ก็เลยจัด "เอมดี ทัวร์ แรลลี" ขึ้นมา โดยมอบให้ "น้าโหนก" พินิจ ทองสุข และประจักษ์ (ขาเทียม) เทียมปาน เป็นผู้วางเส้นทาง

การแข่งขันครั้งนี้ใช้เส้นทางจากกรุงเทพฯ ผ่านเพชรบูรณ์ ขึ้นเขาค้อ เข้าไร่บีเอน และไปสิ้นสุดการแข่งขันที่พิษณุโลก แบ่งการแข่งขันออกเป็น 2 ประเภท คือ **ประเภทใช้เครื่องมือและประเภทไม่มีเครื่องมือ**

เส้นทางประเภท "มีเครื่องมือ" ค่อนข้างจะโหดเอาการ ใช้วิธีการแบบวิ่งเท่าไหร่ เสียเท่านั้น มีรถพังรถคว่ำกันประปราย โดยเฉพาะบนเขาค้อนั้นถึงกับมีรถร่อนร่วงลงข้างทาง แต่ดีที่ผู้ร่วมรถไม่เจ็บสาหัสสากรรจ์เท่าไรนัก

ส่วนประเภทไม่มีเครื่องมือก็โหดพอหวิว ๆ มีคำถามกันแก้ง่วง แต่ที่โหดหนัก ๆ ก็บนเขาค้ออีกนั่นแหละ! เพราะเจอ "วิ่งเท่าไหร่ เสียเท่านั้น"...ลงจากเขาค้อก็เข้าไปพักผ่อนหย่อนใจใน ไร่บีเอน และเข้าฟื้นฟูที่โรงแรมราชพฤกษ์

ส่วนการประกาศผลและแจกรางวัลก็สนุกสนานเฮฮาพอสมควร

ก่อนงานเลี้ยงจะเลิกรา มีข่าวแว่วว่าผู้จัดประสบความสำเร็จค่อนข้างสูงทีเดียว...ติดตามข่าวคราวของ "เอมดี ทัวร์ แรลลี" หน้าที่ 2 จึงดูกระจ่างขึ้น!





ผลการแข่งขัน "เอมดี ทัวร์ แรลลี"

อันดับ	รถ	ผู้ร่วมรถ
ประเภทแข่งขัน		
1	โคโรลลา	พนัส ควรสถาพร อานนท์ ชูศรี
2	โคโรลลา	พิสันต์ เจริญทรัพย์ ชานุพันธ์ ศรีนาคอ่อน
3	นิว แลนเซอร์	จำรูญ เลิศวิไลลักษณ์ ประทักษ์ เปี่ยมไทย
4	สแตนซา	สง่า ชาญเมธากุล ประดิษฐ์ จรัญวรากรชัย
5	โคโรลลา	รักศักดิ์ อำนวยผล ชวิทย์ วันวิเวก
ประเภทท่องเที่ยว		
1	นิว แลนเซอร์	สุรชัย อังศรากิมณฑ์ วนาพร ลิ้มจำรูญ
2	สแตนซา	ชาย พระประแดง วีระพงษ์ ชินวัฒน์
3	นิว แลนเซอร์	สมเทพ ศิรประไพวัลย์ สรยุทธ บุญรับพายัพ
4	ซันนี	คงศักดิ์ เสียงผลดรู ถาวร พิบูลวรางกูร
5	เจมินี	วันชัย อุ่นพิพัฒน์ เพทาย เลิศศักดิ์ศรีสกุล

ไปดูรถโหลดเตี้ย-ล้อโต

ความสุขของคนมีกะตังค์

เรื่อง ภาพ : *ต้นตลาดพลู*



เมื่อปลายเดือนที่แล้ว มีการประกวด **รถโหลดเตี้ย-ล้อโต** ซึ่งจัดโดยนิตยสาร **กรังด์ปรีซ์** และ**แดนเนร-มิตร** เจ้าของสถานที่ มีนิตยสารรถยนต์ 8 ฉบับ รวมทั้ง "ฟอร์มูลา" อีกหนึ่ง ก็เป็น 9 ที่ได้ร่วมเป็นกรรมการ

ผมจับพลัดจับพลูเข้าไปเป็นกรรมการให้คะแนนกับเขาด้วย ทั้ง ๆ ที่ความรู้เรื่องรถ ๆ รา ๆ นี่ ผมไม่ค่อยสันทัดจัดเจนเอาเลย เมื่อพรรคพวกเชิญมาก็ไม่อยากขัด เพราะทั้งปกติและไม่ปกติผมเป็นคนหัวอ่อน มืออ่อนเท้าอ่อน ไม่เคยมีปากมีเสียงกับใครตลอดยี่สิบสี่ชั่วโมงมาแต่ไหนแต่ไร บอกมาเถอะว่าจะเอายังไงผมก็เอายังงั้นขัดใครไม่เป็นอยู่แล้ว จะขัดเป็นบ้างก็ขัดห่อตอนหุงข้าวเช็ดน้ำนั่นแหละครับ !

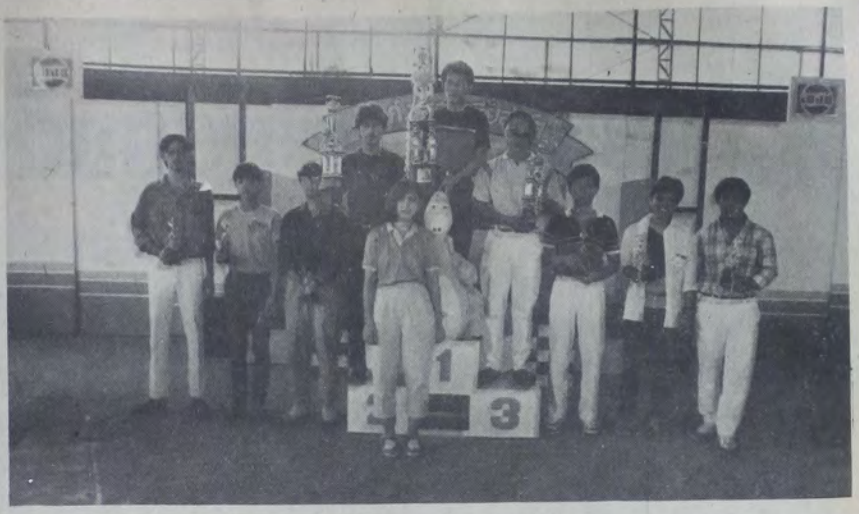
ถ้าความจำผมไม่เลอะเลือนนัก รถที่เข้าประกวดมีอยู่ 33 คัน แต่ละคันก็แต่งกันมาเพียบ...บางคันล้อแมกซ์เพียงล้อเดียวมีคุณค่าและราคาแพงกว่าไอ้บุโรทั่งของผมเสียอีก !...โดยเฉพาะรถจากค่าย**พีอาร์ที** ของเฮียชวลิต **พิชยานนท์** ที่ตกแต่งภายในอย่างวิจิตรตระการตา ไม่ว่าจะเป็นชุดเครื่องเสียงและความสุขเล็ก ๆ น้อย ๆ จากวีดีโอ ..อีกคันหนึ่งก็ไม่เลวคือ โตโยตา สีดำสนิทของ **เพ็ญศรี จารเขียน** ที่ตกแต่งสติกเกอร์ได้เฉี่ยวมาก...และที่ฮือฮาหวือหวาที่สุดเห็นจะได้แก่รถของ **พิชา พรหมเศรณี** ที่ตกแต่งตัวถังรถเป็น **บีแอนด์ดับเบิลยู เอมวัน**...รถคันนี้ก็ได้สร้างความอับอายขายหน้าให้กับผมอย่างชนิดที่ไม่ควรให้อภัย















ตัวเองเลย ! เพราะตอนที่ผมกำลังก้มหน้าก้มตาให้คะแนนรถคันนี้ยิก ๆ อยู่มีสาวต่างชาติสองอนงค์ผมเดาเอาว่าไม่ชาวฮ่องกงก็คงสิงคโปร์นี่แหละเข้ามาถามผมว่ารถอะไร ?...ผมก็บอกไป เขาก็ถามมาใหม่ว่าเมืองไทยมีขายด้วยหรือ ?...ผมยืดเต็มที่พร้อมตอบอย่างชัดถ้อยชัดคำว่า...

โน...เธอะ ออเนอร์ บอจ์ท อิท ฟรอม เยอรมนี

ครับ ! ก็ฮากันครืน ไอ้ภาษาอังกฤษของผมมันก็พอไปได้หรอก แต่ที่โง่ ๆ เซ่อ ๆ บอกเขาว่ารถคันนี้สั่งซื้อจากเยอรมนีนี่ซิ ! *เสียชื่อเด็กคุณชัญชัยหมดเลย !*

เรื่องที่จะดูว่ารถคันไหนแต่งสวยคันไหนแต่งไม่เข้าท่า ผมไม่มีปัญหาเท่าไรนัก อย่างน้อยที่สุดเวลาเกือบ ๑ ปี ที่เข้า ๆ ออกตามสถาบันสอนศิลปะ ก็ให้ความรู้กับผมมาพอสมควร เมื่อเทียบกับหางอึ่งแล้วของผมยาวกว่าแน่ (ความรู้นะครับ !) ถ้าจะมีปัญหาอยู่บ้างก็เรื่องให้คะแนนในช่วงเช้านี่แหละ ! เพราะในช่วงนี้กรรมการแต่ละท่านหิวข้าวตาลาย คะแนนที่ให้ก็เลยเขี้ยวไปหน่อย ผิดกับช่วงบ่ายที่กรรมการชัดข้าวจนท้องกาง คะแนนที่ให้ก็เลย ทุ่มใส่กันเหลือเฟือ คะแนนของช่วงแรกเลยต่างกับช่วงหลังกันอย่างลิบลับ ดังนั้นกรรมการจึงต้องใส่คะแนนกันใหม่ และผลที่ออกมาก็เข้าท่าเข้าทางหน่อย !

นอกจากจะประกวดความงามของรถแล้ว ก็ยังมีประกวดความงามของลูกกวาดประจำรถด้วย รายการนี้กรรมการอย่างผมยิ่งถนัดเข้าไปใหญ่...ทั้งผลของรถและผลของลูกกวาดประจำรถเป็นอย่างไรเชิญทัศนาจากรูปได้เลยครับ

ผมก็ได้ข่าวว่าคราวหน้าก็จะมีการประกวดกันอีก และผมก็หวังว่าทางผู้จัดคงจะตาถึง เลือกเพชรในปลักขี้ควายอย่างผมไปเป็นกรรมการเช่นเดิม ! ฟ

ผลการแข่ง "รถโหลดเตี้ย-ล้อโต"

อันดับ	เบอร์	รถ	เจ้าของรถ
รางวัลชนะเลิศ			
1	21	แต่งตัวถัง เอม 1	พิชา พรหมเศรณี
2	3	โตโยตา	เพ็ญศรี จารเขียน
3	28	บีเอมดับเบิลยู	มานะ ตรงกมลธรรม
รางวัลชมเชย			
1	1	นิสสัน	คณิต อุดมสัจจพันธ์
2	5	บีเอมดับเบิลยู	ยอดมิตร ทองยงค์
3	27	นิสสัน	อำนาจ ศรีมา
4	13	นิสสัน	บวร กระแสร์
5	16	แลนเซอร์	วิทยา พูลวรลักษณ์
6	33	โฟล์ค สวาเกน	เชิดเกียรติ์ สิทธิพรวัฒนากุล

ตำแหน่งขวัญใจ "ลูกกวาดประจำรถ"
ปราณี ศรศาสตร์

การแข่งรถฟอร์มูลาหนึ่ง ชิงแชมป์โลกประจำปี 2528 สนามที่

แอฟริกาใต้ กรองด์ปรีซ์

15

เรื่อง : จีระรัตน์ ฉมจินดา





นิเกล แมนเซลล์ ในวิลเลียมส์-ฮอนดา หมายเลข 5 ชนะซ้ำเป็นครั้งที่สองติดต่อกัน

พลิกหน้าประวัติศาสตร์ของการแข่งกรองด์ปรีซ์เก็บคะแนนชิงตำแหน่งแชมพ์โลกย้อนหลังไปจนถึงปี 2493 อันเป็นปีที่มีการสถาปนาตำแหน่งแชมพ์โลกนักขับขึ้นอย่างเป็นทางการ คุณจะพบความจริงที่น่าประหลาดใจอย่างหนึ่ง นั่นคือ ในช่วงเวลาเกือบ 4 ทศวรรษที่ผ่านมานี้ สนามแข่งรถกรองด์ปรีซ์อันกระเดื่องเกียรติได้ต้อนรับนักขับมือระดับโลกนับเป็นจำนวนร้อยจำนวนพัน แต่ในนักขับจำนวนร้อยจำนวนพันที่ย่างเหยียบลงไปบนสนามแข่งขันอันยิ่งใหญ่นี้ มีอยู่เพียงเจ็ดสิบกว่าคนเท่านั้นที่ได้มีโอกาสรับรู้ด้วยตนเองว่าชัยชนะมีรสชาดหวานหอมปานใด และในจำนวนเจ็ดสิบคนนี้ มีเกือบครึ่งที่ชนะการแข่งขันได้เพียงครั้งเดียว ! ครั้งเดียวเท่านั้น !

