ฟอร์มูลา

'86-1
สาระสะใจคนรักรถ
ISSN 0125-2658
25 บาท



แถมฟรี
Off Stage

ทดสอบ: ฟอร์ด มาราธอน ใหม่
ขบวนการรถญี่ปุ่นใหม่ปี '86
ความก้าวหน้าในโลกรถยนต์
สรุปกรองด์ปรีซ์ / แรลลี '85

สู่มิติใหม่แห่งการหล่อลื่น
เฮลิกส์...ให้ชีวิต





เฮลิกส์ คือน้ำมันเครื่องใหม่ล่าสุดจากเชลล์ ผ่านการวิจัยและผลิตด้วยเทคโนโลยีขั้นสูง ผสมสารเคมีพิเศษ เพื่อให้ทุกอณูน้ำมันเต็มเปี่ยมด้วยคุณสมบัติเยี่ยมยอด จนบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำทั่วโลกยอมรับตรงกันว่า เหมาะที่สุดสำหรับใช้งานกับรถของตน เหนือชั้นกว่ามาตรฐานสากล API SF/CC และอีกหลายสถาบันชั้นนำของโลก

- เฮลิกส์ ทนต่อสภาวะอุณหภูมิสูงสิ้น และยาวนานของเครื่องยนต์ (THERMAL STABILITY) และยังหล่อลื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ แม้แต่ในอุณหภูมิร้อนจัดของเครื่องยนต์เบนซินระดับเทอร์โบชาร์จ ซึ่งร้อนถึง 350° ซ จึงเหมาะที่สุดสำหรับใช้งานในเขตร้อน โดยเฉพาะประเทศไทย ซึ่งเครื่องยนต์ส่วนมากมีความร้อนสูง เนื่องจากติดเครื่องปรับอากาศ
- เฮลิกส์ ทนต่อการเสียดสีรุนแรง (SHEAR STABILITY) จึงช่วยลดการสึกหรอแก่เครื่องยนต์
- เฮลิกส์ ช่วยลดแรงเสียดทาน (FRICTION REDUCER) เพิ่มประสิทธิภาพให้เครื่องยนต์
- เฮลิกส์ รักษาความข้นใสคงที่ (STAY IN GRADE) ในทุกอณูน้ำมัน จึงให้การหล่อลื่นได้เต็มประสิทธิภาพแก่เครื่องยนต์
- เฮลิกส์ รักษาความสะอาดของเครื่องยนต์ (DETERGENCY/DISPERSANCY) ช่วยชะล้างกระจายเขม่าได้ดีเยี่ยม จึงช่วยให้เครื่องยนต์สะอาดอยู่เสมอ
- เฮลิกส์ ผลิตจากน้ำมันพื้นฐานที่กลั่นมาเป็นพิเศษ ซึ่งมีการระเหยหายต่ำมาก (LOW VOLATILITY LOSS) จึงลดอัตราการกินน้ำมันเครื่องให้ต่ำกว่าปกติ
- เฮลิกส์ มีสารพิเศษมากกว่า (SPECIAL ADDITIVES) จึงใช้งานได้ยาวนานกว่าน้ำมันเครื่องทั่วไป

วางใจ...เมื่อใช้เชลล์



แค่ปกสวย คุณตัดสินคุณค่าหนังสือได้ไหม

หนังสือมิใช่เครื่องประดับบ้าน มิได้มีไว้เรียงรายสวยงามบนหิ้ง แต่หนังสือคือขุมปัญญา คุณค่าของหนังสือจึงอยู่ที่เนื้อหาไม่ใช่แค่ปกสวย ๆ ภายนอก

วิธีเดียวที่จะตัดสินคุณค่าหนังสือ คือ เริ่มอ่านจากหน้าแรก และพยายามเข้าถึงหัวใจของผู้เขียน

หนังสือหลายพันเล่มจึงยังคงถูกรักษาไว้บนชั้น ปีแล้วปีเล่า ก็เพราะเนื้อหาที่คงคุณค่าน่าอ่านอย่างเป็นอมตะ

ดังนั้นหากคุณคือผู้ใฝ่หาคุณภาพ ใช่เพียงพิจารณาเปลือกนอกอย่างผิวเผิน

คุณจะพิถีพิถันกับทุกสิ่งในชีวิต ตั้งแต่น้ำหอมที่คุณใช้ รถที่คุณขับ และแม้กระทั่งคอนยักที่คุณดื่ม

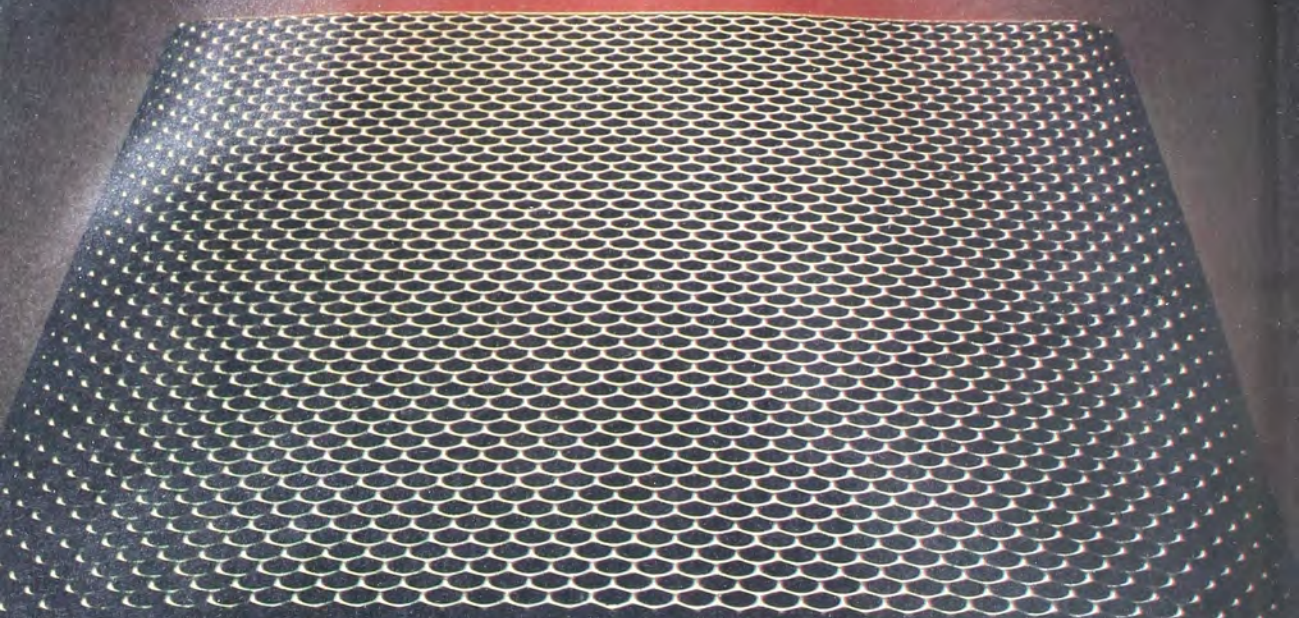
และนี่คือ เหตุผลว่า ทำไมผู้ใฝ่หาสิ่งที่ดีกว่าในชีวิต จึงดื่มคิวเว่ ชูพีเรีย

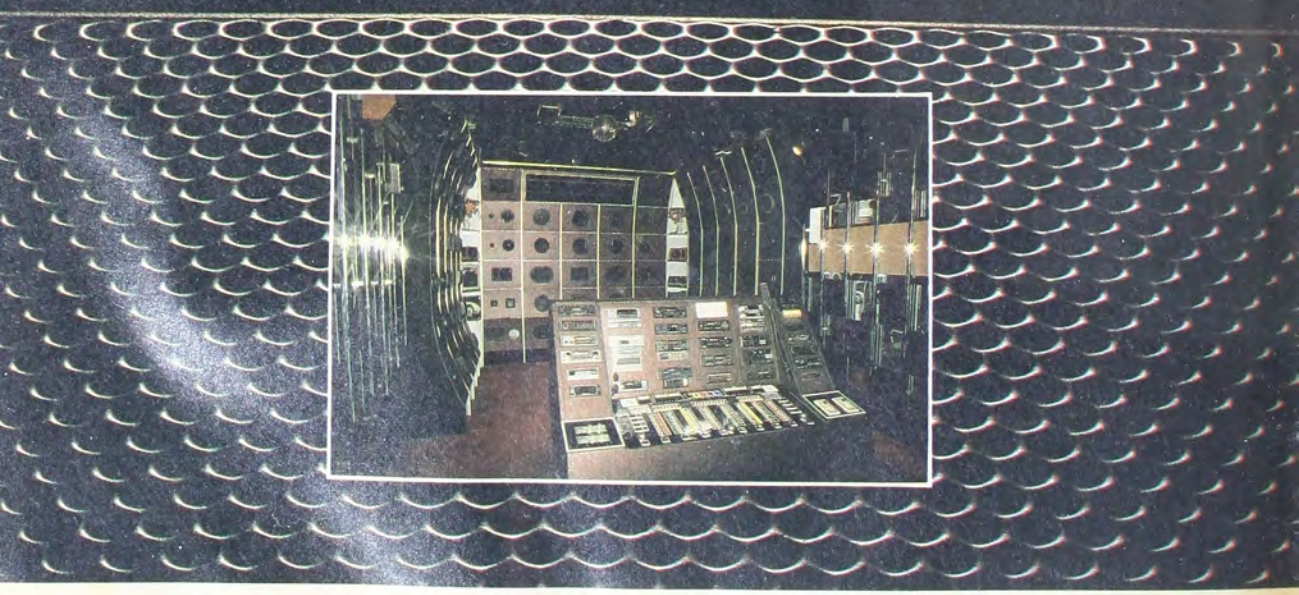
เฮนเนสซี่
คิวเว่ ชูพีเรีย
แค่ชื่อก็บอกอยู่แล้ว



KEF AUTOMOTIVE SERIES

GT200 ได้รับรางวัลการออกแบบและวิศวกรรมยอดเยี่ยมจากงาน CES'85
ที่อเมริกา และรางวัลผลิตภัณฑ์ยอดเยี่ยมจากประเทศอังกฤษ





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 หลังสุขี่เท็กซัส โรบินสัน กทม. โทร. 253-9449

This is Nakamichi

Nakamichi

เหนือกว่าทุกกรณีในวงเงินเท่ากัน

นากามิชิที่คุณ ๆ รู้จักดีคือเครื่องเสียงที่สูงทั้งคุณภาพและเทคโนโลยี ยากที่จะหายี่ห้ออื่นในราคาเดียวกันทาบได้ นากามิชิรุ่นแล้วรุ่นเล่าไม่เคยทำให้คุณผิดหวัง พิสูจน์ได้จากการได้รับรางวัลไฮไฟกรังด์ปรีซ์จากอเมริกา 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 (รับประกัน 2 ปีเต็ม)

TD-400/300 Mobile Tuner/Cassette Deck
พัฒนาใหม่ล่าสุดจากนากามิชิ



ผู้แทนจำหน่ายแต่ผู้เดียวในประเทศไทย

บริษัท อีเล็คทริคเซลส์ จำกัด

113/5 ถนนสุริวงศ์ เยื้องโรงแรมเซอราตัน เขตบางรัก กทม. 10500 โทร.236-2805, 234-6529, 233-8236

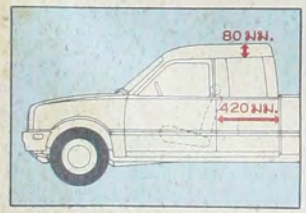
สบาย...สไตล์เก๋ง

ISUZU ฟาสเตอร์แซด สเปซแค็บ

SPACECAB



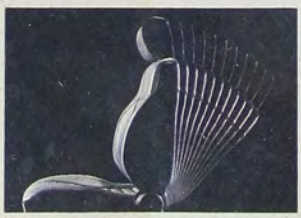
ฟาสเตอร์แซด สเปซแค็บ ผลงานสร้างสรรค์ใหม่ล่าสุด ที่อีซูซุประสบผลสำเร็จในการผสมผสานรูปลักษณ์ของรถเก๋งเข้ากับปิคอัพ ได้อย่างสอดคล้องสมบูรณ์แบบที่สุด นับแต่รูปทรงแบบสปอร์ตสวยไม่ซ้ำใคร จนถึงความสุขสบายดุจเดียวกับรถเก๋งชั้นดี เนื้อที่ห้องโดยสารกว้างใหญ่ โอ่อ่า...หรูหรา ให้ประโยชน์ใช้สอยคุ้มค่าเหนือกว่ารถในระดับเดียวกัน ที่สำคัญ... สเปซแค็บ ประหยัดน้ำมัน ประหยัดค่าซ่อม และราคาขายต่อสูงเหมือน ฟาสเตอร์แซด รุ่นมาตรฐาน



ห้องโดยสารขนาดกว้างใหญ่ขึ้นกว่าเดิมถึง 35% กว้างที่สุดในระดับเดียวกัน
ออกแบบหลังคาให้สูงขึ้น 80 มม. พร้อมพื้นที่หลังเบาะกว้างขวางถึง 420 มม.



เบาะนั่งใหม่
แบบแยก (BUCKET SEAT) หรูหรา
ออกแบบตามหลักสรีรศาสตร์ รูปทรงโค้งรับกระชับตัว ไม่เมื่อยล้าเมื่อเดินทางไกล **พร้อมพื้นที่หลัง** เบาะ กว้างขวางเหลือเฟือ สำหรับเก็บสัมภาระจำเป็น



เบาะนั่ง ปรับเลื่อนหน้า-หลัง และปรับเอนได้ทุกระดับตามต้องการ



สำหรับงานสมบุกสมบัน ให้ อีซูซุ รุ่นมาตรฐานรับใช้ท่าน

สติกเกอร์ใหม่ สวยเฉียบเฉียว ออกจำหน่ายแล้ว

โชว์รูม...ศาลาฟาสเตอร์ (ในเขตกรุงเทพมหานคร)

บริษัท อีซูซุกรุงเทพ จำกัด
สำนักงานใหญ่ บางจาก ติดบริษัทสหยูเนี่ยน โทร. 311-0140, 311-0419, 311-5046-47
สาขาบางแสน ใกล้สามแยกเกษตร โทร. 513-2804
สาขาศรีอยุธยา ศรีอยุธยา 21 ตรงข้ามซอยพิบูลย์วงศ์ โทร. 392-6075
สาขาสุขุมวิท ถนนสุขุมวิท ตรงข้ามซอย 71 โทร. 394-6303, 394-6349, 394-4046
สาขาลาดพร้าว ถนนลาดพร้าว ติดเสริมมิตรก้อดาดาร์ โทร. 538-1040
สาขาลาดพร้าว ถนนลาดพร้าว ตรงข้ามอาคาร 3 เอ็ม โทร. 251-6715-6