สำหรับบางคนเมื่อชนะได้ครั้งหนึ่งแล้ว ครั้งที่สองก็ไม่ใช่เรื่องยากอีกต่อไป แต่สำหรับบางคนชนะครั้งที่สองดูจะเป็นเรื่องยากเย็นแสนเข็ญยิ่งกว่าครั้งแรกเสียด้วยซ้ำ ตัวอย่างก็พอมีอยู่ **ปาตริก เดอไปเญร์** นักขับชาวฝรั่งเศสซึ่งมีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักกันดีเมื่อห้าหกปีก่อน ลงสังเวียนกรองด์ปรีซ์เกือบร้อยครั้งแต่ชนะการแข่งขันเพียง 2 ครั้งโดยที่สองครั้งนั้นห่างกันเกือบหนึ่งปี **เปโดร โรดริเกซ** หนึ่งในบรรดานักขับรถมือระดับโลกชาวเมกซิกันซึ่งมีอยู่ไม่กี่คน ชนะเลิศครั้งแรกที่แอฟริกาในปี 2510 และต้องรออีกสามปีเต็มจึงสามารถชนะเป็นครั้งที่สองที่เบลเยียมในปี 2513 **มอริส ตรินติยองต์** นักขับชาวฝรั่งเศสอีกผู้หนึ่ง กรำศึกในสังเวียนกรองด์ปรีซ์ถึง 82 นัด โดยชนะ 2 ครั้ง ครั้งแรกที่โมนาโกในปี 2498 อีกครั้งก็ที่โมนาโก แต่ในอีก 3 ปีต่อมา

แต่สำหรับมือขับอย่าง **นิเกล แมนเซลล์** ซึ่งเพิ่งลิ้มรสของชัยชนะเป็นครั้งแรกมาสด ๆ ร้อน ๆ ถ้าเขาจะชนะอีกสักครั้ง เขาก็ไม่ต้องการที่จะรอกันเป็นปีอย่างเดอไปเญร์หรือโรดริเกซ หรือตรินติยองต์นั่นหรอก

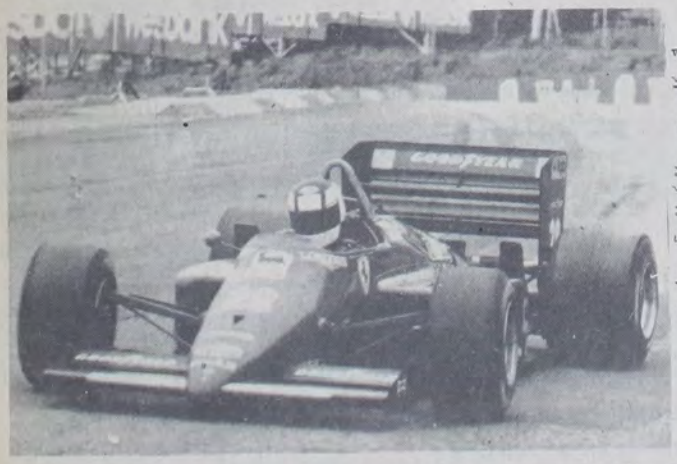
นัดที่สิบห้าของฤดูแข่งปี 2528 ที่สนามคียาลามีในโจฮันเนสเบอร์กเมื่อปลายเดือนตุลาคมที่ผ่านมา **แมนเซลล์** ผู้ยังไม่อิ่มในชัยชนะควอลิฟายด์หัวขั้วเป็นครั้งแรกในรอบปี โดยทำเวลาเฉือดเฉือน **เนลสัน ปิเกต์** อดีตแชมพ์โลกในรถบราบแฮม – บีเอมดับเบิลยู และ **เคเค โรสเบร์ก** เพื่อนร่วมทีมเดียวกันไปอย่างฉิวเฉียด

ในรอบชิงชนะเลิศซึ่งเปิดฉากขึ้นในตอนบ่ายของวันเสาร์ที่ 19 ตุลาคม **แมนเซลล์** ออกสตาร์ทได้ดีกว่าทุกครั้ง วิลเลียมส์–ฮอนดา หมายเลข 5 ผ่านเส้นสตาร์ท/ฟินิชเป็นคันแรก ตามมาอย่างกระชั้นชิดคือ บราบแฮม–บีเอมดับเบิลยูหมายเลข 7 ของ **ปิเกต์** ในขณะที่วิลเลียมส์–ฮอนดา ของ **โรสเบร์ก** ตกไปเป็นที่ 6

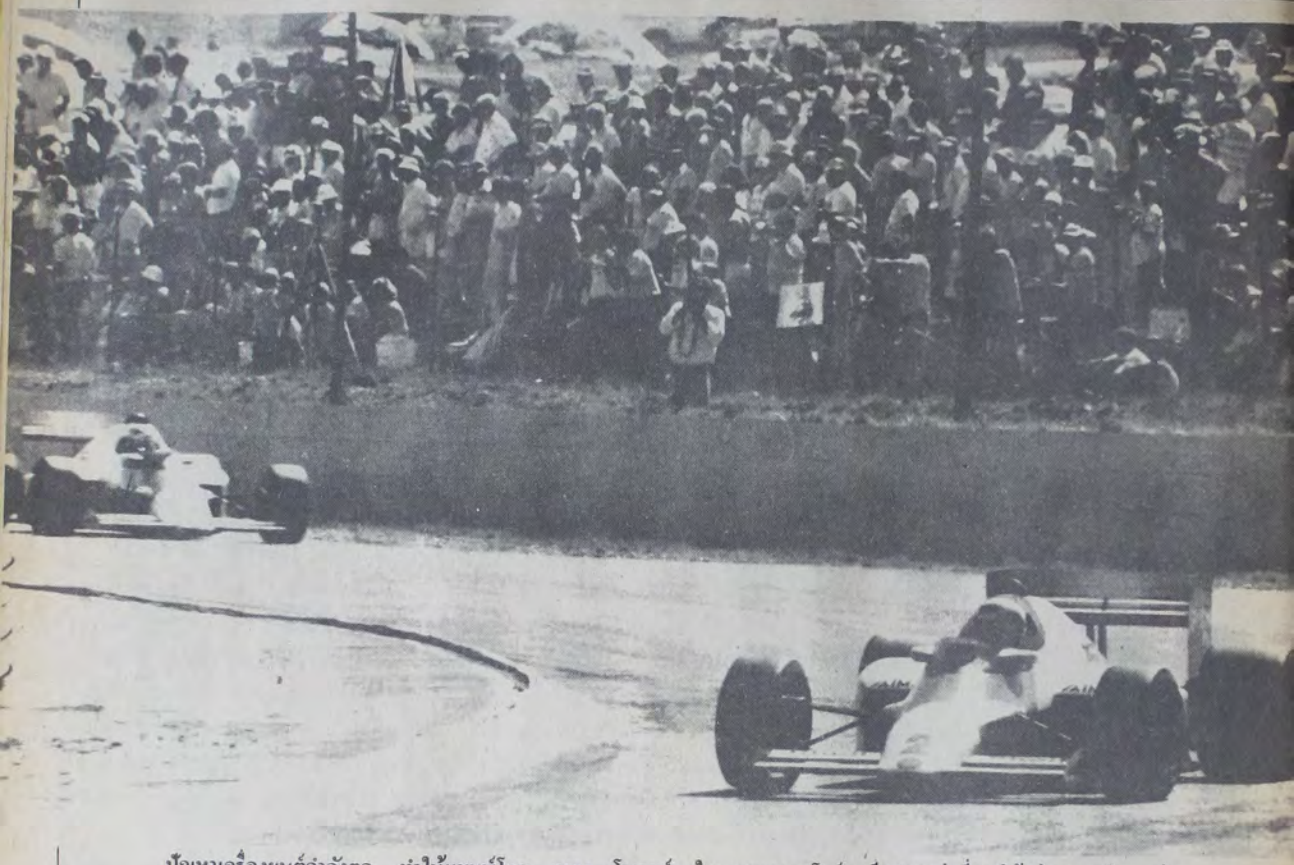
4 รอบเต็ม ๆ ที่**ปิเกต์** ตามติด **แมนเซลล์** อย่างไม่ยอมให้คลาดสายตา วิลเลียมส์หมายเลข 5 กับบราบแฮมหมายเลข 7 ไปได้เร็วพอ ๆ กันในช่วงทางตรง บราบแฮมเร็วกว่าเล็กน้อยเมื่อถึงโค้งตัวเอส แต่ในจุดอื่น ๆ วิลเลียมส์ค่อนข้างจะเป็นต่อ

แต่ในรอบที่ 6 นั่นเอง ภาพรถหมายเลข 7 ก็หลุดออกจากวงกรอบกระจกส่องหลังของรถหมายเลข 5 **ปิเกต์** จำใจต้องหยุดแอฟริกาใต้กรองด์ปรีซ์ไว้เพียงแค่นี้ เพราะเครื่องยนต์บีเอมดับเบิลยูในรถหมายเลข 5 ไม่เป็นใจด้วย การตรวจสอบในภายหลังทำให้พบว่าสาเหตุคือวาล์วพัง !

หมดจาก **ปิเกต์** ก็เป็น **โรสเบร์ก** อดีตแชมพ์โลกในวิลเลียมส์ – ฮอนดา หมายเลข 6 ขยับขึ้นมาเป็นที่สองในรอบที่ 6 เมื่อเข้ารอบที่ 8 ปลายจมูกของรถหมายเลข 6 ก็อยู่ห่างจากปีกหลังของรถหมายเลข 5 คันนำไม่กี่นิ้ว และเมื่อถึงโค้งแรกในรอบที่ 8 นั่นเอง รถตามก็กลับกลายเป็นรถนำ



สเตฟาน โจฮันส์สัน ควบเฟร์รารี่ 156/85 หมายเลข 28 ซึ่งขับยาก เจ้าเส้นชัยในอันดับ 4



ปัญหาเครื่องยนต์กำลังตก ทำให้แชมพ์โลก อเลง โพรสต์ ในแมคลาเรน-โพร์เชเสียตำแหน่งที่ 2 ให้แก่ เคเค โรสเบร์ก

เป็นรถนำโดยที่ผู้ขับไม่จำเป็นต้องใช้ความพยายามอะไรให้มากมายนัก

แต่ก็เพียงรอบเดียวเท่านั้นเองที่วิลเลียมส์หมายเลข 6 ได้อยู่หน้าวิลเลียมส์หมายเลข 5 เพราะตรงโค้งฮอว์ธอร์นสุดทางตรง มินาร์ดี หมายเลข 29 ของปีเอร์ ลุยจิ มาร์ตินี หมุนคว้างและน้ำมันเครื่องหกราดลงบนทางวิ่ง ไม่กี่วินาทีหลังจากนั้นวิลเลียมส์คันนำก็มาถึงจุดเกิดเหตุ โดยที่ไม่ล่วงรู้มาก่อนว่ามีอะไรรออยู่เบื้องหน้า โรสเบร์ก เห็นน้ำมันเครื่องที่นองอยู่บนทางวิ่งช้าเกินไป รถหมายเลข 6 จึงเสียหลักลื่นไถลและหลุดออกไปนอกทางวิ่ง แมนเซลล์ ซึ่งตามมาเบื้องหลังมีเวลามากกว่าจึงหลบไปได้ และกลับเป็นผู้นำอีกครั้งหนึ่ง

โรสเบร์ก ไม่ถึงกับต้องออกจากการแข่งขันไปเลยแต่ก็ตกไปหลายตำแหน่ง และรถสองคันแรกที่แซงผ่านเข้าไปได้ก็คือ แมคลาเรน-โพร์เช หมายเลข 2 ของโพรสต์ และหมายเลข 1 ของ เลาดา

กว่า 10 รอบที่ลำดับรถนำเป็นวิลเลียมส์-แมคลาเรน-แมคลาเรน โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงแล้วก็ถึงเวลาที่จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนยาง แมคลาเรนหมายเลข 1 ของเลาดา เป็นคันแรก เขาเสียเวลาไปเพียง 30 วินาที แต่ 4 รอบหลังจากนั้นเขาก็ต้องรีไทร์เพราะเทอร์โบพัง โพรสต์ แวะเข้าคอกพักเพื่อเปลี่ยนยางเป็นคนที่สองในรอบที่ 35 และเสียไป 33 วินาที แมนเซลล์ ในรอบที่ 38 และเสียเวลาไป 36 วินาที เสร็จจากการเปลี่ยนยางที่ว่านี้ แมนเซลล์ ยังคงเป็นผู้นำและนำหน้า โพรสต์ อยู่เพียง 2 วินาที

เป็นการต่อสู้ที่เข้มข้นและเรียกความตื่นเต้นได้ตลอดเวลา แต่รอบแล้วรอบเล่าอันดับรถก็ยังคงเป็น แมนเซลล์-โพรสต์ และไม่มีทีท่าว่าจะมีการเปลี่ยนแปลง

โรสเบร์ก ตีคืนจนกลายเป็นที่ 4 ก่อนเข้าเปลี่ยนยางทั้ง 4 เส้นในรอบที่ 27 และเข้าคอกพักเพื่อเปลี่ยนยางอีกครั้งในรอบที่ 48 ตอนที่ออกจากคอกพักครั้งหลังนี้ โรสเบร์ก อยู่ในอันดับ 3 โดยล้าหลังแมคลาเรนของ โพรสต์ อยู่ 30 วินาที

4 รอบก่อนจบการแข่งขัน โรสเบร์ก ก็ไล่ทันโพรสต์ และผ่านขึ้นหน้าไปได้ในที่สุดเพราะแมคลาเรนหมายเลข 2 เริ่มมีปัญหากับเครื่องยนต์ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอะไรอีกหลังจากนั้น แมนเซลล์ ในวิลเลียมส์หมายเลข 5 ถึงเส้นชัยก่อน โรสเบร์ก ในวิลเลียมส์หมายเลข 6 เกือบ 8 วินาที นับเป็นครั้งแรกที่รถวิลเลียมส์-ฮอนดา จบการแข่งขันในอันดับ 1 และ 2

แอฟริกาใต้ กรองด์ปรีซ์ วันเสาร์ที่ 19 ตุลาคม 2528

สนามคีย์ลามี่

ความยาวต่อรอบ 4.104 กม. แข่งขัน 75 รอบ รวมระยะทาง 307.8 กม.

ผลการแข่งขัน

1. นิเกล แมนเซลล์	วิลเลียมส์ เอฟดับเบิลยู 10 บี – ฮอนดาวี 6 เทอร์โบ	1:28:22.87 ชม.
2. เคเค โรสเบร์ก	วิลเลียมส์ เอฟดับเบิลยู 10 บี – ฮอนดา วี 6 เทอร์โบ	1:28:30.43 ชม.
3. อเลง โพรสต์	แมคลาเรน เอมพี 4/2 บี – โพร์เช วี 6 เทอร์โบ	ช้า 1 รอบ
4. สเตฟาน โจฮันส์สัน	เฟร์รารี 156/85 – เฟร์รารี วี 6 เทอร์โบ	ช้า 1 รอบ
5. เกอร์ฮาร์ด เบอร์เกอร์	แอร์โรวส์ เอ 8 – บีเอมดับเบิลยู 4 สูบ เทอร์โบ	ช้า 1 รอบ
6. ธิเอร์รี บูทเสน	แอร์โรวส์ เอ 8 – บีเอมดับเบิลยู 4 สูบ เทอร์โบ	ช้า 1 รอบ
7. มาร์ทิน บรันเดิล	ไทรเรลล์ 014 – เรอโนลต์ วี 6 เทอร์โบ	ช้า 2 รอบ

ความเร็วเฉลี่ยของผู้ชนะ : 208.95 กม./ชม.

ความเร็วเฉลี่ยต่อรอบดีที่สุด : 216.79 กม./ชม. (เคเค โรสเบร์ก–รอบ 74)

ผู้นำการแข่งขัน

สตาร์ท – รอบ 7 **แมนเซลล์** รอบ 8 **โรสเบร์ก** รอบ 9 – จบการแข่งขัน **แมนเซลล์**

ผู้ออกจากการแข่งขัน

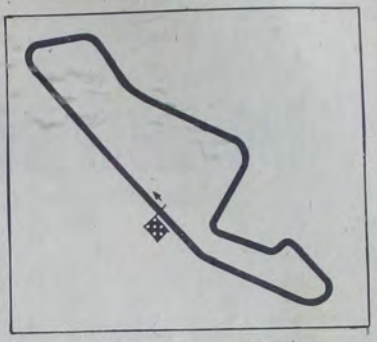
เอลิโอ เด อันเกลิส	โลทัส 97 ที – เรอโนลต์ วี 6 เทอร์โบ	เครื่องยนต์	(52)
ปีเอร์ลุยจิ มาร์ทินี	มินาร์ดี เอม 185 – โมเดร์นี โมโตริ วี 6 เทอร์โบ	เครื่องยนต์	(45)
นิคิ เลาดา	แมคลาเรน เอมพี 4/2 บี–โพร์เช วี 6 เทอร์โบ	เทอร์โบ	(37)
ฟิลิปเป สเตรอิฟฟ์	ไทร์เรลล์ 014 – เรอโนลต์ วี 6 เทอร์โบ	อุบัติเหตุ	(16)
อายร์ทัน เซนนา	โลทัส 97 ที – เรอโนลต์ วี 6 เทอร์โบ	เครื่องยนต์	(8)
มิเชเล อัลโบเรโต	เฟร์รารี 156/85 – เฟร์รารี วี 6 เทอร์โบ	เทอร์โบ	(8)
เนลสัน ปิเกต์	บราบแฮม บีที 54 – บีเอมดับเบิลยู 4 สูบเทอร์โบ	เครื่องยนต์	(6)
ปีเอร์คาร์โล กินชานี	โทลแมน ทีจี 185 – ฮาร์ท 4 สูบ เทอร์โบ	เครื่องยนต์	(4)
ทีโอ ฟาบี	โทลแมน ทีจี 185 – ฮาร์ท 4 สูบ เทอร์โบ	เครื่องยนต์	(3)
มาร์ค ซูเรร์	บราบแฮม บีที 54 – บีเอมดับเบิลยู 4 สูบ เทอร์โบ	เครื่องยนต์	(3)
ฮับ โรเธนแกทเตอร์	โอเซลลา เอฟเอ 1 จี – อัลฟา โรเมโอ วี 8 เทอร์โบ	ระบบไฟฟ้า	(1)
เอดดี ชีเวอร์	อัลฟา โรเมโอ 184 ที – อัลฟา โรเมโอ วี 8 เทอร์โบ	อุบัติเหตุ	(0)
ริคคาร์โด ปาเตรเซ	อัลฟา โรเมโอ 184 ที – อัลฟา โรเมโอ วี 8 เทอร์โบ	อุบัติเหตุ	(0)
อลัน โจนส์	โลลา ทีเอชแอล 1 – ฮาร์ท 4 สูบ เทอร์โบ	ถอนตัว	

สรุปคะแนนรวมนักขับ

โพรสต์ 76 อัลโบเรโต 53 เซนนา 38 เด อันเกลิส 33 แมนเซลล์ 31 โรสเบร์ก 31 โจฮันส์สัน 24 ปิเกต์ 21 เลาดา 14 บูทเสน 11 ตองไบย์ 11 ลาฟฟิต 10 ซูเรร์ 5 วอร์วิกค์ 5 เบลลอฟ 4 เด เซซาริส 3 อาร์โนซ์ 3 เบอร์เกอร์ 2

สรุปคะแนนรวมผู้สร้างรถ

แมคลาเรน 90 เฟร์รารี 80 โลทัส 71 วิลเลียมส์ 62 บราบแฮม 26 เรอโนลต์ 16 ลิฌิเอร์ 13 แอร์–โรวส์ 13 ไทร์เรลล์ 4



ควอลิฟายด์

แมนเซลล์	1:03.19	1:02.37	กูดเยียร์
ปิเกต์	1:03.84	1:02.49	ปิเรลลี
โรสเบร์ก	1:03.07	1:02.50	กูดเยียร์
เซนนา	1:04.52	1:02.82	กูดเยียร์
ซูเรร์	1:05.41	1:04.09	ปิเรลลี
เด อันเกลิส	1:04.61	1:04.13	กูดเยียร์
ฟาบี	1:06.08	1:04.21	ปิเรลลี
เลาดา	1:05.36	1:04.28	กูดเยียร์
โพรสต์	1:05.76	1:04.38	กูดเยียร์
บูทเสน	1:05.08	1:04.52	กูดเยียร์
เบอร์เกอร์	1:06.55	1:04.78	กูดเยียร์
ปาเตรเซ	1:06.39	1:04.95	กูดเยียร์
กินชานี	1:07.80	1:05.11	ปิเรลลี
ชีเวอร์	1:07.16	1:05.26	กูดเยียร์
อัลโบเรโต	1:05.27	1:05.76	กูดเยียร์
โจฮันส์สัน	1:05.41	1:05.39	กูดเยียร์
บรันเดิล	1:06.71	1:05.65	กูดเยียร์
โจนส์	1:07.14	1:05.73	กูดเยียร์
สเตรอิฟฟ์	1:07.93	1:06.20	กูดเยียร์
มาร์ทินี	1:10.02	1:08.66	ปิเรลลี
โรเธนแกทเตอร์	1:09.90	1:09.87	ปิเรลลี

ผู้ชนะเลิศในอดีต

2518	โจดี เชกค์เตอร์	ไทรเรลล์
2519	นิคิ เลาดา	เฟร์รารี
2520	นิคิ เลาดา	เฟร์รารี
2521	รอนนี พีเตอร์สัน	โลทัส
2522	ฌิลล์ส วิลล์โนฟ	เฟร์รารี
2523	เรอเน อาร์โนซ์	เรอโนลต์
2524	ไม่มีการแข่งขัน	
2525	อเลง โพรสต์	เรอโนลต์
2526	ริคคาร์โด ปาเตรเซ	บราบแฮม
2527	นิคิ เลาดา	แมคลาเรน

เรื่อง : จีระรัตน์ ฉมจินดา **การแข่งรถฟอร์มูลาหนึ่ง ชิงแชมพ์โลกประจำปี 2528 สนามที่**

ออสเตรเลีย กรองด์ปรีซ์ 16

เคเค โรสเบร์ก...ชนะปิดฤดูการแข่งขัน แชมพ์โลก อเลง โพรสต์...ไม่มีอันดับ



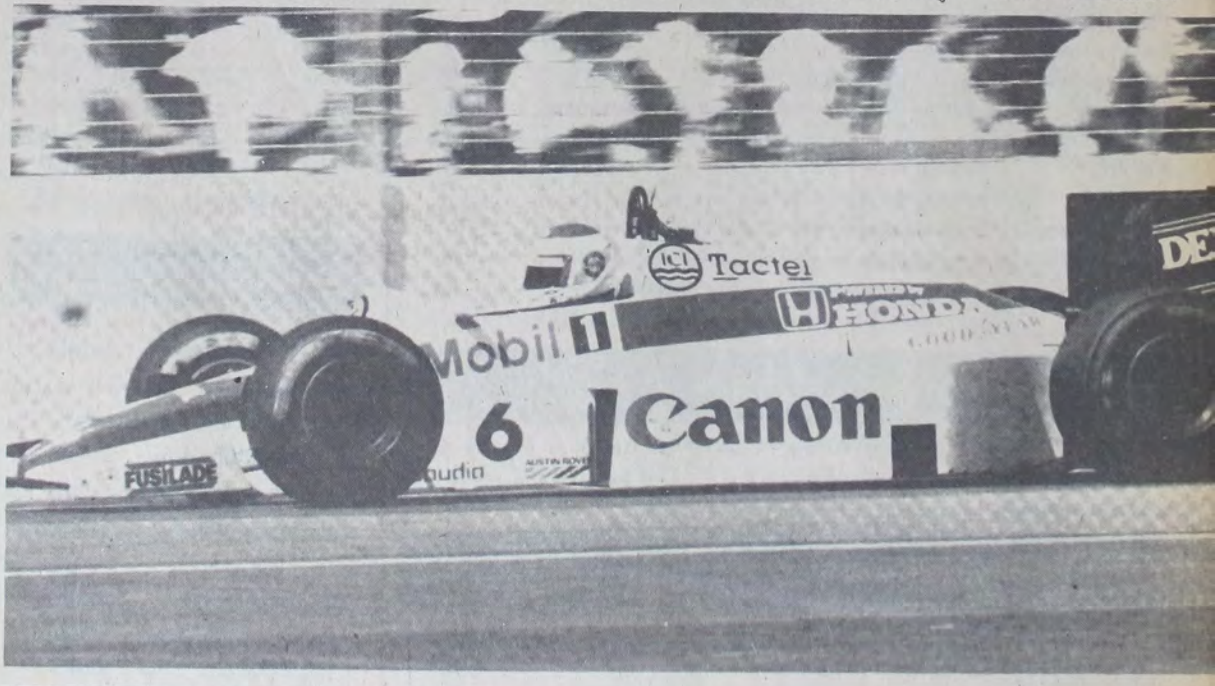
นัด สุดท้ายของการแข่งรถกรองด์ปรีซ์ชิงแชมพ์โลกประจำปี 2528 คือออสเตรเลียกรองด์ปรีซ์ บนสตรีท เซอร์คิท ในเมืองอะเดเลด เมื่อต้นเดือนพฤศจิกายนที่ผ่านมา ออสเตรเลียให้กำเนิดนักขับรถระดับแชมพ์โลกมาแล้วถึง 2 คน คือ **แจกค์ บราบแฮม** แชมพ์โลกสามสมัยปี 2502 – 2503 และ 2509 กับ **อลัน โจนส์** แชมพ์โลกปี 2523 แต่นี่คือครั้งแรกในช่วงเวลา 4 ทศวรรษของการแข่งรถกรองด์ปรีซ์ ที่มีการแข่งขันเก็บคะแนนชิงแชมพ์โลกในแดนจิงโจ้

เมื่อเทียบกับสนามแข่งอื่น ๆ ซึ่งถูกใช้เป็นสังเวียนของการแข่งขันในปีนี้ สตรีท เซอร์คิท ของอะเดเลด จัดเป็นสนามแข่งที่มีความยาวต่อรอบสั้นที่สุดเป็นอันดับสอง รองจากมองเตอคาร์โล สังเวียนของการแข่งโมนาโคกรองด์ปรีซ์ แต่ในขณะที่มองเตอ คาร์โล ซึ่งมีความยาว 3.312 กม.จัดการแข่งขันไว้เพียง 78 รอบ เป็นระยะทางรวม 257.8 กม. อะเดเลดซึ่งยาว 3.782 กม. กลับกำหนดโปรแกรมการแข่งขันไว้ถึง 82 รอบ หรือคิดเป็นระยะทางรวมแล้วกว่า 300 กม.

ก่อนการแข่งขัน **เฌราร์ด ดูคารูช์** มือออกแบบรถของทีมโลทัสจึงออกปากว่า "อะเดเลดเป็นสตรีท เซอร์คิทที่เยี่ยมมาก แน่นอนเราต้องยอมรับว่าพวกเขาทำได้ดีทีเดียว แต่ที่ให้แข่งกันถึง 82 รอบนั่นมันมากไปหน่อย ผมว่ามันมากไปราว ๆ 20 รอบ 82 รอบนี่ต้องใช้เวลาถึง 2 ชั่วโมง มันจะกลายเป็นการแข่งรถเอนดูแรนซ์เรศไปแล้ว ไม่ใช่ฟอร์มูลาหนึ่ง ปีหน้าพวกเขาน่าจะเปลี่ยนแปลงเสียใหม่"

แต่ความจริงอย่างหนึ่งที่ไม่มีใครโต้แย้งก็คือ สตรีท เซอร์คิท ของอะเดเลด เป็นสังเวียนการแข่งขันที่ได้มาตรฐานและเกือบไม่มีข้อตำหนิ ทางวิ่งยาวสามกิโลเมตรเศษนี้ประกอบด้วยโค้งหักข้อศอกเกียร์หนึ่ง 2 แห่ง โค้งเก้าสิบองศาเกียร์สอง 3 แห่ง โค้งตัวเอส 1 แห่ง และโค้งความเร็วสูงอีกเกือบ 10 แห่ง จุดเด่นอีกอย่างหนึ่งของอะเดเลด ก็คือ ทางตรงยาวเหยียดก่อนเข้าสู่โค้งหักข้อศอก ซึ่งรถแข่งสามารถใช้ความเร็วได้อย่างเต็มที่

"ผมว่าอะเดเลดไม่ใช่ของดีสำหรับการแข่งรถฟอร์มูลา" **เบอร์นี เอกเคิลสโตน**



เจ้าพ่อของทีมบราบแฮม นายกสมาคมผู้สร้างรถฟอร์มูลาหนึ่งกล่าวอย่างติดตลกกับนักข่าวกลุ่มใหญ่ "เพราะมันทำให้สนามแข่งหลาย ๆ แห่งในยุโรปต้องชิดซ้ายไปเลย"

ใคร ก็อยากจะได้ชื่อว่า เป็นคนแรกที่ชนะการแข่งออสเตรเลียกรองด์ปรีซ์ ในจำนวนนักขับมือระดับโลก 25 คน ที่เข้าร่วมการแข่งขัน มีเพียง 3 คนที่มีโอกาส คือ **เคเค โรสเบร์ก** อดีตแชมพ์โลกในรถวิลเลียมส์-ฮอนดา หมายเลข 6 **อายร์ทัน เซนนา** สิงห์หนุ่มจากเมืองกาแฟในรถโลทัส-เรอโนลต์ หมายเลข 12 และ **นิคิ เลาดา** แชมพ์โลก คนปัจจุบันในรถแมคลาเรน-โพร์เช หมายเลข 1 แต่มีเพียงคนเดียวที่ทำได้ ?

อายร์ทัน เซนนา ควอลิฟายด์หัวขั้วครั้งที่ 7 ในรอบปี แต่เมื่อเริ่มการแข่งขันรอบชิงชนะเลิศในตอนบ่ายของวันอาทิตย์ที่ 3 พฤศจิกายน ผู้ที่ผ่านเส้นสตาร์ท/ฟินิชไปก่อนเพื่อน กลับเป็น **นิเกล แมนเซลล์** ในรถวิลเลียมส์ ฮอนดาหมายเลข 5 ซึ่งผ่านรอบควอลิฟายด์ในอันดับสอง ทว่า! **แมนเซลล์** นำหน้าได้แค่สองโค้งเท่านั้นเอง เพราะตรงโค้งที่ 3 นั่นเอง วิลเลียมส์หมายเลข 5 ของเขาก็ถูกโลทัสหมายเลข 12 ซึ่งตามมาอย่างกระชั้นชิดกระแทกจนหลุดออกไปนอกทางวิ่ง **แมนเซลล์** กับ**เซนนา** ตรงโค้งในรอบแรก! ยังพอจะจำกันได้ไหม? มันเคยเกิดขึ้นครั้งหนึ่งแล้วที่แบรนด์สแฮทช์ สามสัปดาห์ก่อนหน้านี้ ผิดกันแต่ว่าคราวนั้นกระแทกกระทั้นกันแล้วก็ไปต่อได้ด้วยกันทั้งคู่ แต่คราวนี้ **เซนนา** ไปได้ **แมนเซลล์**ต้องจอด

ตาอยู่ **เคเค โรสเบร์ก** ในวิลเลียมส์-ฮอนดา หมายเลข 6 ซึ่งตามมาเป็นที่สาม หยิบชิ้นปลามันโดยฉวยโอกาสที่เกิดเหตุการณ์กระทบกระทั่งแชงขึ้นหน้าไปได้โดยไม่ต้องออกแรง และนำหน้าไปเรื่อย ๆ ตลอด 41 รอบหลังจากนั้น

ใน 6 รอบแรก **เซนนา** จี้ติดไม่ยอมให้**โรสเบร์ก** ทิ้งห่าง แต่ไม่นานนักหลังจากนั้น**เซนนา**ก็จำเป็นต้อง ต้องเบามือลง เพราะยางถูดเยียร์คู่หลังจับถนนไม่ดีเท่าที่ควร **โรสเบร์ก**เปิดช่องห่างเป็น 10 วินาที ในขณะที่ **เซนนา** ยังทำอะไรไม่ได้นอกจากรอเวลา