บริษัท อีซูซุนครหลวง จำกัด
สำนักงานใหญ่ สุขสวัสดิ์ เรือสะพานตรงคนอง โทร. 468-9623, 468-9730, 468-8129
สาขาพระราม 4 ตรงข้ามวิทยาลัยการอาชีพกรุงเทพ โทร. 391-3897, 391-1613
สาขานนทบุรี ตรงข้ามรุ่งสายโทรศัพท์นนทบุรี โทร. 525-2798, 525-1990
สาขาบางแค ตรงข้ามการเคหะร่วมฯ โทร. 421-1869
สาขาสามอินพลา กม.8 ถนนสุขาภิบาล 1 โทร. 510-9175
สาขาดอกจันทน์ ซอยท่าวิฑูรย์ ถนนสุขาประดิษฐ์ โทร. 211-8418

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

บริษัท อีซูซุมหานคร จำกัด
สำนักงานใหญ่ ปิ่นเกล้า เลี่ยงพาต้าปิ่นเกล้า โทร. 424-0460, 424-1785, 424-0507
สาขาเพชรบุรีตัดใหม่ ติด ร.ร.วัดธรรมมงคล โทร. 314-7124-5
สาขาเพชรบุรีตัดใหม่ เลี่ยงอีกสาขาพัฒนาพิบูลย์ โทร. 314-2736
สาขาสามย่าน (ใหม่) ตรงข้าม กานดอซี ภัตตาคาร ถ.พระราม 4 โทร. 251-5021, 251-5783, 251-7909, 252-2731

อะไหล่และบริการเชิญติดต่อ ศาลาฟาสเตอร์ศูนย์บริการซ่อมอีซูซุ

ต่างจังหวัดติดต่อผู้จำหน่ายอีซูซุใกล้บ้านท่าน

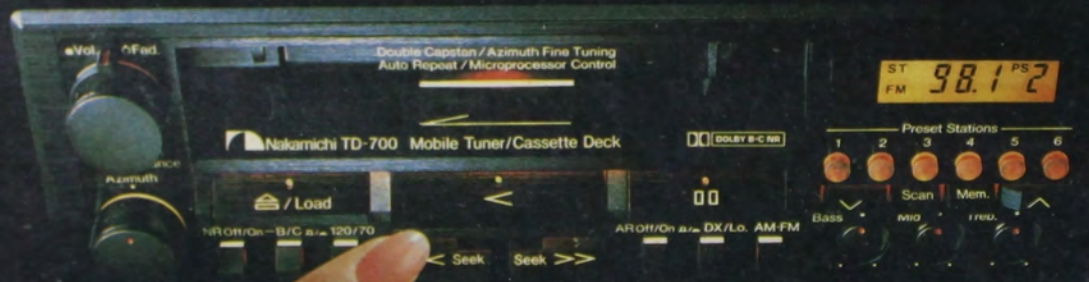
ISUZU อีซูซุ รู้คุณค่าน้ำมันทุกหยด

บริษัท ตรีเพชร อีซูซุ เซลส์ จำกัด

ประสิทธิวิทยุ

ผู้บุกเบิกระบบเสียงติดรถยนต์ชั้นสูงย่านฝั่งธน และศูนย์นากามิชิ

กว่า 10 ปีที่ประสิทธิ์วิทยุเป็นผู้บุกเบิกการติดตั้งระบบเสียงติดรถยนต์ชั้นสูงย่านฝั่งธน เรามีทีมงานติดตั้งเครื่องเสียงที่ชำนาญด้านนี้โดยเฉพาะ ช่างทุกคนได้รับการฝึกงานอย่างโชกโชน แน่นด้วยประสบการณ์อย่างยากหาตัวจับ.พร้อมพร้อมในบริการ เชิญทดสอบระบบเสียงที่ถูกต้องสมบูรณ์ ในห้องทดลองเสียงระดับโปร ก่อนตัดสินใจเลือกซื้อ ประสิทธิ์วิทยุขอแนะนำระบบเสียงติดรถยนต์ชั้นสูงของนากามิชิ **B&W** และ **KEF** ที่เข้ากันได้ดีโดยนำเอาเทคโนโลยีชั้นสูงของระบบบ้านมาใช้ในรถยนต์ มั่นใจได้ว่าท่านจะได้รับคุณภาพคุ้มค่ากับทุกบาทที่เสียไป โดยเฉพาะราคาสินค้าของเรามาตรฐานไม่มีการโชกกระเป๋าของคุณอย่างเด็ดขาด นอกจากนี้เรายังจำหน่าย ติดตั้ง ซ่อมแอร์ วิทยุ-เทป คอนโซลหุ้มเบาะ อุปกรณ์ประดับยนต์ชั้นสูงทุกชนิด รวมทั้งกันชนบิ๊กบั๊มเปอร์และสปอยเลอร์หน้าหลังสวยงามสำหรับรถทุกยี่ห้อ



รุ่นใหม่ล่าสุด TD 400/300



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

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

58

66

78

94


ถ่ายปก : พิจารณ์ แขมมณี

เรื่องทั่วไป

บทบก. 10
: สรุปภาวะตลาดรถ'28 และรถใหม่'29

จดหมาย 12
: มองคนละมุม
: เปอโยต์ 305 จะเข้ามาไหม?
: เปลี่ยนเครื่องใหม่แล้วมันกลุ้ม !?

บันทึกข่าวในรอบเดือน 20
: บีโอไอ ช ลอเครื่องดีเซล
: ราคาน้ำมันรัฐยังอ้ำอึ้ง
: "แกสโซออยล์" มาอีกแล้ว
: ปตท.ทุ่มหนักหาน้ำมัน
: บีพี. ได้หาน้ำมันบนดิน/น้ำ
: ครม. ดึงไทยออยล์ทบทวน
: ภัยจราจรพูดได้ทั้งชาติ
: กรมทางชอบมะตอยน้ำ

มองคนละมุม 24
: ไม่อยากตาย แต่กลัวมีดหมอ
: โกรธแม่แต่ตีลูก

ขอบถนน 26
: สถิติ : จราจรเกมส์'85

อย่างนี้ก็มีด้วย ?!? 28
: แรลลี่ คาร์ จอมกวาด

ข่าวรอบโลก 39
: "พีระ" สิ้นพระชนม์
: เกาหลี บุกแคนาดา
: ประเทศรวยรถ
: เดือนละ 48 ล้านกิโลเมตร
: ถนนเลวทำให้สิ้นเปลือง
: ตะวันออกพิชิตตะวันตก
: โตโยตาเผยเป้าผลิตปี'29
: โปรแกรมแข่งรถปี'29
: โตโยตาสร้างโรงงานในอเมริกา
: ยอดขายรถอังกฤษปี'28
: เปอโยต์ 205 ผ่านหลักล้าน

ข่าวถนนใหม่ 50

สังคม "ฟอร์มูลา" 87

รถใหม่

รถใหม่ในประเทศ 73
: มาซดา 323
: สเปศ แวกอน

รถใหม่ต่างประเทศ 78
: ฮอนดา เลเจนด์
: นิสสัน ซันนี
: โตโยตา เซลิคา

รถยั่วกิเลส (คนรวย) 94
: สารพันเบนซ์ใหม่

เทคนิค

การแก้ปัญหาเทอร์โบของนิสสัน 98

เขาว่าอย่างนั้น...จริงไหม? 100
: เทอร์โบประหยัดกว่าเครื่องยนต์ธรรมดา จริงไหม?