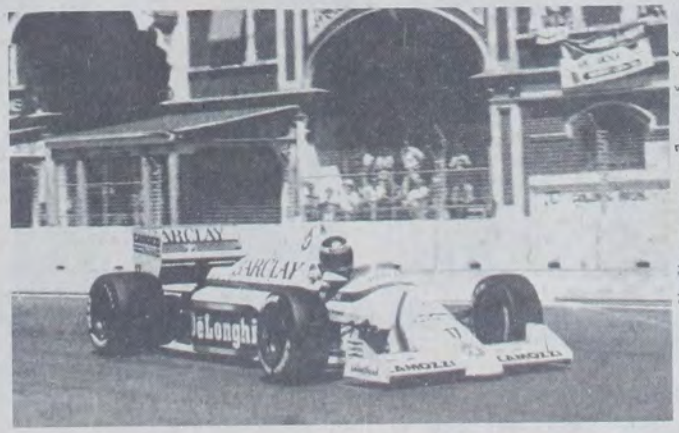


เจ้าฉิ่น อลัน โจนส์ ไปไม่ถึงเส้นชัยเพราะเครื่องยนต์ในรถโลลา หมายเลข 33 พังเสียก่อน

รอบที่ 25 ยางคู่หลังของโลทัสหมายเลข 12 สึกได้ที่ เวลาที่**เซนนา** รอคอยมาถึง แล้วไม่นานหลังจากนั้นเขาก็ตามทัน **โรสเบร์ก** และแชงขึ้นหน้าไปได้เมื่อเข้ารอบที่ 42 อย่างไรก็ตาม **โรสเบร์ก** ยอมให้รถหมายเลข 12 นำหน้าเขาอยู่เพียง 2 รอบเท่านั้น ในรอบที่ 44 **โรสเบร์ก** กลับเป็นผู้นำอีกครั้งหนึ่ง และรักษาตำแหน่งไว้ได้จนเมื่อเขาแวะเข้าพิทเพื่อเปลี่ยนยางในรอบที่ 52

กลับเข้าสู่ลู่วิ่งอีกครั้งหนึ่งหลังจากเสียเวลา 23 วินาทีกับการเปลี่ยนยาง **โรสเบร์ก** ตกไปเป็นที่สาม 15 วินาที เบื้องหลัง **เซนนา** และเลาดา

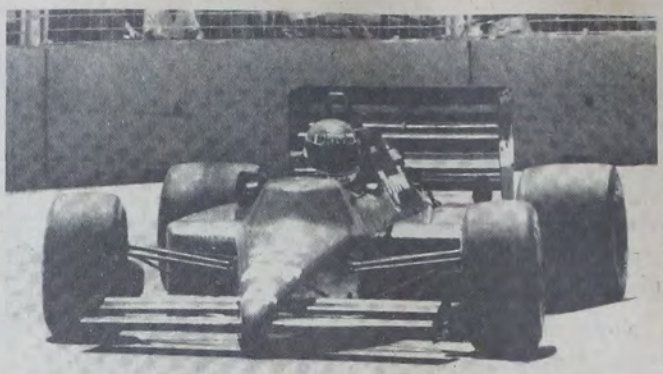
แล้วยางก็เป็นปัญหากับเซนนา



นักขับชาวออสเตรียเกอร์อาร์ด เบอร์เกอร์ ทำคะแนนให้แก่ทีมแอร์โรวส์ เป็นครั้งที่สอง เพราะถึงเส้นชัยในอันดับที่ 6

อีกครั้งหนึ่ง ในรอบที่ 56 เลาดา ก็มีโอกาสเป็นครั้งแรก ในขณะที่ เซนนา ตัดสินใจลดความเร็วลงแล้วรออย่างมีความหวังว่าแรงเกาะถนนที่สูญเสียไปจะกลับคืนมาอีกครั้งหนึ่ง

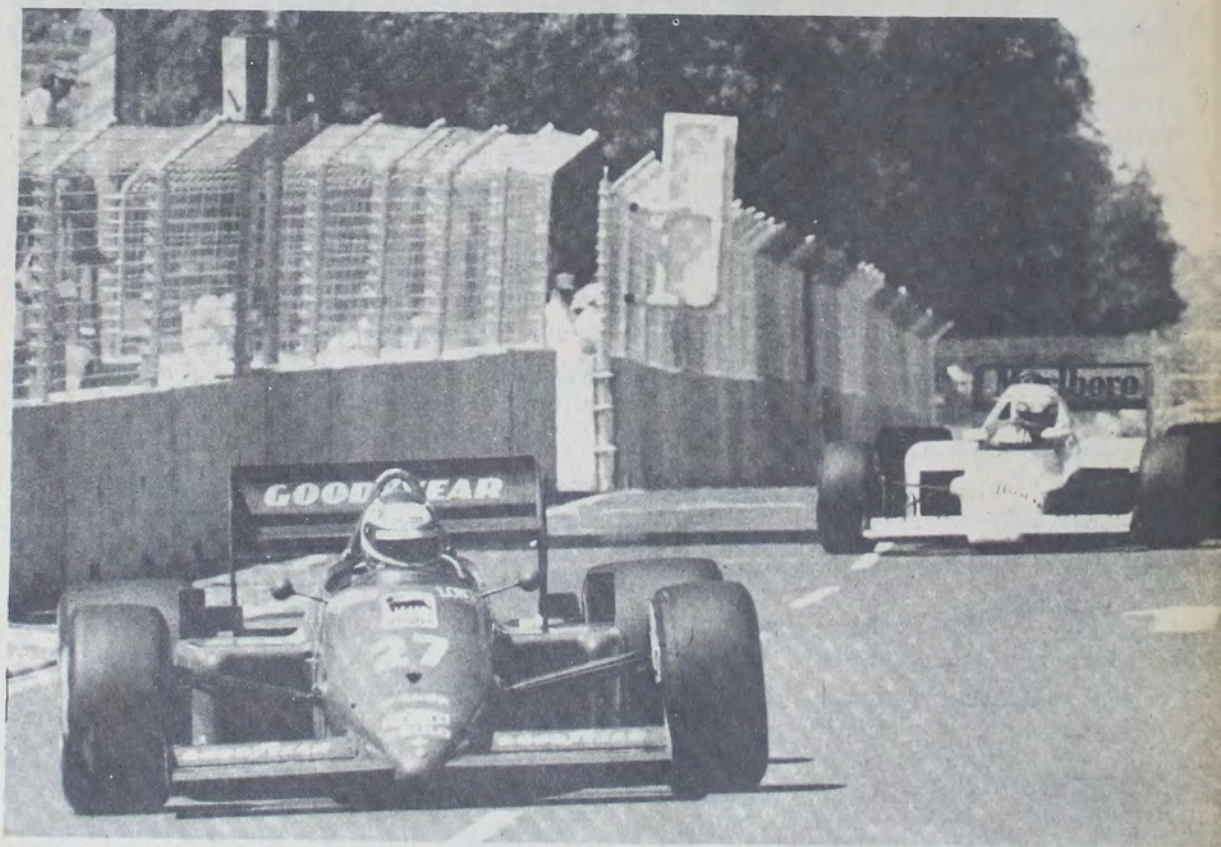
แต่เลาดา เองก็ไปไม่รอด ในรอบที่ 57 ตรงโค้งสอง เขาเหยียบเบรคแล้วก็หมุนคว้างออกไปนอกทางวิ่งเพราะเบรคไม่ทำงานเสียแล้ว เซนนา กลับเป็นผู้นำอีกครั้งหนึ่ง เบื้องหลังของเขาคือ โรสเบร์ก ในวิลเลียมส์ ฮอนดา หมายเลข 6 ซึ่งกำลังใกล้เข้ามา ๆ ด้วยยางชุดใหม่ โรสเบร์ก เหยียบอย่างไม่ยั้งเพื่อไล่รถนำให้ทันแต่ความพยายามทั้งหมดที่เขาทุ่มเทไปในช่วงนั้นกลับกลายเป็นเรื่องไม่จำเป็น เพราะในรอบที่ 62 นั่นเองก็ไม่มีรถหมายเลข 12 บนทางวิ่งของอะเดเลด สตรีท เซอร์คิท อีกต่อไป หลังจากนำหน้าในช่วงนี้ได้เพียง 4 รอบ เซนนา ก็ต้องบอกอำลาออสเตรเลียกรองด์ปรีซ์เพราะเครื่องยนต์พัง !



อ้วน คาเปลลี นักขับชาวอิตาลี ประเดิมคะแนนให้แก่โรโร่เรลล์-เรอโนลต์

โรสเบร์ก กลับเป็นผู้นำอีกเป็นครั้งที่สาม ในเวลานั้นรถที่ตามมาเป็นที่สองและที่สาม คือลิฉิเอร์-เรอโนลต์ สองคันของ ชาคส์ ลาฟฟิต และ ฟิลิปเป สเตรอิฟฟ์ ล้าหลังอยู่ 70 วินาที ! แล้วโรสเบร์ก จะต้องทำอะไรอีกเล่า นอกจากขับไปเรื่อย ๆ เพื่อให้ครบ 82 รอบตามกำหนด

นี่คือ ของกำนัลชิ้นสุดท้ายที่อดีตแชมพ์โลกมอบให้แก่ทีมวิลเลียมส์ เพราะปีหน้าเขาจะย้ายไปขับให้แก่ทีมแมคลาเรน



แชมพ์โลกคนใหม่ อเลง โพรสต์ ในแมคลาเรน-โพร์เช หมายเลข 2 ตามหลังรองแชมพ์ มิเชเล อัลโบเรโต ในเฟร์รารี หมายเลข 27 ในช่วงแรกของการแข่งขัน ผลลัพธ์คือรีไทร์ทั้งคู่

ออสเตรเลีย กรองด์ปรีซ์

วันอาทิตย์ที่ 3 พฤศจิกายน 2528

อะเดเลด สตรีท เซอร์คิท

ความยาวต่อรอบ 3.782 กม. แข่งขัน 82 รอบ รวมระยะทาง 309.7 กม.

ผลการแข่งขัน

1. เคเค โรสเบร์ก	วิลเลียมส์ เอฟดับเบิลยู 10 บี–ฮอนดา วี 6 เทอร์โบ	2:00:40.47 ชม.	
2. ชาคส์ ลาฟฟิต	ลิฌิเอร์ เจเอส 25–เรอโนลต์ วี 6 เทอร์โบ	2:01:26.60 ชม.	
3. ฟิลิปเป สเตรอิฟฟ์	ลิฌิเอร์ เจเอส 25–เรอโนลต์ วี 6 เทอร์โบ	2:02:09.00 ชม.	
4. อีวาน คาเปลลี	ไทร์เรลล์ 014–เรอโนลต์ วี 6 เทอร์โบ	ช้า 1 รอบ	
5. สเตฟาน โจฮันส์สัน	เฟร์รารี 156/85–เฟร์รารี วี 6 เทอร์โบ	ช้า 1 รอบ	
6. เกอร์ฮาร์ด เบอร์เกอร์	แอร์โรวส์ เอ 8–บีเอมดับเบิลยู 4 สูบ เทอร์โบ	ช้า 1 รอบ	
7. อับ โรเธนแกทเตอร์	โอเซลลา เอฟเอ 1 จี–อัลฟา โรเมโอ วี 8 เทอร์โบ	ช้า 4 รอบ	
8. ปีเอร์คาร์โล กินซานี	มินาร์ดี เอม 185–โมเดร์นี โมโตริ วี 6 เทอร์โบ	ช้า 4 รอบ	

ความเร็วเฉลี่ยของผู้ชนะ : 154.06 กม./ชม.

ความเร็วเฉลี่ยต่อรอบดีที่สุด: 162.41 กม./ชม. (เคเค โรสเบร์ก – รอบ 57)

ผู้นำการแข่งขัน

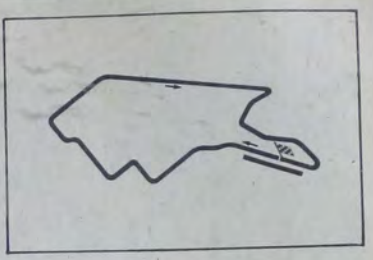
สตาร์ท–รอบ 41 **โรสเบร์ก** รอบ 42 – 43 **เซนนา** รอบ 44 – 52 **โรสเบร์ก** รอบ 53 – 55 **เซนนา** รอบ 56 – 57 **เลาดา** รอบ 58 – 61 เซนนา รอบ 62 – จบการแข่งขัน **โรสเบร์ก**

ผู้ออกจากการแข่งขัน

อายร์ทัน เซนนา	โลทัส 97 ที – เรอโนลต์ วี 6 เทอร์โบ	เครื่องยนต์	(62)
มิเชเล อัลโบเรโต	เฟร์รารี 156/85 – เฟร์รารี วี 6 เทอร์โบ	กระปุกเกียร์	(61)
นิคิ เลาดา	แมคลาเรน เอมพี 4/2 บี–โพร์เช วี 6 เทอร์โบ	อุบัติเหตุ	(52)
ดีเรค วอร์วิกค์	เรอโนลต์ อาร์อี 60 บี – เรอโนลต์ วี 6 เทอร์โบ	กระปุกเกียร์	(52)
มาร์ทิน บรันเดิล	ไทร์เรลล์ 014 – เรอโนลต์ วี 6 เทอร์โบ	ระบบไฟฟ้า	(49)
มาร์ค ซูเรร์	บราบแฮม บีที 54 – บีเอมดับเบิลยู 4 สูบ เทอร์โบ	อุบัติเหตุ	(42)
ริคคาร์โด ปาเตรเซ	อัลฟา โรเมโอ 184 ที – อัลฟา โรเมโอ วี 8 เทอร์โบ	เครื่องยนต์	(42)
ทีโอ ฟาบี	โทลแมน ทีจี 185 – ฮาร์ท 4 สูบ เทอร์โบ	เครื่องยนต์	(40)
ธิเอร์รี บูทเสน	แอร์โรวส์ เอ 8 – บีเอมดับเบิลยู 4 สูบ เทอร์โบ	เครื่องยนต์	(37)
ปีเอร์คาร์โล กินซานี	โทลแมน ทีจี 185 – ฮาร์ท 4 สูบ เทอร์โบ	คลัทช์	(28)
อเลง โพรสต์	แมคลาเรน เอมพี 4/2 บี – โพร์เช วี 6 เทอร์โบ	เครื่องยนต์	(26)
ปาตริก ตองไบย์	เรอโนลต์ อาร์อี 60 บี – เรอโนลต์ วี 6 เทอร์โบ	กระปุกเกียร์	(20)
อลัน โจนส์	โลลา ทีเอชแอล 1 – ฮาร์ท 4 สูบ เทอร์โบ	เครื่องยนต์	(20)
เนลสัน ปีเกต์	บราบแฮม บีที 54 – บีเอมดับเบิลยู 4 สูบ เทอร์โบ	ระบบไฟฟ้า	(14)
เอดดี ชีเวอร์	อัลฟา โรเมโอ 184 – ที อัลฟา โรเมโอ วี 8 เทอร์โบ	เครื่องยนต์	(5)
นิเกล แมนเซลล์	วิลเลียมส์ เอฟดับเบิลยู 10 บี – ฮอนดา วี 6 เทอร์โบ	ระบบส่งกำลัง	(1)
เอลิโอ เด อันเกลิส	โลทัส 97 ที – เรอโนลต์ วี 6 เทอร์โบ	ผิดกติกา	(18)

สรุปคะแนนรวมผู้สร้างรถ

แมคลาเรน 90 เฟร์รารี 82 วิลเลียมส์ 71 โลทัส 71 บราบแฮม 26 ลิฌิเอร์ 23 เรอโนลต์ 16 แอร์โรวส์ 14 ไทร์เรลล์–ฟอร์ด 4 ไทร์เรลล์–เรอโนลต์ 3



ควอลิฟายด์

เซนนา	1:22.40	1:19.84	กูดเยียร์
แมนเซลล์	1:22.56	1:20.54	กูดเยียร์
โรสเบร์ก	1:22.40	1:21.89	กูดเยียร์
โพรสต์	1:23.94	1:21.89	กูดเยียร์
อัลโบเรโต	1:24.67	1:22.34	กูดเยียร์
ซูเรร์	1:24.40	1:22.56	ปีเรลลี
เบอร์เกอร์	1:25.36	1:22.59	กูดเยียร์
ตองไบย์	1:25.17	1:22.68	กูดเยียร์
ปีเกต์	1:23.02	1:22.72	ปีเรลลี
เด อันเกลิส	1:24.54	1:23.08	กูดเยียร์
บูทเสน	1:23.96	1:23.20	กูดเยียร์
วอร์วิกค์	1:24.37	1:23.43	กูดเยียร์
ชีเวอร์	1:23.60	1:24.30	กูดเยียร์
ปาเตรเซ	1:23.76	1:24.13	กูดเยียร์
โจฮันส์สัน	1:24.73	1:23.90	กูดเยียร์
เลาดา	1:24.69	1:23.94	กูดเยียร์
บรันเดิล	1:25.65	1:24.24	กูดเยียร์
สเตร์อิฟฟ์	1:26.62	1:24.29	ปีเรลลี
โจนส์	1:25.78	1:24.37	กูดเยียร์
ลาฟฟิต	1:26.97	1:24.83	ปีเรลลี
กินซานี	1:25.02	1:26.63	ปีเรลลี
คาเปลลี	1:27.12	——	กูดเยียร์
มาร์ทินี	1:27.20	1:27.40	ปีเรลลี
ฟาบี	1:28.26	1:28.11	ปีเรลลี
ร.แกทเตอร์	1:30.32	——	ปีเรลลี

สรุปคะแนนรวมนักขับ

โพรสต์	**73**	ตองไบย์	11
อัลโบเรโต	53	บูทเสน	11
โรสเบร์ก	40	ซูเรร์	5
เซนนา	38	วอร์วิกค์	5
เด อันเกลิส	33	เบลลอฟ	4
แมนเซลล์	31	สเตร์อิฟฟ์	4
โจฮันส์สัน	26	อาร์โนซ์	3
ปีเกต์	21	เด เซซาริส	3
ลาฟฟิต	16	เบอร์เกอร์	3
เลาดา	14	คาเปลลี	3



การแข่งแรลลีชิงแชมพ์โลก ประจำปี 2528 รอบที่

ไอวอรี โคสท์ แรลลี

โตโยตา เซลิคา ทวินแคม ชนะ 1-2 คังค์คูเนน-วัลเดการ์ด เข้าเส้นชัยคู่กัน

เรื่อง : อาสา อลิสาพห์

หลังจากคว้าตำแหน่ง 1-2 ของซาฟารี แรลลี ในประเทศคีนยามาแล้ว เมื่อตอนต้นปี โตโยตา เซลิคา ทวินแคม เทอร์โบ ของ จูฮา คังค์คูเนน นักขับแรลลีชาวฟินแลนด์ และ บโจร์น วัลเดการ์ด อดีตแชมพ์โลกสวีเดน ก็ประกาศย้ำความเป็นเจ้าของการแข่งแรลลีชิงแชมพ์โลกในทวีปแอฟริกาอีกครั้งหนึ่ง โดยกวาดตำแหน่ง 1-2 ของไอวอรีโคสท์แรลลี มาครองอย่างสะดวกสบายราวกับไม่มีคู่ต่อสู้

เนื่องจากตำแหน่งแชมพ์โลกทั้งประเภทนักขับและประเภทผู้ผลิตตัดสินกันเด็ดขาดไปแล้วทั้ง ๆ ที่ยังไม่จบฤดูการแข่งขัน ไอวอรี โคสท์ แรลลีนัดนี้จึงกร่อยไปถนัดใจ เพราะมีนักขับเกรดเอเข้าชิงชัยเพียง 4 คน และมีรถสมัครเข้าร่วมการแข่งขันเพียง 50 คัน เท่ากับเกณฑ์ต่ำสุดตามข้อกำหนดของสมาพันธ์กีฬาแข่งรถระหว่างชาติพอดิบพอดี และส่วนใหญ่ของรถที่เข้าร่วมการแข่งขันเป็นรถญี่ปุ่น

เซลิคา ทวินแคมของ คังค์คูเนน และ วัลเดการ์ด ชนะการแข่งขันโดยทำเวลาได้ดีกว่านิสสัน 240 อาร์เอส ของ อเลน อัมโบรสิโน ซึ่งเป็นที่สาม เกือบ 2 ชั่วโมง และทั้งคู่เข้าสู่เส้นชัยพร้อม ๆ กัน ตามกติกาซึ่งกำหนดไว้ก่อนการแข่งขัน ถ้ามีการเสมอกัน จะถือว่าผู้ชนะคือผู้ที่ทำเวลาในช่วงจับเวลาระยะทาง 45.9 กม. อันเป็นช่วงแรกของวงจรที่สองได้ดีกว่า ตามกติกาดังกล่าวถึงแม้เข้าเส้นชัยพร้อม ๆ กัน ผู้ชนะไอวอรี โคสท์ แรลลีนัดนี้ก็คือ จูฮา คังค์คูเนน ยอดนักขับชาวฟินแลนด์ ซึ่งชนะซาฟารี แรลลีมาแล้วเมื่อเดือนเมษายน

และจุดหนึ่งที่น่าสังเกตก็คือ จากจำนวนรถ 50 คันที่เส้นสตาร์ท มีรถเพียง 8 คันที่ไปถึงจุดหมายปลายทาง และทั้งหมดนั้นเป็นรถที่ผลิตในญี่ปุ่น

11

ไอวอรี โคสท์ แรลลี

ครั้งที่ 17

30 ตุลาคม-3 พฤศจิกายน 2528

ชิงแชมพ์โลกประเภทผู้ขับ-รอบที่ 11

ผลการแข่งขัน

1. **จูฮา คังค์คูเนน/เฟรด กัลเลเกอร์**
   โตโยตา เซลิคา ทีซีเทอร์โบ-4 : 46 ชม.
2. **บโจร์น วัลเดการ์ด/ฮันส์ ธอร์สเซเลียส**
   โตโยตา เซลิคา ทีซีเทอร์โบ-4 : 46 ชม.
3. **อเลน อัมโบรสิโน/ดาเนียล เลอ ซาอุกซ์**
   นิสสัน 240 อาร์เอส-6 : 19 ชม.
4. **ไมค์ เคอร์คแลนด์/รอบ คอมเบส**
   นิสสัน 240 อาร์เอส-8 : 36 ชม.
5. **อูยีน ชามิม/เคลเมนท์ โคนัน**
   มิตซูบิชิ แลนเซอร์ เทอร์โบ-8 : 36 ชม.
6. **อเลสซานโดร โมลิโน/คริสเทียน มาสเซลา**
   ซูบารุ เลโอเน 4×4 (เอ)-8 : 36 ชม.

เข้าแข่งขัน 50 คัน

จบการแข่งขัน 8 คัน

(นักขับเกรดเอ เข้าแข่งขัน 4 คน)



การแข่งแรลลีชิงแชมพ์โลก ประจำปี 2528 รอบที่ **12**

อาร์ เอ ซี แรลลี

ลันชิอา เดลตา ประเดิมชัย ตอยโวเนน ชนะพลิกลอค

เรื่อง : อาสา อลิสาพห์

ท้าปีเต็มของการรอคอยในที่สุดออง**รี ตอยโว-เนน** หนึ่งในบรรดามือขับแรลลีระดับโลกซึ่งมี อายุน้อยที่สุดก็สามารถชนะอาร์ เอ ซี แรลลี เป็นครั้งที่สอง ทั้ง ๆ ที่แรลลีชิงแชมพ์โลกนัดสุดท้ายของฤดูการแข่งขันปี 2528 ซึ่งมีขึ้นบนเกาะอังกฤษ มีนักขับเกรดเอ และนักขับระดับแชมพ์โลกเข้าชิงชัยกันคับคั่ง

ลันชิอาส่ง **ลันชิอา เดลตา เอส 4** รถเทอร์โบชาร์จ ขับเคลื่อน 4 ล้อ ลงสังเวียนแรลลีชิงแชมพ์โลกเป็นครั้งแรกและก็ไม่ผิดหวัง เดลตาของ **มาร์คคู อเลน** ทำท่าเป็นผู้ชนะการแข่งขัน เมื่อสามารถนำหน้าไปตลอดใน 12 ช่วงแรก และกลับเป็นผู้นำอีกครั้งในช่วงที่ 21 หลังจากปล่อยให้ เอาดี ควาดโตร สปอร์ท อี 2 ของ **ฮานนู มิคโคลา** ช่วงชิงตำแหน่งนำไปได้ 8 ช่วง แต่โชคไม่เข้าข้าง **อเลน** เขาเสียท่าตกออกไปนอกถนนในคืนสุดท้ายของการแข่งขัน และเสียตำแหน่งแชมพ์ให้แก่ **ตอยโวเนน** เพื่อนร่วมทีมในที่สุด

ช่วงจับเวลาของอาร์เอ ซี แรลลี นัดนี้ถูกยืดให้ยาวออกไปกว่าครั้งก่อน ๆ และอาจจะด้วยเหตุนี้นี่เองจึงทำให้มีรถเข้าถึงเส้นชัยเพียง 62 คัน จากจำนวนรถที่เข้าแข่งขันรวมทั้งสิ้น 155 คัน และในบรรดาแชมพ์โลกนักขับ 4 คนที่เข้าร่วมการแข่งขัน คือ **บโจร์น วัลเดการ์ด · วัลเทร์ เริทร์ล · ฮานนู มิคโคลา** และ **ทิโม ซาโลเนน** ไม่มีใครเลยที่ไปถึงเส้นชัย

นับเป็นความสำเร็จครั้งยิ่งใหญ่ของทีม**ลันชิอา** ซึ่งชนะแรลลีชิงแชมพ์โลกเป็นครั้งที่24และเรียกฐานะผู้ผลิตซึ่งชนะการแข่งขันแรลลีชิงแชมพ์โลกมากครั้งที่สุดกลับคืนได้อีกครั้งหนึ่ง ขณะเดียวกันก็เป็นความผิดหวังครั้งสำคัญของทีม**เปอ-โฌต์** ซึ่งไม่สามารถทำสถิติเป็นทีมแรกที่ทำคะแนนได้สูงสุด "คือชนะเลิศ 8 ครั้ง ได้ดังที่หวังไว้

อาร์ เอ ซี แรลลี ครั้งที่ 34

24-28 พฤศจิกายน 2528

ชิงแชมพ์โลกประเภทผู้ขับ · รอบที่ 12

ชิงแชมพ์โลกประเภทผู้ผลิต · รอบที่ 11

ผลการแข่งขัน

1. **อองรี ตอยโวเนน/นีล วิลสัน**
   ลันชิอา เดลตา เอส 4 (บี) – 9:32:05 ชม.
2. **มาร์คคู อเลน/อิคคา คิวิมากิ**
   ลันชิอา เดลตา เอส 4 (บี) – 9:33:01 ชม.
3. **โทนี พอนด์/รอบ อาร์เธอร์**
   เอมจี เมโทร 6 อาร์ 4 (บี) –9:34:32 ชม.
4. **เพร์ เอคลุนด์/บโจร์น เซเดเบอร์ก**
   เอาดี ควาโตร (บี) – 9:58:35 ชม.
5. **จูฮา คังค์คูเนน/เฟรด กัลเลเกอร์**
   โตโยตา เซลิกา ทีซี เทอร์โบ (บี) – 10:10:53 ชม
6. **จิมมี แมคเร/เอียน กรินดรอด**
   โอเพล มันทา 400 (บี) – 10:16:01 ชม.

เข้าแข่งขัน 155 คัน
จบการแข่งขัน 62 คัน

ผู้นำการแข่งขัน

ช่วง 1–12 อเลน **ช่วง 13–20 มิคโคลา**
ช่วง 21–53 อเลน **ช่วง 54–65 ตอยโวเนน**

สรุปคะแนนผู้ขับ

1. ทิโม ซาโลเนน (ฟินแลนด์)	127
2. สติก โบลมควิสท์ (สวีเดน)	75
3. วัลเทร์ เริทร์ล (เยอรมัน)	59
4. อารี วาทาเนน (ฟินแลนด์)	55
5. จูฮา คังค์คูเนน (ฟินแลนด์)	48
ออองรี ตอยโวเนน (ฟินแลนด์)	48
7. มาร์คคู อเลน (ฟินแลนด์)	37
8. บโจร์น วัลเดการ์ด (สวีเดน)	34
9. ไมค์ เคอร์คแลนด์ (คีนยา)	26
10. เพร์ เอคลุนด์ (สวีเดน)	24

(นับคะแนนดีที่สุด 7 รายการ)

สรุปคะแนนรวมผู้ผลิต

1. เปอโฌต์	142	9. โพร์เช	24
2. เอาดี	126	10. มาซดา	22
3. ลันชิอา	70	11. ฟอร์ด	21
4. นิสส่น	56	12. ซูบารุ	20
5. โตโยตา	44	13. อัลฟา โรเมโอ	14
6. เรอโนลต์	38	ออสทินโรเวอร์	14
7. โฟล์คสวาเกน	29	15. บีเอมดับเบิลยู	9
8. โอเพล	25	เชฟโรเลต์	9

(นับคะแนนดีที่สุด 8 รายการ)

ASL อัษฎางค์คอลโชล
จุดกำเนิดเกิดจากเราโดย ภิญโญ วศินชัย



ด้วยคุณภาพและ
ฝีมือติดตั้งโดยตรง
ที่เราแห่งเดียว
เท่านั้น




กันชนบิ๊กไฟเบอร์ BENZ


กันชนบิ๊กไฟเบอร์ PEUGEOT 505


กันชนบิ๊กไฟเบอร์ BMW 520i

ฝีมือและคุณภาพทัดเทียมของนอก
"เพื่อลดดุลย์การค้า โปรดหันมาใช้ของที่ผลิต
ในประเทศไทยกันเถอะครับ"

พิเศษ รับซ่อมกันชน สปอยเล่อร์ ไฟเบอร์ทุกชนิด
ดัดแปลงตกแต่งกันชนทุกรุ่น

ออกแบบสติ๊กเกอร์โดย...
ASL STICKER

723/1 ถนนจรัลสนิทวงศ์ เลข 35 โบวล์ ติดปั๊มเชลล์ โทร. 424-3865, 424-9924

ราคายานยนต์ใหม่ และใช้แล้ว

มาตรฐาน "ฟอร์มูลา"