ความก้าวหน้าในโลกรถยนต์ (4) 102
: พลาสติค : กับส่วนประกอบรถยนต์

ดีเซล ชาวบ้าน 107

ทดสอบ

ผลทดสอบรถจากรอบโลก 56
: เปอโยต์ 309 1.3 จีแอล

ฟอร์ด มาราธอน ยูที 60 58

ธุรกิจ

ข่าวธุรกิจในประเทศ 43
: ฟอร์ด มาราธอนออกแล้ว
: ปตท.เปิดสอนการขาย
: ธนบุรีแหวกประเพณี
: อีซูซุจัมโบ 200 แล่นโลด
: สยามกลการมาแนวใหม่
: ฮอนดาเพิ่มโชว์รูม
: ฟังเขาว่า

มาตรวัดตลาดรถ 52
: มองตลาดรถยนต์ 2529

สนทนาธุรกิจ 112
: อีซูซุ มหานคร
: ไส้กรองพีเอมซี

ราคายานยนต์ใหม่-ใช้แล้ว 135

อุปกรณ์

พญาน้อยชมตลาด 84
: กันกระแทกอเนกประสงค์
: วิวหลัง "ดาวดวงน้อย"
: กำจัดคราบปราบสนิม
: เรื่องของคนรักหม้อน้ำ
: แดมเพอร์ชั้นยอด
: ชุมทางเฟอร์นิเจอร์รถ
: พิชิตฝุ่นที่ผ้าเบรค

แข่งรถ

ข่าวแข่งในประเทศ 114
: ริมขอบสนามแข่ง
: สะกิดความเร็ว
: แข่งความมันส์ฉบับกระเป๋า
: 5 ธันวามหาราชแรลลี่

ข่าวแข่งต่างประเทศ 126
: สรุปผลการแข่งกรองด์ปรีซ์และแรลลี่ 28

พิเศษ

สัมภาษณ์พิเศษ 30
: มาซามิ คาวากุจิ

10 ข่าวเด่น - 10 คนดัง 46

ดูเหล็กชมวิวกับ BMW 66

แง้มดูฉบับหน้า 142

คณะผู้จัดทำ

ผู้อำนวยการ ขวัญชัย ปภัสร์พงษ์

กองบรรณาธิการ

หัวหน้ากองบรรณาธิการ ศรีรัตน์ ปวงกลาง

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

ที่ปรึกษาฝ่ายภาพ

พิจารณ์ แรมมณี

กองโฆษณา

ผู้จัดการกองฯ อัจฉรา บุญมุสิก

ผู้ช่วยผู้จัดการกองฯ ศรีนวล ชาติศิริทรัพย์ ปรีดา ฐนิดย์ มาวิน ประกายเกียรติ

กองโฆษณา บุญเรือน รักสัตย์ ธีระศักดิ์ ศิริรัตน์ ประสิทธิ์ ทิสดีธนพร

กองศิลป์

หัวหน้ากองฯ จักรกฤษณ์ บุญสว่าง

ผู้ช่วยหัวหน้ากองฯ นริศ แข็งแรง

กองศิลป์ บุญยืน เดชสุวรรณ ชาลี จันทรัคคกุล เฉวก ซื่อตรง

ฝ่ายสร้างสรรค์ "สันทม"

กองจัดการ การเงินและจัดจำหน่าย

หัวหน้ากอง ประไพศรี ปภัสร์พงษ์

ผู้ช่วยหัวหน้ากองฯ อัจฉรา วิธีธรรม

กองจัดจำหน่าย เจริญ สระใหญ่ วิเชียร วาณิชย์ลออ รัตนา วรรณรินทร์ ภู่ ศิลาชุลี

ที่ปรึกษาธุรกิจ

เกษมสันต์ เดียงศิริ จิตทวี เจริญทองตระกูล ดร.พรชัย ศุลธรัญ พิชัย แท่นชวาล พีระพงษ์ เดชวิชา สุทธิชาติ จิราธิวัฒน์ สุทธิศักดิ์ จิราธิวัฒน์ ศุรชัย ชีวมงคล

ที่ปรึกษากฎหมาย

นิพนธ์ โรจนโสภณดิษฐ์

สำนักงาน อมร อนุรุทธิกร ทนายความ

ประชาสัมพันธ์กิตติมศักดิ์

วรวิทย์ จันทร์ศิริ วิเชียร ภู่ศิริ

ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์

ดร.ไพโรจน์ พงศ์พิพัฒน์ พล.อ.ทัศนัย ประชานุรักษ์ อานุภาพ จันทนะโพธิ สมชัย อัครวิวัฒน์ บัญชา เผ่าจินดา ชวลิต คันมงคล

บรรณาธิการกิตติมศักดิ์

โกมล วงศ์ทองศรี จิระ รัตนรัต วิวัฒน์ เสนีทวงศ์ ณ อยุธยา วิสุทธิ์ โตผิดนารี วิจันทร์ ยั่งยืน 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

ต่างจ. 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

บท บก.





สำหรับปี 2529 ซึ่งนักเศรษฐศาสตร์ทั่วไปทำนายว่า จะเป็นปีที่มีแนวการเจริญเติบโต ทางเศรษฐกิจไม่สู้จะแจ่มใสนัก โดยเฉพาะสำหรับวงการรถยนต์บ้านเรา ที่เพิ่งโดนมรสุม เรื่องการปรับอัตราภาษีจดทะเบียนรถดีเซล และแกสอีก 4 เท่าตัว เมื่อเร็ว ๆ นี้ แต่ในด้านตลาดรถใหม่ ก็มีแนวโน้มว่าจะคึกคักสวนทางเศรษฐกิจเหมือนกัน

และก็เป็นธรรมเนียมของ "ฟอร์มูลา" ฉบับต้นปี ที่ผมจะต้องมานั่งแป้นทำหน้าที่ *"ผู้ประกาศ"* และ "โหรจำเป็น" รายงานสรุปภาวะตลาดรถยนต์ในปี'28 และทำนายดวงรถและรถใหม่ที่จะออกมาให้ชาวประชาไทยได้เห็นกันในปี'29 นี้

ผมขอว่ากันเรียงตามลำดับอักษร A ถึง Z ก็แล้วกันนะครับ

อัลฟา โรเมโอ (ALFA ROMEO) ปั่นยอดขายปี'28 ไปได้ทั้งหมด 35 คัน ตั้งแต่ที่เอา จูลิเอตตา เครื่อง 1.8 เข้ามาขายแทนรุ่น 1.6 เดิมที่แฟน ๆ อัลฟาค่อนแคะว่าแรงไม่สะใจ เมื่อเทียบกับยอดขายเพียง 8 คันของปี'27 แล้ว ก็ต้องบอกว่ารถยี่ห้อนี้ขายดีขึ้น 337.5%....ปี'29 นี้ คงยังเป็นปีที่เราจะเห็นจูลิเอตตา 1.8 ตัวเดิม อาจมี "ไมเนอร์เชนจ์" เล็กน้อย แต่ก็คงจะเป็นปลาย ๆ ปีโน่น

บีเอมดับเบิลยู (BMW) ปี'28 ขยายฐานส่วนในตลาดขึ้นมาเป็น 12.7% ด้วยยอดขายทั้งปี 2,777 คัน เพิ่มขึ้นจากปี'27 (2,307 คัน) ถึง 20.4% นับเป็นความสำเร็จและอัตราการเติบโตที่สูงที่สุดในโลกของรถยี่ห้อนี้ (จากคำบอกเล่าของบุคคลระดับบริหารของ BMW AG เอง).... ปี'29 คงเป็นปีที่ทางผู้แทนจำหน่ายจะเน้นด้านขยายการให้บริการแก่ลูกค้า และเปิดโชว์รูมใหม่ ทั้งในกรุงเทพฯและต่างจังหวัด และคงมี 316 เครื่อง 1800 ตัวเดิมเป็น "หัวหอก" ซึ่งอาจจะมี 'ออพชัน" เครื่องที่โตกว่าแรงกว่าให้ลูกค้าเลือกในราคาที่น่าสน

สำหรับ **ซีตรอง (CITROEN)** ปีที่แล้ว "ฟัน" ตลาดไป 6.6% ขายเพิ่มจากปี'27 ถึง 113.1% คือจาก 671 เป็น 1,430 คัน บีเอกซ์คือ "พระเอก" ของรถยี่ห้อนี้ และยังคงจะเป็นต่อไปในปี'29

ไดฮัทสุ (DAIHATSU) เอาชาเรดดีเซล รถประหยัดมาเปิดตลาดปี'28 และขายไปได้ 45 คัน เพิ่มขึ้นจากปี'27 เล็กน้อย....สำหรับปี'29 นี้ ชาเรดดีเซล "อกหัก" หนักที่สุดในกระบวนรถเก๋งทั้งหลาย เพราะเจอมรสุมภาษี รถดีเซลเข้าเต็มเปา ทางผู้แทนจำหน่ายก็คงเปลี่ยนนโยบาย หันมาสั่งเครื่องเบนซินมาขายแทน และอาจจะมีการ "อัพเกรด" รถอีกเล็ก ๆ น้อย ๆ ตามธรรมเนียม

เฟียต (FIAT) ถอยทัพกลับอิตาลีแน่นอนแล้ว ปี'28 ทั้งปีเป็นปีที่รถยี่ห้อนี้ขายไล่สตอค ปิดยอดปลายปีไปด้วยตัวเลข 102 คันตกจากปี'27 ถึง 60% สำหรับปี'29 เราคงไม่มีหวังที่จะเห็นรถยี่ห้อนี้เกิดใหม่

ฟอร์ด (FORD) คืนชีพอีกครั้ง คราวนี้เป็นยุคของ "นิวเอรา" สำหรับปี'28 ฟอร์ดไล่สตอคไปได้ 476 คัน ขายดีขึ้นกว่าปี'27 ประมาณ 7%....สำหรับปี'29 นี้ นิวเอรา แนะนำกระบะมาราธอนใหม่ไปแล้ว และคงตามด้วยคลื่น เลเซอร์ใหม่ ไฟท้ายมนเหมือนโพร์เช 928 ในอีกเดือนสองเดือนข้างหน้านี้ และปิดท้ายปีด้วยเทลสตาร์ โฉมใหม่

โฮลเดน (HOLDEN) ไปได้สวยกว่าที่ใครคาดคิดในปี'28 รถยี่ห้อนี้ ขายไปได้ 57 คัน ดีขึ้นกว่าปี'27 (46 คัน) ถึง 23.9%....ปี'29 จะมีโฮลเดนออกมาเสริมความคึกคักให้กับวงการอีก 1 รุ่น ตอนประมาณกลาง ๆ ปี และก็มีข่าวออกมาแล้วว่า ทางพระนครยนตรการ จะชุบชีวิต

สรุปตลาดรถ '28 และ:รถใหม่ '29

โอเพล (OPEL) รถมวลชนจากเยอรมนี โดยการเอารถรุ่น เรคอร์ดมา "รีลอนช์" ตอนประมาณเดือนมีนา แล้วตบท้ายปีด้วย การแนะนำ คาเดทท์ รถเล็กที่น่าสนใจอีกคัน

ฮอนดา (HONDA) ปี'28 ไปได้นิ้ง มีรถแค่ 2 แบบคือ ซีวิคกับแอคคอร์ด แต่ "ฟัน" ยอดขายไปถึง 1,024 คัน โตขึ้นจากปี'27 (405 คัน) ถึง 152.8%.... สำหรับปี'29 ซีวิคคงยังไม่มีอะไรเปลี่ยนมากนอกจาก "ไมเนอร์เชนจ์" บ้างตามเวลา แต่สำหรับแอคคอร์ด อาจมี "เซอร์-ไพรส์" ตอนกลาง ๆ ปีก็ได้

อีซูซุ (ISUZU) ปีที่แล้วเพลินกับการเอาสเปศแคบมาเก็บเกี่ยวมาร์เกทแชร์รถกระบะ ทางด้านเก๋งอัสคาก็ขายแบบ "เรื่อย ๆ มาเรียง ๆ" ไปได้ 135 คัน ดีขึ้นจากปี'27 (113 คัน) อยู่ 19.5%....เป็นไปได้ว่ากลางปี'29 นี้ คนไทยอาจจะได้ชมโฉม เจมินี ล้อหน้า

ลันเซีอา (LANCIA) ปี'28 ไล่สตอคเก่าไปได้อีก 14 คัน ขายลดลงจากปี'27 (47 คัน) 70.2%....ตอนปลาย ๆ ปี'28 เคยได้ข่าวว่าทางบริษัทแม่มาทาบทามจะเอารถเล็กวาย 10 มาต่ออายุชื่อลันเซีอา แต่ก็เงียบไปแล้วเหมือนลิ่มความกดอากาศสูงจากแผ่นดินใหญ่

มาซดา (MAZDA) ปีที่แล้วไม่ค่อยดี ขายตกไปถึง 41.8% แต่ปีนี้ทำท่าว่าจะผงาดขึ้นมาใหม่ แนะนำ 323 โฉมใหม่สปอยเลอร์ 2 ชั้นไปแล้ว เมื่อตอนต้นปีก่อนปัดศักราชดาวหางฮัลเลย์ เราคงได้เห็น 626 ยกหน้าใหม่ด้วย

เมร์เซเดส-เบนซ์ (MERCEDES-BENZ) รถเศรษฐี แต่ขายตกปี'28 เศรษฐีคงจนลงเลยซื้อเบนซ์แค่ 388 คัน ลดลงจากปี'27 (513 คัน) ถึง 24.4%....ปี'29 ธนบุรี พานิช ทนไม่ได้เริ่มโหมประชาสัมพันธ์ (แต่โฆษณาคงยังไม่โหม) เปิดศกด้วย 300 ดีตรวจการณ์สวนมาตรการภาษีดีเซล 4 เท่าตัว ส่วนดับเบิลยู 124 ออกแน่ประมาณเมษานี้

มิตซูบิชิ (MITSUBISHI) ขายแลน-เซอร์กับซิกมาแบบ "ทองไม่รู้ร้อน" ปี'28 ยอดตกไปนิดหน่อยคือจาก 2,787 เหลือ 2,341 คัน...ปี'29 นี้มิตซูบิชิก็คงจะยังขายเป็น"ทองไม่รู้ร้อน"ต่อไปโดยอาจมี "ไมเนอร์เชนจ์" เล็กน้อยกับรถทั้ง 2 รุ่นที่ว่า

นิสสัน (NISSAN) ออกตรมไปในปี'28 เพราะแบกเอาต้นทุนที่สูงขึ้นจากเหตุค่าเงินเยนแข็งโป๊กขึ้นอย่างไม่มีปี่มีขลุ่ย ยอดขายลดไป 42.1% คือจาก 4,880 เหลือ 2,815 คัน...ปี'29 นี้ ผู้บริหารหนุ่มฟิตเปรี๊ยะ หันมาใช้นโยบาย *"แข่งรถนำขายรถ"* สั่งรถแข่งดี ๆ นักแข่ง (ญี่ปุ่น) เจ็บ ๆ มาประเดิมชัยนัดเปิดสนามพัทยาเซอร์กิท อนาคตคงจะแจ่มใสขึ้นสำหรับรถใหม่เท่าที่ดูน่าจะมี ซันนี แต่กว่าจะออกก็คงจะต้องรอระบายสตอคเก่าให้หมดเสียก่อนซึ่งเชื่อว่าคงไม่ก่อนเดือน 7 แน่