ข้อมูลราคา

ราคารถยนต์ และจักรยานยนต์ใหม่ ที่ตีพิมพ์ในนิตยสารฉบับนี้เป็นราคาที่สอบถามหรือได้รับเอกสารมาจากผู้จำหน่ายส่ง เป็นราคาที่ตั้งไว้สำหรับเป็นพื้นฐานการค้าในตลาดกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง "ราคาตั้ง" เหล่านี้ไม่จำเป็นจะต้องตรงกับความเป็นจริงเสมอไป เพราะยังมีขั้นตอนหรือองค์ประกอบ หรือเงื่อนไขอีกมากมายสำหรับการซื้อขายแต่ละราย ราคาที่ตีพิมพ์ไว้นี้จึงถือเป็นเพียงราคาเบื้องต้นสำหรับการต่อรองบนพื้นฐาน เงื่อนไขต่าง ๆ เท่านั้น

อีกประการหนึ่ง ผู้ค้าส่งหรือผู้ประกอบออกจำหน่ายจะเปลี่ยนแปลงราคาสินค้าของตนเมื่อใดก็ได้โดยไม่จำเป็นจะต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า สำหรับในต่างจังหวัด ราคาควรจะแพงกว่าเล็กน้อยเพราะมีค่าขนส่งบวกเข้าไว้ด้วย แต่ก็ยังมีสาเหตุอื่นที่ทำให้ราคาในต่างจังหวัดถูกกว่าในกรุงเทพฯได้เหมือนกัน

ราคารถยนต์นั่งใช้แล้ว ที่ตีพิมพ์ต่อท้ายราคารถใหม่โดยระบุเป็นรายปีไปนั้น เป็นราคาที่ประเมิน จากการสอบถาม การเก็บข้อมูล และการศึกษาเปรียบเทียบ โดยถือเอา*ค่านิยม ค่าเสื่อมราคา* และ*ความเป็นจริงในท้องตลาด* ของรถแต่ละยี่ห้อ แต่ละแบบ และแต่ละรุ่นเป็นหลัก เพื่อให้เป็น "ราคากลาง" สำหรับผู้อยากขายหรือผู้อยากซื้อ มิได้หมายความว่าในความเป็นจริงจะต้องเป็นเช่นนั้นเสมอไป และมิได้หมายความว่า จะมีจำหน่ายตามสถานที่ซึ่งระบุหมายเลขโทรศัพท์ไว้เสมอไป

เงื่อนไขในการประเมินราคามาตรฐาน

1. ต้องเป็นรถที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรุนแรงมาก่อน สภาพเดิม สีเดิม เครื่องยนต์เดิม อุปกรณ์จากโรงงานอยู่ครบถ้วน ไม่พบสนิมหรือรอยฉีกขาด สภาพทั่วไปทั้งภายนอกและภายในอยู่ในเกณฑ์ดี เป็นรถที่ใช้งานได้ทันที
2. เป็นรถที่ (ประมาณได้ว่า) ใช้งานมามากกว่าปีละ 30,000 กม. โดยเฉลี่ย
3. ยางทั้ง 5 เส้น ต้องอยู่ในสภาพดีอย่างน้อย 80% ความลึกของดอกยางวัดได้อย่างน้อย 3–4 มม.
4. อุปกรณ์ความสุขความสะดวก และความสวยงามจะช่วยให้ราคารถสูงขึ้น แต่ไม่ได้ประเมินไว้ในเงื่อนไขนี้ เพราะผู้ซื้อ/ผู้ขายอาจจะมีรสนิยมไม่ตรงกันก็ได้ อุปกรณ์ที่นอกเหนือจากอุปกรณ์มาตรฐาน ผู้ซื้อ/ผู้ขายจะต้องตกลงราคากันเอง
5. รถที่มีประกัน และกรมธรรม์มีผลบังคับใช้ ราคาย่อมสูงขึ้นตามมูลค่าและระยะเวลาตามกรรมธรรม์
6. เป็นรถที่ผ่านการชำระภาษีต่าง ๆ ค่าธรรมเนียม ค่าปรับ รวมถึงข้อผูกพันต่าง ๆ เรียบร้อยแล้ว นับแต่วันรับซื้อเป็นต้นไป ผู้รับซื้อไม่ต้องรับสภาพหนี้สินย้อนหลังอีก

หลักการที่ใช้ในการประเมินราคา

1. ราคาที่กำหนดแต่ละแบบแต่ละยี่ห้อ เป็นราคาเฉลี่ยของรถคันนั้นในแต่ละปี
2. ราคาที่กำหนดเป็นราคาซื้อ/ขายที่ไม่ผ่านคนกลาง ดังนั้นในการตกลงกับผู้ขายที่ไม่ใช่เจ้าของโดยตรงหรือการซื้อขายที่ผ่านคนกลาง ราคาอาจจะสูงขึ้นระหว่าง 10–15% แล้วแต่กรณี
3. ตัวเลขในช่องราคาเป็นตัวเลข **หลักพัน** ซึ่งเท่ากับจะต้องเพิ่มศูนย์ต่อท้ายอีก 3 ตัว เฉพาะประเภทรถที่ใช้สำหรับงานพาณิชยกรรมและรถจักรยานยนต์บอกราคาเต็มและเป็นราคารถใหม่เท่านั้น
4. รถใช้แล้วอีกจำนวนมากที่ไม่มีรายการราคาปรากฏในนิตยสารนี้ ท่านที่สนใจจะจดหมายสอบถามได้ที่ **บก.ฟอร์มูลา** ซึ่งจะตอบให้ทราบในหน้าตอบจดหมายเป็นราย ๆ ไป

LANCER'85 GALANT'85 L 200 SLENDER



ตัวแทนจำหน่าย-นิวกาแลนท์ นิวแลนเซอร์ กระบะ L 200 รถตู้ L 300 **รับใช้อย่างซื่อสัตย์ คือเอกลักษณ์ของเรา**

เชิญชมและทดลองขับได้ที่

บริษัท เอกสัมพันธ์มอเตอร์ จำกัด EMC

- 584/18-22 ถนนจรัลดนิทวงศ์ เขตบางกอกน้อย แขวงบางขุนนนท์ เขตบางกอกน้อย กรุงเทพฯ 10700 โทร. **424-1310, 424-2798**
- 64/1 ถนนเพชรเกษม เยื้องศาลเจ้าพ่อเสือ สาขาภาษีเจริญ แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ กรุงเทพฯ 10160 โทร. **467-3798**

ราคารถยนต์นั่ง

ราคา× 1,000 บาท

ยี่ห้อ และรุ่น	ราคารถใหม่ 28/85	รถใช้แล้ว จากปีที่ผลิต หรือจดทะเบียน (พศ./คศ.) 27/84	26/83	25/82	24/81	23/80	22/79 หรือก่อน
อัลฟา โรเมโอ ALFA ROMEO							*245 1171*
อัลเฟตตา 2000	—	275	220	180	—	—	150
เบร์ลินา 1750/2000	—	—	—	—	95	80	65–50
จีทีวี 1750/2000	—	—	—	265	250	—	125–95
จูลิอา 1300/1600	—	—	—	—	—	—	60–45
1600 ซูเพอร์	—	—	—	—	—	125	90
จูลิเอตตา 1800 *(รถเก่า 1600)*	519	300	285	250	—	—	—
ซุด 1200/1400	—	—	100	95	75	70	65
ออสติน AUSTIN							*(เลิกกิจการเมื่อปี 2526)*
อัลเลโกร 1300	—	—	115	100	85	80	75
1100 – 1300 – 1300 จีที	—	—	—	—	—	—	45–35
บีเอมดับเบิลยู BMW							*214 2521-7*
316 1600	—	—	265	260	250	—	—
1800 2 ป.	539	365	340	300	—	—	—
1800 4 ป.	569	415	—	—	—	—	—
320 2000	—	—	320	315	200	260	215
520 ไอ 2000 *(รถใช้แล้ว คาร์บูเรเตอร์)*	725	550	425	360	325	285	260
2000 อัตโนมัติ	755	535	—	—	—	—	—
ซีตรอง CITROEN							*234 0921-6*
บีเอกซ์ 16 อาร์เอส 1600	415	—	—	—	—	—	—
ซีเอกซ์ 20 2000	539	385	—	—	—	—	—
พัลลาส 2200/2400	—	530	435	380	350	300	285
เพรสทีจ 2400	—	570	540	500	465	395	300
จีเอส 1200	—	—	200	185	160	135	95

ราคา× 1,000 บาท

ยี่ห้อ และรุ่น	ราคารถใหม่ 28/85	รถใช้แล้ว จากปีที่ผลิต หรือจดทะเบียน (พศ./คศ.) 27/84	26/83	25/82	24/81	23/80	22/79 หรือก่อน
ไดฮัทสุ DAIHATSU							*513 3063 513 3073 579 4664 513 3065 513 1511 579 6367 579 2684 579 1959*
ชาเรด 1000 เบนซิน	—	—	120	100	85	80	—
1000 ดีเซล	265	—	—	—	—	—	—
เฟียต FIAT							*(ไม่มีรถจำหน่าย) 252 4247-50*
124 1200/1400/1600	—	—	—	—	—	—	50–35
125 1600	—	—	—	—	—	—	50–30
128 1300	—	—	—	—	—	—	50–40
131 มิราฟิโอรี เอส 1600	—	—	—	—	—	100	90–85
มิราฟิโอรี แอล 1600	—	—	—	120	110	—	—
ซูเพอร์ มิราฟิโอรี 1600	—	—	—	140	125	120	—
บราวา 1600	—	260	—	—	—	—	—
ซูเพอร์ บราวา 1600	—	270	—	—	—	—	—
ซูเพอร์ บราวา จีทีไอ 2000	—	295	—	—	—	—	—
เรซิง 2000	—	—	195	170	—	—	—
132 1800 เอส/จีแอลเอส	—	—	—	—	—	95	80–55
2000	—	—	260	240	—	—	135
อาร์เจนตา 2000	—	325	300	—	—	—	—
อาร์เจนตา 2000 5 สปีด	—	—	—	—	—	—	—
อาร์เจนตา อัตโนมัติ	—	—	—	—	—	—	—
โปลสกี 1300/1500	—	—	—	—	95	80	60–45
โปโลเนซ 1500	—	195	170	—	—	—	—
โฮลเดน HOLDEN							*513 3063 513 3073 579 4664 513 3065 513 1511 579 6367 579 2684 579 1959*
คอมโมโดร์ 1.9 เอสแอล	—	330	—	—	—	—	—
1.9 เอส แอลเอกซ์	462	340	—	—	—	—	—
2.8 เอสแอลอี	450	390	—	—	—	—	—



แชมป์โคโรลลา

บริษัท โตโยต้ามหานคร ผู้จำหน่ายโตโยต้า จำกัด

สำนักงานใหญ่ : 1194/3 ถนนพหลโยธิน
เขตบางเขน กรุงเทพฯ

โทร.513-3198,513-3225

ราคา× 1,000 บาท

ยี่ห้อ และรุ่น	ราคารถใหม่ 28/85	รถใช้แล้ว จากปีที่ผลิต หรือจดทะเบียน (พศ/คศ) 27/84	26/83	25/82	24/81	23/80	22/79 หรือก่อน
ฮอนดา *236 8855-7*							
HONDA							
แอคคอร์ด 1800 5 สปีด	419	365	—	—	—	—	—
1800 อัตโนมัติ	449	380	—	—	—	—	—
ซีวิค 1500 5 สปีด	341	290	—	—	—	—	—
อีซูซุ *513 0101-9*							
ISUZU							
เจมินี่ 1600 2 ป./4 ป.	—	—	140	125	100	90	85
อัสคา 1.8 แอลที	320	250	—	—	—	—	—
2.0 แอลเอกซ์	350	365	—	—	—	—	—
ลันเซีอา *214 2521-7*							
LANCIA							
เบตา 1800	—	—	—	—	—	—	95–80
2000	—	235	190	145	120	95	90–80
2000 คูเป	—	—	250	235	—	165	120
มาซดา *222 2700-9*							
MAZDA							
คาเพลลา 1600 ขับเคลื่อนล้อหลัง	—	—	150	135	100	—	55–40
(626) 1600 ขับเคลื่อนล้อหน้า	334	265	240	—	—	—	—
1600 คูเป	401	335	—	—	—	—	—
1800 แฮทช์แบค	386.5	320	285	—	—	—	—
แฟมิเลีย 1300 ขับเคลื่อนล้อหลัง	—	—	—	155	140	110	95–80
(323) 1300 ล้อหน้า 5 ป.	285	230	205	180	—	—	—
1300 ล้อหน้า 4 ป.	286.5	235	210	—	—	—	—
1500 ล้อหน้า 2 ป.	316	240	—	—	—	—	—
ลูเช 1500	—	—	—	—	—	—	45–30
(929) 1800 4 ป.	—	—	—	—	95	80	75–55
1800 2 ป.	—	—	—	—	135	110	95

ราคา× 1,000 บาท

ยี่ห้อ และรุ่น	ราคารถใหม่ 28/85	รถใช้แล้ว จากปีที่ผลิต หรือจดทะเบียน (พศ/คศ.) 27/84	26/83	25/82	24/81	23/80	22/79 หรือก่อน
เมร์เซเดส เบนซ์							
MERCEDES BENZ							
200	—	795	—	—	—	475	450
220	—	—	—	—	—	500	450
230 อี (รถใช้แล้ว 230/230.4)	1,050	895	775	525	465	400	—
240 ดี	—	725	—	—	—	—	—
250	—	—	—	500	465	400	325
280	—	—	—	—	500	475	400
300 ดี	—	850	—	—	—	—	—
มิตซูบิชิ *314 2061-4 314 2422-4 314 3605-11*							
MITSUBISHI							
เซเลสเต 1600 คูเป	—	—	—	—	—	—	145
กาแลนท์ 1600 ล้อหลัง	—	215	200	180	145	130	100
2000 ล้อหลัง	—	255	235	195	150	135	110
1600 ล้อหน้า	323.5	260	—	—	—	—	—
1800 ล้อหน้า	363	265	—	—	—	—	—
แลนเซอร์ 1400 ล้อหลัง	—	—	195	175	130	115	100–75
1300 ล้อหน้า	300	245	—	—	—	—	—
1500 ล้อหน้า	322.5	255	—	—	—	—	—
1600 ล้อหน้า เทอร์โบ	380	285	—	—	—	—	—
นิสสัน *215 0830-49*							
NISSAN							
บลูเบิร์ด 510 1400/1600	—	—	—	—	—	—	45–35
ยู 610 1600/1800	—	—	—	—	130	110	—
910 1600 ล้อหน้า	320	225	210	180	—	—	—
910 1800 ล้อหน้า	345	230	215	185	—	—	—
910 1800 เทอร์โบ	420	—	—	—	—	—	—
910 2000 ล้อหน้า	—	225	210	165	—	—	—
เซดริค 2000	448	315	255	200	—	—	75–60
240 ซี 2400	—	—	—	—	—	—	65–50
260 ซี 2600	—	—	—	—	165	130	100

ด่วนพิเศษสุดสำหรับขณะนี้

ทางร้านได้จัด วิทยุ เทป ยี่ห้อ โรดสตาร์ พร้อมลำโพง เสาอากาศ ติดตั้งเสร็จ ชุดประหยัด มีให้เลือกถึง 2 รุ่นด้วยกัน

1. วิทยุ เทป โรดสตาร์ AUTO STOP รุ่นใหม่ล่าสุด 14 วัตต์ พร้อมลำโพง ไพโอเนียร์ 20 W 1 คู่ เสาอากาศ ติดตั้งเสร็จ ราคาเพียง 1,900 บาทเท่านั้น