เปอโฌต์ (PEUGEOT) ถือดาบนโปเลียนมาฟันชามูไรญี่ปุ่นโดยเฉพาะปี'28 เปอโฌต์เอา 305 ตัวเดียว เถือ "มาร์-เกทแชร์" ไปครองได้ถึง 16% นับเป็นที่ 2 รองจากโตโยตา (20.4%) เพียงเจ้าเดียว ....ปี'29 เห็นว่าซุ่มอาวุธตัวใหม่ "309" ไว้ในอู่ ถ้าวางตำแหน่งรถรุ่นนี้ในตลาดดี ๆ สิ้นปีนี้มีสิทธิ์ลุ้นแชมพ์ได้เหมือนกัน

ซูบารุ (SUBARU) ปี'28 ขายลดจากปี'27 (436 คัน) ไป 20.9% เห็นคนนอก-คนในบ่นกันพรึมว่าคิดถึง พรเทพ พรประภา....ปี'29 คงยังไม่มีอะไรใหม่สำหรับรถยี่ห้อนี้

ซูซูกิ (SUZUKI) ขายน้อยแค่ 13 คัน ในปี'28 เพราะไม่มีรถจะขาย แต่ต้นปีนี้เองแนะนำรถใหม่ สวิฟท์ หรือเอสเอ 413 เก๋งเล็ก 5 ประตู 4 สูบ 1,300 ซีซี ใหม่ไปแล้ว และคงใช้รถคันนี้แหละเป็นหัวหอกเซาะ "มาร์เกทแชร์" คืนจากเพื่อน ๆ ญี่ปุ่นด้วยกันตลอดปี'29

โตโยตา (TOYOTA) ขายตกไปเกือบ 30% ในปี'28 แต่ก็ได้สตาร์เลทมาช่วยยกช่อฟ้า ครัวตำแหน่งแชมพ์ขายมากของประเทศไทยไปครองได้ด้วยยอด 4,448 คัน...ปี'29 ก็เห็นว่าจะใช้นโยบาย *"แข่งรถนำขายรถ"* เหมือนกัน คงได้ฟาดฟันกับนิสสันน่าดูสำหรับเรื่องรถใหม่ยังไม่ต้องพูดกัน

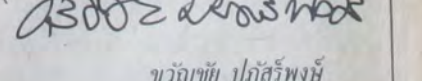
โวลโว (VOLVO) ขายลดไปเกือบ 20% เหมือนกัน แต่ผู้บริหารบริษัทนี้ปรับตัวเร็ว เห็นช่องว่างตลาดตรงไหนเป็นต้องออกรถมาเสียบทันที ปี'28 เห็นเปอโฌต์ 305 ขายดีเหมือนปาท่องโก๋ ปี'29 นี้ เราจึงอาจมีโอกาสได้เห็นรถในซีรีส์ 3 ของโวลโวก็ได้

อ้อ! เห็นว่า **เรอโนลต์ (RENAULT)** กำลังจะถูก "ปลุกผี" อีกครั้งหนึ่ง รถหัวหอกที่น่าจะเอามาก็มีอาร์ 19 กับอาร์ 25 รถระดับนี้ขายไม่ยาก ถ้าทำราคาได้สวยเหมือนเปอโฌต์ 305 แต่ถ้าปล่อยให้ราคาลอยตัวแบบไม่ติดดิน อีกไม่นานเกินรอเราก็อาจได้เห็น

ใครแบกผีตัวเดิมกลับป่าช้าเก่าก็ได้

ปี'29 นี้ ถ้าเบนซินลดราคา ตลาดรถยนต์นั่งก็คงจะกระเตื้องขึ้นหน่อย แต่ภาพรวมก็คงไม่สดใสไปกว่าปี'28 หรอก!?!

ขอให้ดาวหางตัวซวยไปก่อน แล้วค่อยว่ากันใหม่ดีไหมครับ...เสี่ย !?!



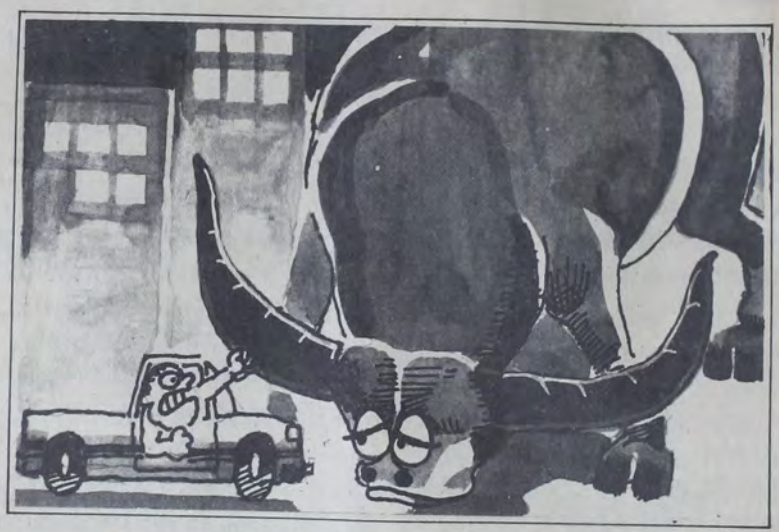
ขวัญชัย ปภัสร์พงษ์
บรรณาธิการ

จ/ด/ห/ม/า/ย

จดหมายท้วงเรื่อง "กระบะวิ่งเลนขวา" ...น่าสนใจ !?!... ● เปอโฌต์ 309 จะมีเข้ามาหรือไม่?...● จุดระเบิดแบบอีเลคทรอนิคกับแบบใช้ทองขาว อย่างไหนดีกว่ากัน? ...● เครื่อง 4 เคเจมีข้อดี-เสียอย่างไร?...● กระทะล้อ 13 นิ้ว ใช้ยางขนาดใดถึงเหมาะสม? ...● เมื่อไหร่จะทดสอบ 504 พิคอัพ ดีเซล ?....●

มองคนละมุม

สำหรับจดหมายฉบับแรกนี้ เราขอนำจดหมายของ **คุณนิรนาม** (คนละคนกับนักเขียนของ "ฟอร์มูลา") ที่ไม่ได้บอกนามจริงและที่อยู่มา **คุณนิรนาม** เขียนจดหมายฉบับนี้มาเนื่องจากได้อ่านข้อเขียนของคุณขวัญชัย ปภัสร์พงษ์ และคุณตรีรัตน์ ปวงกลาง ในคอลัมน์ "มองคนละมุม" เรื่อง "กระบะวิ่งเลนขวา: ความเสมอภาคของสังคม?!" และเรื่อง "พิคอัพวิ่งเลนขวา: แค่คิดก็เพี้ยนแล้ว" ซึ่งได้ลงตีพิมพ์ใน "ฟอร์มูลา" ฉบับ'85-10...คุณนิรนาม ไม่เห็นด้วยกับข้อเขียนที่ลงตีพิมพ์จึงได้เขียนจดหมายฉบับนี้มาท้วง ผมขอนำจดหมายของคุณมาลงทั้งหมด โดยไม่ตัดทอนข้อความใดข้อความหนึ่งออกไป... จดหมายของคุณที่เขียนมาจะมีคำตอบของทั้งคุณขวัญชัย และคุณตรีรัตน์ ตามความเห็นของแต่ละคน...คุณนิรนาม มีข้อเขียนที่โต้แย้งมาดังนี้



ถึงคุณขวัญชัย ปภัสร์พงษ์ และคุณตรีรัตน์ ปวงกลาง)