2. วิทยุ เทป โรดสตาร์ AUTO REVERSE รุ่นใหม่ล่าสุด 14 วัตต์ พร้อมลำโพงไพโอเนียร์ 20 W 1 คู่ เสาอากาศ ติดตั้งเสร็จ ราคาเพียง 2,400 บาท

และ รับติดฟิล์มกรองแสงนอกสถานที่

ฝีมือดี คุณภาพมาตรฐาน

รับประกัน 2 ปี



สนใจติดต่อสอบถามได้ที่ร้าน

เพ็ญศักดิ์ ประดับยนต์

ตรงข้ามหมู่บ้านปัฐวิกรณ์ ถ.สุขาภิบาล 1 คลองกุ่ม บางกะปิ โทร. 510-2748

ราคา× 1,000 บาท

ยี่ห้อ และรุ่น	ราคารถใหม่ 28/85	รถใช้แล้ว จากปีที่ผลิต หรือจดทะเบียน (พศ/คศ) 27/84	26/83	25/82	24/81	23/80	22/79 หรือก่อน
280 ซี 2800	—	305	285	220	195	—	—
3000 โบรก์แอม	672	—	—	—	—	—	—
มาร์ช 100	217	175	—	—	—	—	—
พัลซาร์ 1500	287	225	190	—	—	—	—
สกายไลน์ 2000	420	—	—	165	140	120	50–35
สแตนซา *(ไวโอเลท)* 160 เจ	—	—	—	—	120	100	85–60
1600 4 ป.	—	—	165	140	130	100	95–80
1600 2 ป.	—	—	160	135	125	97	95–85
1600 เอฟเอกซ์ 4 ป.	309	260	245	200	—	—	—
1800 เอฟเอกซ์ 5 ป.	340	285	260	225	—	—	—
1800 เอฟเอกซ์ 3 ป.	360	315	275	250	—	—	—
1800 เอฟเอกซ์ อัตโนมัติ	365	320	—	—	—	—	—
ซันนี 1200 ล้อหลัง	—	—	150	145	130	110	95
1500 คูเป ล้อหลัง	—	—	180	165	135	120	100
120 วาย	—	—	—	—	—	115	90
1300 ล้อหน้า	249	205	195	—	—	—	—
1300 ล้อหน้า 5 สปีด	280	230	205	—	—	—	—
1500 ล้อหน้า อัตโนมัติ	312	265	—	—	—	—	—
1500 ล้อหน้า คูเป	318	225	235	—	—	—	—
เปอโฌต์ *214 2646-8*							
PEUGEOT							
305 1600	369	—	—	—	—	—	—
504 2000	—	—	250	240	235	220	200
505 2000	479	425	390	—	—	—	—
604 2600	—	—	—	—	—	220	185
ซูบารุ *251 5935*							
SUBARU							
เอฟเอฟ 1 1100/1300	—	—	—	—	—	—	45–35
จีเอฟที 1400	—	—	—	—	—	—	70–55
จีแอล/จีแอลที 1600	—	175	150	140	135	120	100–85

ราคา× 1,000 บาท

ยี่ห้อ และรุ่น	ราคารถใหม่ 28/85	รถใช้แล้ว จากปีที่ผลิต หรือจดทะเบียน (พศ/คศ.) 27/84	26/83	25/82	24/81	23/80	22/79 หรือก่อน
จีแอลเอฟ 1800	—	215	180	165	—	—	—
1800 ฮาร์ดทอพ	—	230	205	180	—	—	—
จีอาร์ 1800	390	—	—	—	—	—	—
จีอาร์ดี 1800	410	—	—	—	—	—	—
เอสที 1600	—	—	155	140	115	90	85–70
สวิงแบค 1600	—	180	165	—	—	—	—
ซูซูกิ *245 1171*							
SUZUKI							
ฟรอนเต 550 4 ป.	—	—	—	95	90	75	—
550 2 ป.	—	—	—	90	85	70	—
800 4 ป.	179	130	115	90	—	—	—
800 2 ป.	—	120	98	84	—	—	—
โตโยตา *233 1845-9 233 6351-2 234 3946-8*							
TOYOTA							
โคโรลลา 1200 2 ป.	—	—	—	—	115	95	80
1200 4 ป.	—	—	—	—	120	115	95
1300 แวน	—	—	—	135	115	100	—
1300 4 ป. 4 สปีด	279	210	180	155	130	—	—
1300 4 ป. 5 สปีด	308	235	215	165	140	—	—
1600 4 ป. อัตโนมัติ	340	265	210	—	—	—	—
1600 ลิฟท์แบค	308	270	245	210	195	—	—
โคโรนา 1600 4 ป. 4 สปีด	327	240	195	—	—	—	95–65
1600 4 ป. 5 สปีด	349	255	210	175	150	130	115–90
1800 4 ป. 5 สปีด	390	250	200	160	145	120	100–90
1800 4 ป. อัตโนมัติ	407	—	215	180	155	—	—
1800 5 ป. 5 สปีด	407	—	200	175	—	—	—
1800 อัตโนมัติ ล้อหลัง	358	260	—	—	—	—	—
เครสลิดา 2000	—	—	—	—	—	—	145–120
คราวน์ 2000	520	—	240	200	—	—	65–50
2600	—	—	—	140	120	95	70–50
2800	—	300	260	195	135	100	80–60

ไดร์ฟอิน ออดิโอ

52/77 เยื้องซอย 130 ลาดพร้าว กม.8 บางกะปิ
กทม. โทร. 377-4210, 377-4250, 378-1963

ฉลองครบรอบ 3 ปี

ลดพิเศษเครื่องเสียง ลำโพง และอุปกรณ์ตกแต่งรถยนต์ 10-20%
วิทยุ-เทป CLARION รุ่นล่าสุด 800E พร้อมเพาเวอร์ 80 วัตต์ และ ตัวปรับลำโพงทั้งชุดติดตั้งเสร็จ ราคา 8,000 บาท มีจำนวนจำกัด



พิเศษสุดล่าหรับเดือนนี้ วิทยุเทปโรดสตาร์ รุ่นใหม่สุด 14 วัตต์ พร้อมลำโพง ไพโอเนียร์ 20 วัตต์ 1 คู่ เสาอากาศติดตั้งเสร็จ ราคาเพียง 1900 บาทเท่านั้น

ราคา× 1,000 บาท

ยี่ห้อ และรุ่น	ราคารถใหม่ 28/85	รถใช้แล้ว จากปีที่ผลิต หรือจดทะเบียน (พศ/คศ) 27/84	26/83	25/82	24/81	23/80	22/79 หรือก่อน
2800 ซูเพอร์ซาลูน	708	415	325	275	140	125	90–65
เซลิกา							
เซลิกา 1600 แอลที	—	—	—	—	—	150	140–120
1800 แอโรไดนามิค	—	—	—	—	—	225	200–175
2000 ลิฟท์แบค	—	—	—	—	—	195	180–145
คารีนา	—	—	—	—	—	—	80–65
สตาร์เลท 1000 5 ป. 4 สปีด	224	—	—	—	—	—	—
1000 5 ป. 5 สปีด	233	—	—	—	—	—	—
1300 5 ป. 5 สปีด	244	—	—	—	—	—	—
โฟล์คสวาเกน VOLKSWAGEN							
เอาดี 80/100	—	—	—	—	—	—	80–55
100 5 อี	—	—	—	165	140	—	—
บีเทิล 1100/1300/1500	—	—	—	—	—	—	75–25
ร็โรคโค 1600 คูเป	—	—	—	—	—	—	150–125
กอล์ฟ 1100	—	—	—	—	—	—	100–85
1500	—	—	230	215	190	160	135
1500 ดีเซล	—	—	250	235	210	175	150
เค 70 1600	—	—	—	—	—	—	50–40
พัทสาท	—	—	—	—	—	—	75–50
โวลโว VOLVO							
122 1800	—	—	—	—	—	—	40–35
144 2000	—	—	—	—	—	—	180–145
164 2600	—	—	—	—	—	—	140–85
244 2400 ดีแอล	699	—	—	385	360	320	295
2400 จีแอล	720	570	500	—	—	—	—
2400 จีแอลที	790	600	540	—	—	—	—
245 2400 ตรวจการณ์	796	—	—	—	—	—	—
264 2600	—	—	—	400	365	320	300
760 2300	1,100	—	—	—	—	—	—
2300 อัตโนมัติ	1,500	—	—	—	—	—	—

รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้ในงานพาณิชย์กรรม ราคาเงินสดกรุงเทพฯ

รายการ	บาท
ไดฮัทสุ *513 3063 513 3065 579 2684 513 3073 513 1511* DAIHATSU *579 4664 579 6367 579 1959*	
เอส 65 พี กระบะ 550 ซีซี *(ประกอบนอก)*	111,800
เอส 70 พี กระบะ 850 ซีซี *(ประกอบในประเทศ)*	111,800
เอส 70 วีบีแชด ตู้ทึบหลังคาสูง 1,000 ซีซี	148,500
เอส 77 กระบะ ดีเซล 1,000 ซีซี	138,500
วี 53 วี รถตู้ดีเซล	200,000
อีซูซุ ISUZU *513 0101-9*	
เคบีดี 22 ที กระบะฟาสเตอร์–แชด ดีเซล ช่วงสั้น	168,000
27 ที กระบะ ฟาสเตอร์–แชด ดีเซล ช่วงยาว	183,000
27 ทีเอส กระบะฟาสเตอร์–แชด "สเปศแคบ	190,500
ดับเบิลยู เอฟ อาร์ 51 ตู้ทึบ ดีเซล	279,000
มาซดา MAZDA *222 2700-9*	
กระบะ 1000 เครื่องยนต์เบนซิน	113,500
กระบะ 1300 เครื่องยนต์เบนซิน	123,000
บี 1600 กระบะ "แมกนัม" เครื่องยนต์เบนซิน 1600 ซีซี	155,000
บี 2200 กระบะ "แมกนัม" เครื่องยนต์ดีเซล 2200 ซีซี	186,500
เอสอาร์วาย 21 รถตู้ทึบเครื่องยนต์ดีเซล	349,000
มิตซูบิชิ MITSUBISHI *314 3605-11, 314-2061-4*	
แอล 200 กระบะ เครื่องยนต์เบนซิน 1600 ซีซี	147,000
กระบะ ช่วงสั้น เครื่องยนต์ดีเซล 2300 ซีซี	175,000
กระบะ ช่วงยาว เครื่องยนต์ดีเซล 2300 ซีซี	181,500
แอล 300 รถตู้/ไมโครบัส เครื่องยนต์เบนซิน 1400 ซีซี	208,000
รถตู้/ไมโครบัส เครื่องยนต์ดีเซล 2300 ซีซี	265,500

ต้องการโฆษณาที่ให้ผลเต็มที่
เนื้อที่นี้ยังว่าง!!!

ติดต่อ : แผนกโฆษณา นิตยสาร"ฟอร์มูลา"

ฟอร์มูลา 15 เชิงสะพานใหม่ ศูนย์การค้าเฉลิมโลก ถนนราชดำริ กทม. 10500, โทร. 253-1627, 253-7781

รายการ	บาท
นิสสัน NISSAN	*215 0830-49*
โปรเฟสชันแนล	
กระบะช่วงสั้น เครื่องยนต์เบนซิน 1600 ซีซี 4 สปีด	131,000
กระบะช่วงสั้น เครื่องยนต์เบนซิน 1600 ซีซี 5 สปีด	135,000
กระบะช่วงยาว เครื่องยนต์เบนซิน 1600 ซีซี 4 สปีด	136,000
กระบะช่วงยาว เครื่องยนต์เบนซิน 1600 ซีซี 5 สปีด	141,000
กระบะช่วงสั้นเครื่องยนต์ดีเซล 2300 ซีซี 5 สปีด	175,000
กระบะช่วงยาว เครื่องยนต์ดีเซล 2300 ซีซี 5 สปีด	180,000
กระบะช่วงยาว *(อี.แซสซีส์)* เครื่องยนต์ดีเซล	171,000
กระบะช่วงยาว ขับเคลื่อน 4 ล้อ ดีเซล 2500 ซีซี	388,000
กระบะช่วงยาว ขับเคลื่อน 4 ล้อ ดีเซล 2000 ซีซี	300,000
เออร์แวน	
ตู้/ไมโครบัส เครื่องยนต์ดีเซล 2300 ซีซี	364,000
ตู้/ไมโครบัส หลังคาสูง เบนซิน 2000 ซีซี	332,000
ตู้/ไมโครบัส หลังคาสูง ดีเซล 2300 ซีซี	384,000
แวเนตต์	
ตู้/ไมโครบัส เครื่องยนต์ดีเซล 2000 ซีซี	265,000
ซูซูกิ SUZUKI	*245 1171*
จิมนี่ กระบะขับเคลื่อน 4 ล้อ 1,000 ซีซี	198,000
จีพ 6 ที่นั่งขับเคลื่อน 4 ล้อ 1,000 ซีซี	215,000
แวน ขับเคลื่อน 4 ล้อ 1,000 ซีซี	245,000
เอสที 90 กระบะ 800 ซีซี	112,000
เอสที 90 วี มินิแวน 800 ซีซี	145,000
โตโยตา TOYOTA	*233 1845-9* *233 6351-2* *234 3946-8*
ไฮเอช ตู้ทึบ ช่วงสั้น เครื่องยนต์เบนซิน 1800 ซีซี	278,500
ตู้ทึบ ช่วงยาว เครื่องยนต์เบนซิน 1800 ซีซี	292,000
ตู้ทึบ ช่วงสั้น เครื่องยนต์ดีเซล 2400 ซีซี	335,500
ตู้ทึบ ช่วงยาว เครื่องยนต์ดีเซล 2400 ซีซี	354,000
ไลท์เอช ตู้ทึบ เครื่องยนต์ดีเซล 1800 ซีซี	268,000

รายการ	บาท
ไฮลักซ์ กระบะช่วงสั้น เครื่องยนต์เบนซิน 1600 ซีซี	143,000
กระบะ ช่วงยาว เครื่องยนต์เบนซิน 1600 ซีซี	149,000
กระบะช่วงสั้น เครื่องยนต์ดีเซล 2400ซีซี	175,000
กระบะช่วงสั้น เครื่องยนต์ดีเซล 2400 ซีซี 5 สปีด	180,000
กระบะ ช่วงยาว เครื่องยนต์ดีเซล 2400 ซีซี	180,000
กระบะช่วงยาว เครื่องยนต์ดีเซล 2400 ซีซี 5 สปีด	188,000
กระบะ เอสอาร์ 5 เครื่องยนต์ดีเซล 2400 ซีซี 5 สปีด	199,000
กระบะ ขับเคลื่อน 4 ล้อ เครื่องยนต์เบนซิน 2000 ซีซี	317,000
กระบะ ขับเคลื่อน 4 ล้อ เครื่องยนต์ดีเซล 2400 ซีซี	354,000
เปอโฌต์ PEUGEOT	*214 2646-8*
504 กระบะดีเซล 2300 ซีซี	199,500
โฟล์คสวาเกน VOLKSWAGEN	*286 4841,286 6208*
ทรานสปอร์เตอร์ ไมโครบัส เครื่องยนต์เบนซิน 2000 ซีซี	465,000
ไมโครบัส เครื่องยนต์ดีเซล 1600 ซีซี เทอร์โบ	565,000
รถพยาบาล สำเร็จรูป	390,000
ซันโคร 4×4 เครื่องยนต์เบนซิน 2000 ซีซี	645,000



ต้องการโฆษณาที่ให้ผลเต็มที่
เนื้อที่นี้ยังว่าง!!!