จากคอลัมน์ของคุณใน "ฟอร์มูลา" นิตยสาร ผมขอแย้งคุณ โดยคุณกรุณาเพียงใช้เหตุผล คุณก็เหมือนกันกรุณาอย่าไปว่ากฎหมายเป็นรูโหว่ หรือว่าเห็นประโยชน์ส่วนตนของคนอื่น คุณก็ถูกอำนาจบางอย่างที่เป็นผลประโยชน์กับคุณ ทำให้คุณมาลงในคอลัมน์นี้ ถ้าให้ผมล่ะก็นิตยสารของคุณมีแต่คนระดับกลางซื้อหามาอ่านเท่านั้น คนระดับสูงเขาใช้เงินฟาดหัวแล้วแลกมากับความรู้ คนระดับกลางเขาถึงซื้อนิตยสารของคุณมาอ่าน คนระดับต่ำก็ไม่มีปัญญาซื้อมาอ่าน คนระดับกลางก็มีแต่คนขับรถพิคอัพเท่านั้นและทั้งนั้น "**และรถพิคอัพก็เป็นรถเศรษฐกิจของประเทศภาษีถูกกว่า น้ำมันถูกกว่า คนจึงหันมาใช้รถพิคอัพ**" บางคนขายรถก๋งเปลี่ยนรถพิคอัพมาใช้หรือคุณว่าไม่จริง เพราะเศรษฐกิจมันเฮงซวยคนจึงต้องประหยัด ผมยังกล้าพูดเต็มปากว่านิตยสารของคุณยังขายน้อยกว่าเดิมหรือคุณจะเถียง คุณจะบอกว่าใครใช้อภิสิทธิ์มาถ่วงดุลความสมดุล ในสังคม โธ่เอ้ยไอ้ควาย รถพิคอัพมันเป็นรถที่ทำให้เศรษฐกิจผันแปรได้ จะเขียนคอลัมน์ใช้ความคิดเสียบ้าง บางคนอ่านแล้วเสียความรู้สึก, ถ้าพูดถึงเรื่องค้าขายนิตยสารของคุณจะไม่มีคนนิยมด้วย แล้วไอ้ออกเลนขวานี่ทำให้คุณขับรถไม่ได้ใช่ไหม คุณก็คงจะนั่งสามล้อ รถม้าซึ่งในไม่ช้าก็จะใช้ในเมืองเอง...ไอ้ควายเอ้ย !

เรียนคุณนิรนาม

ขอบคุณมากครับสำหรับจดหมายแสดงความคิดเห็นของคุณ ซึ่งถือเป็นสิทธิ์อันพึงมีในการแสดงออกทางความคิดในระบอบประชาธิปไตย ถึงแม้ว่าข้อความบางตอนออกจะก้าวร้าวและอ่านยากอยู่บ้าง เพราะคงถูกเขียนด้วยอารมณ์ที่ค่อนข้างจะขุ่นมัวและครุกรุ่นอยู่สักหน่อย

คุณนิรนาม*ครับ...คุณเข้าใจผิดแล้ว ที่กล่าวหาผมว่า มีอำนาจบางอย่างที่เป็นประโยชน์กับผมทำให้ผมเขียนความเห็นในเรื่อง* **"กระบะวิ่งเลนขวา: ความเสมอภาคของสังคม?!"** *และผมก็มองไม่เห็นเหตุผลจริง ๆ ว่า ใครเขาจะมา*

จ้างให้ผมเขียนเรื่องนี้เพื่ออะไรกันด้วย ?!

เรื่องที่ผมเขียนนั้น มันเป็นเพียงการแสดงความคิดเห็นจากใจจริงของผู้ที่รักจะเห็นความเสมอภาคในสังคมคนหนึ่งเท่านั้นเอง ซึ่งว่ากันจริง ๆ แล้วผมเขียนด้วยความรู้สึกนึกคิดอยู่ตลอดเวลาว่า ผมคงจะได้รับเสียงคัดค้านจากผู้เสียประโยชน์หลายฝ่าย ซึ่งอาจจะรวมไปถึงผู้อ่าน "ฟอร์มูลา" เพื่อนของผมบางคน หรือแม้แต่พนักงานขับรถของ "ฟอร์มูลา" เองที่ปัจจุบันก็บ่นว่าอึดอัดเต็มทีกับการถูกบังคับให้ต้องวิ่งเลนซ้ายมาตลอด แต่ผมก็เขียน... เขียนเพราะว่าผมต้องการจะเห็นความเสมอภาคของสังคมจริง ๆ!!

ผมได้แจ้งเงื่อนไขของผมเอาไว้อย่างชัดเจนแล้วนี่ครับว่า จะให้วิ่งเลนขวาก็ได้ ไม่ขัดข้อง แต่ขอให้เจ้าของรถพิคอัพ เสียภาษีทะเบียนเหมือนอย่างรถเก๋ง และจ่ายภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับรัฐอย่างยุติธรรมมากกว่านี้เสียก่อน

ผมเองไม่ได้-ไม่เสียอะไรด้วยกับข้อเสนอหรือเงื่อนไขที่ว่านี่หรอก... รัฐบิดครับ เป็นฝ่ายได้ ซึ่งถ้าจะมองกันไปแล้ว ประชาชนคนไทยทุกคนรวมทั้งคุณและผมด้วยน่ะแหละ คือฝ่ายได้ที่แท้จริง

กรุณาลดความก้าวร้าว และการใช้อารมณ์ในการตัดสินวิเคราะห์ปัญหาลงบ้าง การใช้ตนเองเป็นจุดศูนย์กลางของความคิดทั้งหลายทั้งปวงโดยไม่มองสภาพความเป็นจริงรอบข้างอย่างคุณนั้น มันค่อนข้างจะเสี่ยงต่อการที่จะถูกสังคมตำหนิเอาว่าเป็นบุคคลประเภทเห็นแก่ตัว เอาแต่ได้อยู่พอสมควรทีเดียว

หากคุณนิรนาม จะกรุณาพิจารณาปัญหานี้ด้วยจิตใจที่เป็นธรรมและใช้เหตุประกอบผลมากกว่านี้ ผมเชื่อว่าคุณน่าจะตาสว่างขึ้นแน่ครับ

และที่คุณด่าผมว่า "ไอ้ควาย" นั้น ผมไม่โกรธหรอก แต่อยากจะให้ข้อคิดต่ออีกสักหน่อยว่า

ควายที่โง่แต่ซื่อ บางทีมันก็มีความเป็นคนมากกว่าคนที่เห็นแก่ตัวและฉลาดแกมโกง!!!

หรือคุณนิรนามว่าไม่จริง ?!

ขวัญชัย ปภัสร์พงษ์

เรียน เจ้าของจดหมายที่ไม่ลงนาม

ก่อนอื่นผมขอเรียนท่านผู้อ่านก่อนว่า เบื้องต้นก่อนที่จะมีจดหมายจากท่านผู้อ่านที่ไม่กล้าออกนามนั้น **บก.ขวัญชัยฯ** และผมเสนอข้อคิดเห็นส่วนตัวในคอลัมน์ **"มองคนละมุม"** เกี่ยวกับประเด็นที่มีผู้พยายามจะให้รถกระบะบรรทุกขนาด 1 ตันแล่นในเลนขวาหรือเลนที่ใช้ความเร็วในเขตกรุงเทพมหานครหรือถนนสายอื่นที่เจ้าพนักงานจราจรมีคำสั่งห้ามไว้ ผมไม่เห็นด้วย ดังนั้นเมื่อมีท่านผู้อ่าน เขียนจดหมายส่งทางไปรษณีย์โต้แย้งความคิดมาถึง บก.ขวัญชัย และถึงผม ก็ควรที่เราทั้งสองคนจะเรียนชี้แจงให้ทราบ ดังนั้นจดหมายฉบับนี้จึงมีผู้ตอบ 2 คนตามความเห็นของแต่ละคน คำชี้แจงของผมมีดังนี้ครับ

ผมอ่านจดหมายของท่านผู้อ่านที่เขียนมา มีข้อความหนึ่งที่ผมขอหำความกระจ่างคือ **"...และรถพิคอัพก็เป็นรถเศรษฐกิจของประเทศ ภาษีถูกกว่า น้ำมันถูกกว่า คนจึงหันมาใช้พิคอัพ..."** สิ่งที่คุณกล่าวถึงนั้นถูกต้อง แต่คุณอาจลืมไปว่าเจตนารมณ์ของรัฐที่ทำให้รถมันถูก ภาษีมันถูก น้ำมันก็ถูก นั้นเพื่ออะไร ?