ฟอร์มูลา

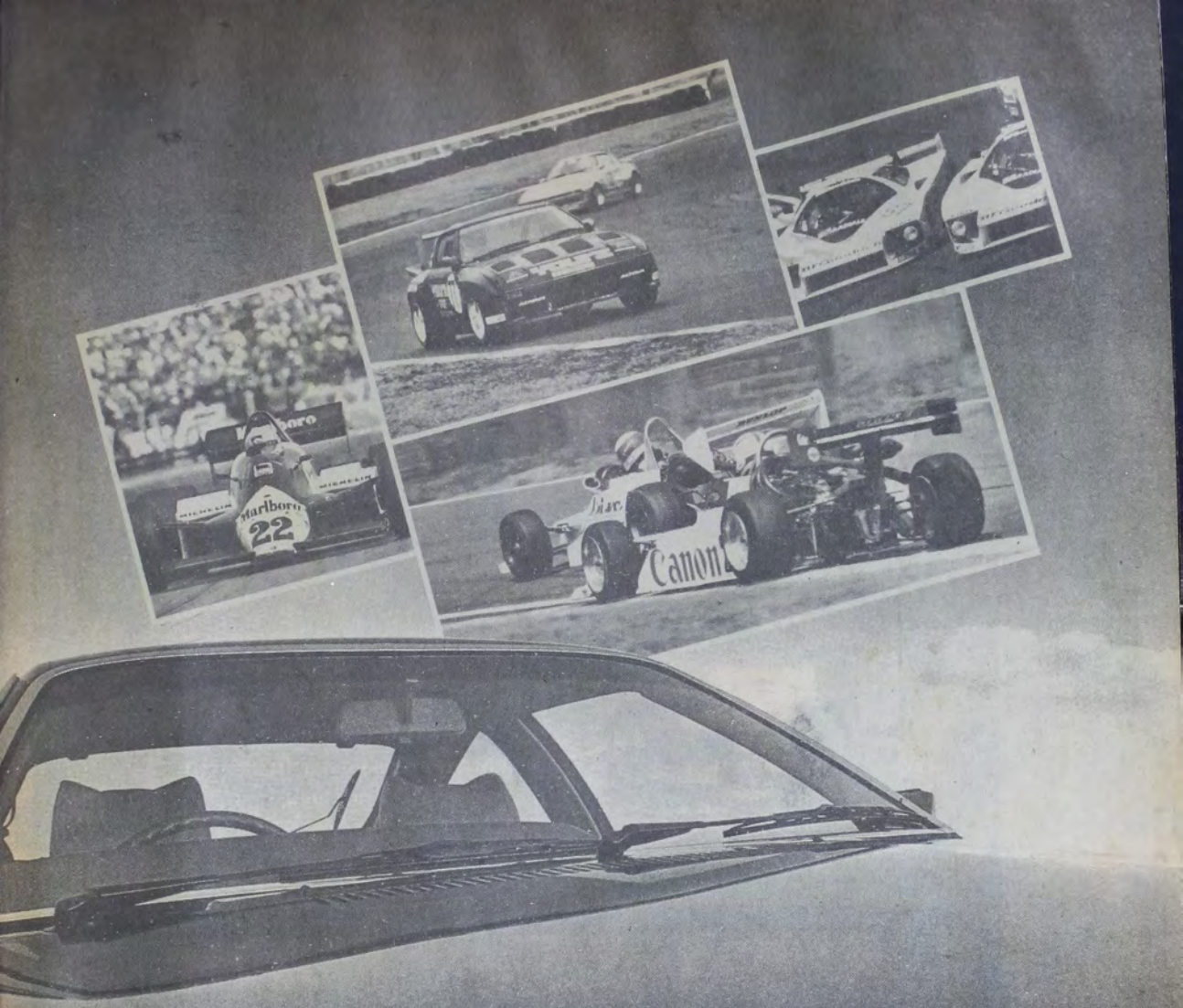
ติดต่อ : แผนกโฆษณา นิตยสาร "ฟอร์มูลา"

15 เชิงสะพานใหม่ ศูนย์การค้าเฉลิมโลก ถนนราชดำริ กทม. 10500, โทร. 253-1627, 253-7781

ราคารถจักรยานยนต์ใหม่

ยี่ห้อ / รุ่น	เงินสด	ดาวน์	เงินผ่อน (ระยะ/เดือน) 12	14	18	20	24	26
ฮอนดา HONDA *258 0130-6*								
ซี 900 คัสตอม 2	18,700	6,700	1,360	1,220	1,030	960	—	—
		7,700	1,250	1,115	945	880	—	—
ซี 900 คัสตอม เอม 2	19,600	7,300	1,395	1,250	1,055	985	—	—
		7,900	1,330	1,190	1,000	940	—	—
จีแอล-เอน	23,000	9,400	1,515	1,355	1,135	1,060	945	—
		11,000	1,335	1,195	1,005	940	835	—
จีแอล-เอกซ์	24,100	9,800	1,590	1,425	1,195	1,115	995	—
		11,900	1,360	1,215	1,020	955	850	—
เจเอกซ์ 100 เอส 4	20,500	8,000	1,395	1,245	1,045	975	870	—
		8,600	1,325	1,185	995	930	830	—
ทีจี 125 วิง	23,500	8,500	1,670	1,495	1,255	1,170	1,045	—
		9,400	1,570	1,405	1,180	1,110	985	—
สกูเตอร์ ลีด	22,900	8,900	1,560	1,395	1,170	1,095	980	—
		11,000	1,325	1,185	995	930	830	—
เอชเอกซ์ 135 ไฟจ์เตอร์	28,500	9,500	2,115	1,890	1,590	1,485	1,325	1,185
		11,400	1,905	1,700	1,430	1,335	1,195	1,050
เอมทีเอกซ์ 125 อาร์	35,000	12,000	2,560	2,290	1,920	1,795	1,600	1,410
		13,800	2,380	2,110	1,770	1,655	1,475	1,300
คาวาซากิ KAWASAKI *245 5573-9*								
ซันนี่ จอย	17,900	7,000	1,235	1,105	935	875	—	—
		7,900	1,135	1,015	855	800	—	—
จีทีโอ มัค 4	25,900	9,000	1,885	1,680	1,415	1,320	1,180	1,040
		10,400	1,725	1,545	1,295	1,210	1,080	955
เออาร์ 125	32,000	10,600	2,385	2,130	1,790	1,670	1,495	1,315
		13,000	2,115	1,890	1,590	1,485	1,325	1,165
เออาร์ 125 อาร์เอส	34,500	12,000	2,505	2,240	1,880	1,755	1,570	1,380
		13,800	2,305	2,060	1,730	1,615	1,445	1,270
เอเอกซ์ 1	21,500	7,500	1,590	1,420	1,200	1,120	—	—
		8,600	1,465	1,310	1,105	1,035	—	—
จีทีเอกซ์	32,000	10,600	2,385	2,130	1,790	1,670	1,495	1,315
		13,000	2,115	1,890	1,590	1,485	1,325	1,165
ซูซูกิ SUZUKI *314 3323*								
อาร์ซี 80/80 เอส	19,500	7,000	1,420	1,270	1,070	1,000	—	—
		7,800	1,330	1,190	1,005	940	—	—
อาร์ซี 80 ดี	20,500	7,500	1,475	1,320	1,115	1,040	—	—
		8,600	1,350	1,210	1,020	955	—	—
อาร์ซี 100/100 เอส	21,500	7,900	1,545	1,380	1,165	1,090	—	—
		8,600	1,465	1,310	1,105	1,035	—	—
อาร์ซี 100 ดี	22,500	8,500	1,590	1,420	1,200	1,120	—	—
		9,300	1,500	1,340	1,130	1,060	—	—
ทีอาร์ 100	20,500	7,500	1,450	1,295	1,090	1,015	910	—
		8,600	1,330	1,185	1,000	930	830	—
ทีอาร์ เอส	23,500	8,500	1,670	1,495	1,255	1,170	1,045	—
		9,400	1,570	1,405	1,180	1,110	985	—
ทีอาร์ แซด	25,000	8,500	1,840	1,640	1,380	1,290	1,150	1,015
		10,000	1,670	1,495	1,250	1,170	1,045	920
ทีเอส 125 อีอาร์ดี	26,500	10,500	1,785	1,590	1,340	1,250	1,115	—
		12,000	1,615	1,445	1,215	1,130	1,010	—
เวสปา VESPA *391 6764 392 3490*								
พีเอกซ์ 150 อี	39,000	12,100	2,915	2,595	2,170	2,020	1,795	1,650
		16,100	2,480	2,210	1,845	1,720	1,530	1,405
ยามาฮา YAMAHA *235 1415-20 245 7820-9*								
วาย 80 เจ (เมท)	19,600	7,000	1,430	1,280	1,080	1,010	—	—
		7,800	1,340	1,200	1,010	945	—	—
วาย 80 (เบลล์)	19,800	7,500	1,395	1,250	1,055	985	—	—
		8,500	1,280	1,150	970	905	—	—
อาร์เอกซ์-เอส	26,600	8,800	1,980	1,770	1,485	1,390	1,240	—
		10,700	1,770	1,580	1,330	1,240	1,110	—
อาร์เอกซ์-เค	30,100	10,200	2,215	1,980	1,665	1,555	1,390	1,220
		12,400	1,975	1,760	1,480	1,385	1,235	1,085
อาร์แซด 125	40,000	13,200	2,985	2,665	2,240	2,090	1,870	1,645
		16,000	2,675	2,390	2,005	1,875	1,675	1,475
ดีที 100 เอกซ์เอส	27,000	10,000	1,895	1,690	1,420	1,330	1,185	—
		11,200	1,760	1,570	1,320	1,235	1,100	—
ดีที 125 เอมเอกซ์	34,000	11,800	2,475	2,210	1,855	1,735	1,550	—
		13,600	2,275	2,030	1,705	1,595	1,425	—
ดีที 175 เอมเอกซ์	37,500	13,300	2,695	2,410	2,025	1,890	1,690	—
		15,000	2,505	2,240	1,880	1,755	1,570	—

ราคานี้สิ้นทราบสิ้นสุด 20 ธันวาคม 2528



- ข่าวรถใหม่
- ข่าวธุรกิจในแวดวงรถยนต์
- ทดสอบรถใหม่
- เทคนิครถยนต์
- บทความ-สรุป-วิเคราะห์
- รายงานการแข่งขัน

เรารวบรวมเรื่องเหล่านี้....อย่าง
พิถีพิถัน....ไว้ให้คุณโดยเฉพาะ

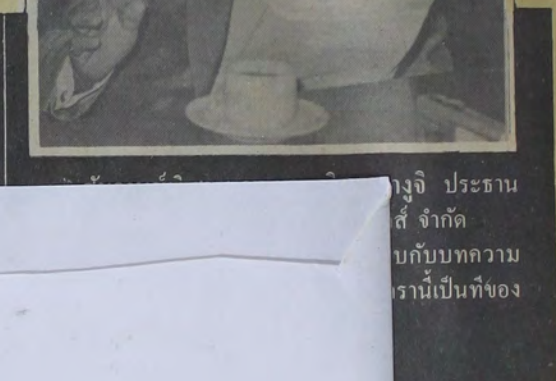
ฟอร์มูลา สาระสะใจคนรักรถ

แย้มดูฉบับหน้า

ฉบับหน้ามกราคม 2529 เริ่มศักราชใหม่ โปรดคอยติดตามอ่าน....











ฉบั

เจษฎา ตณฑเศรษฐ หลงจากทหางเหนไปทำธุรกิจส่วนตัวเสียนานสองนาน ใครที่ชอบอ่านเรื่องน่ารู้สารพัดสาร-พันเกี่ยวข้องทางด้านเทคนิครถยนต์ละก็พลาดไม่ได้!

ท้ายที่สุด...ขอให้คุณผู้อ่าน "ฟอร์มูลา" ทุกท่านจงประสบโชคดีตลอดปีใหม่ 2529 นี้นะคะ

สุกานดา ปภัสร์พงษ์



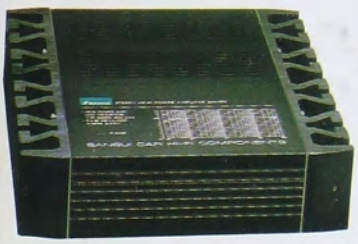
SANSUI CAR AUDIO

Sansui



RX-610 วิทยุ-เทปสเตอริโอ รุ่นไฮเพาเวอร์

● กำลังขยาย 20 วัตต์ ต่อข้างที่ 4 โอห์ม ● ตั้งสถานีล่วงหน้า 24 สถานี ● PRESET SCAN เวียนบอกสถานีตามลำดับที่ตั้งไว้ ● AM IF BANDWIDTH ให้การรับที่ชัดเจนกว่า ● เทป POWER LOADING ระบบใหม่ ให้ความนุ่มนวลในการเลื่อนสอดใส่เทป ● AMPS ค้นหาเพลงในเทปตามความต้องการ ● AUTO TAPE SELECTOR ปรับหัวเทปกับชนิดของเทปโดยอัตโนมัติ ● ขจัดเสียงรบกวนด้วย ระบบ DOLBY B ● ต่อเชื่อมกับ GRAPHIC EQ และเพาเวอร์ได้ ● มีปุ่มควบคุม BASS/TREBLE และ LOUDNESS ● เปลี่ยนสีไฟหน้าปัดเป็นเขียวหรือส้มได้ตามต้องการ ● RCA PREOUT



SM-100 เพาเวอร์แอมป์ 110 วัตต์

● ความเพี้ยน 0.008%
● ความถี่ตอบสนอง 10-70,000 H_z
● บริดโมโนได้

เชิญสัมผัสได้แล้ววันนี้ที่ผู้แทนจำหน่ายทั่วประเทศ

หจก.วณิชย์ นอร์ดเมนเด้

273-277 ตรงข้ามโรบินสันดีพาร์ทเม้นท์สโตร์
ถนนราชดำริ กรุงเทพฯ โทร.2530645, 2530165, 2530493



เอสโซ่ 500
เพิ่มความมั่นใจ...เมื่อใช้เบรค

น้ำมันเบรคเอสโซ่ 500 ผลิตขึ้นสำหรับการใช้เบรคในทุกสถานการณ์และทุกระดับความเร็ว

การทำงานของน้ำมันเบรคเอสโซ่ 500 ให้ผล 100% แม้จะบรรทุกเต็มอัตรา หรืออยู่ภายใต้ภาวะอุณหภูมิสูง เพราะน้ำมันเบรคเอสโซ่ 500 มีคุณสมบัติพิเศษ ที่สามารถทนความร้อนได้ถึง 500° ฟ

น้ำมันเบรค เอสโซ่ 500



ใช้ได้ทั้งเบรคจาน (disc brake) และเบรคดุม (drum brake) ตลอดจนระบบคลัทช์ คุณจะหยุดรถได้ดังใจและปลอดภัย

Esso

เอสโซ่ พิถีพิถัน เพื่อประกันคุณภาพ

An affiliate of Exxon Corporation