ในฐานะที่ผมเป็นคนไทย ผมมองผืนแผ่นดินที่ผมเกิดอาศัยอยู่-และจะตายลงนี้เป็นหนึ่งเดียวที่ผมมีความรับผิดชอบร่วมอยู่ด้วย ตามความเข้าใจของผมรัฐสนับสนุนให้ใช้พิคอัพในราคาถูกเพราะต้องการส่งเสริมเศรษฐกิจโดยส่วนรวมของประเทศ เช่นการเกษตร การอุตสาหกรรม และพาณิชยกรรม กับเพื่อการขนส่งผลิตผลทางการเกษตร ยานพาหนะสำหรับถิ่นทุรกันดาร **มิใช่ให้คนเห็นแก่ตัว อาศัยช่องโหว่ของกฎหมายเอามาจดทะเบียนเป็นรถนั่งส่วนบุคคลอย่างที่บางคนเข้าใจ** ถ้าทุกคนคิดจะกอบโกยเอาความสุขความประหยัดส่วนตัวโดยไม่คำนึงถึงส่วนรวม ผมทายไม่ถูกว่าประเทศชาติของเราจะมีอนาคตเป็นเช่นไร ?

คุณคงจะทราบอยู่แล้วว่าเราต้องสั่งน้ำมันดีเซลเข้ามาใช้มากมายเพียงใด และพร้อมกันนั้นรัฐบาลได้เก็บภาษี หรือเอาเงินภาษีจากประชากรทั้งชาติไปชดเชยให้ราคาน้ำมันดีเซลมันถูกเพื่อผลประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจปีหนึ่ง ๆ เป็นเงินเท่าใด ถ้าเราเอาเงินจำนวนนั้นไปสร้างโรงเรียน โรงพยาบาลฯ จะมีคุณประโยชน์แก่คนส่วนใหญ่ของประเทศมากมายเพียงใด ?

อย่าว่าแต่ผมจะไม่เห็นด้วยที่ให้รถพิคอัพวิ่งในเลนขวาเลย **ผมยังเห็นด้วยกับกฎหมายของประเทศที่เจริญแล้วที่เขาบังคับไม่ให้ใช้รถพิคอัพในเขตเมือง**

จ/ด/ห/ม/า/ย

เสียด้วยซ้ำ

ผมขอยืนยันว่า **"ฟอร์มูลา"** *ไม่เคยต่อต้านพิคอัพ ในทางตรงกันข้ามเราส่งเสริม ซึ่งทุกท่านพิสูจน์ได้จากที่เราจัดหน้าพิเศษสำหรับรถพิคอัพโดยตรงก่อนที่เพื่อนนิตยสารฉบับอื่นจะได้กระทำเสียด้วยซ้ำ คุณคงไม่ปฏิเสธว่าเราทำไปแล้ว ในคอลัมน์* **"ดีเซลชาวบ้าน"** *และตั้งแต่ฉบับ* **มกราคม 2529** *เราจะเริ่มคอลัมน์สำหรับรถพิคอัพโดยเฉพาะอีกคอลัมน์หนึ่ง*

พูดกันตรง ๆ ก็คือผมอยากให้มีการใช้รถให้ถูกจุดประสงค์ของรัฐ, ของผู้ผลิต ไม่อยากให้มีการเอารัดเอาเปรียบ และอยากสร้างสรรค์ความเป็นธรรมในสังคมประเทศของเรายังต้องการเงินภาษีไปช่วยเหลือพี่น้องร่วมชาติอีกมาก เราเมื่อมีโอกาสกว่ามีความสะดวกสบายกว่าควรจะนึกถึงเขาให้มาก มิใช่คิดแต่จะแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัวเล็ก ๆ น้อย ๆ อย่างน่าละอายเช่นนั้น

ผมหวังว่าท่านผู้อ่านที่เขียนจดหมายจะเข้าใจความรู้สึกและปณิธานของผมถ่องแท้ขึ้น

ตรีรัตน์ ปวงกลาง

เปอโฌต์ 309 จะเข้ามาไหม?

จดหมาย คุณพิชัย
ถนนลาดพร้าว บางกะปิ
กทม. 10240
เขียนมาดังนี้

เรียน คุณขวัญชัย และกองบก. "ฟอร์มูลา" ที่นับถือ

ผมติดตามผลงานของผู้จัดทำ **"ฟอร์มูลา"** มาตั้งแต่สิงหาคม'28 นี่เอง ก็นิกชื่นชมในผลงานที่ออกมาใน **"ฟอร์มูลา"** มาก แต่มีข้อเสียคือระยะเวลาการออกจำหน่ายล่าช้ามาก ๆ ต่อเดือน ผมมีปัญหาเรียนถามด้วยดังนี้

■ **มีเขาเล่าว่าทางยนตรกิจจะมีรถเปอโฌต์ตัวใหม่ ๆ ออกมาอีก ดูเหมือนว่าจะเป็น 309 ไม่ทราบว่าเป็นจริงหรือไม่? และเมื่อไร? ขอรูปสวย ๆ ทุกมุมของ 309 และข้อมูลด้วย**



เปอโฌต์ 309

คำถามข้อนี้ เราได้สอบถามทางยนตรกิจไปแล้ว และได้รับคำตอบยืนยันอย่างเป็นทางการจากฝ่ายประชาสัมพันธ์ว่า... **ทางยนตรกิจยังไม่สั่ง 309 เข้ามาครับ?**

แต่ในวงนอกนั้นเขาว่ากันว่า...มีทางเป็นไปได้ที่ 309 จะเข้ามา และโอกาสที่จะผิดนั้นก็มีน้อยกว่าด้วย! นัยว่าถ้าจะเข้ามาก็คงจะมาแทนที่รุ่นใดรุ่นหนึ่งที่หมดไป ไอ้การที่จะสั่งเข้ามาเพื่อเบียดหรือเป็นคู่แข่งของรุ่นใดรุ่นหนึ่งที่มีอยู่นั้น ผู้สันทัดกรณีเรื่องรถ ๆ รา ๆ เขาบอกว่า... เป็นไปได้ยากครับ!

ส่วนรูปและเรื่องราวของ 309 เราลงไปแล้ว ถ้าติดตาม **"ฟอร์มูลา"** *กันจริง ๆ ก็คงจะได้อ่านเรื่องราวและรูปโฉมของ 309 กันแล้วเช่นกัน*

■ **ระบบจุดระเบิดด้วยอีเลคทรอนิค (ทรานซิสเตอร์) มีลักษณะอย่างไร? และจะมีความทนทานสู้ไม้ทองขาวหรือไม่? กรุณาอธิบายมาก ๆ**

ระบบจุดระเบิดทรานซิสเตอร์ชนิดไม่ใช้ทองขาว ได้เปรียบระบบจุดระเบิดชนิดใช้ทองขาวมากครับ เพราะแทบจะไม่มีการสึกหรอเลย (ยกเว้นเฟืองขับและลูกปืน) ตำแหน่งของการจุดระเบิดก็ไม่เคลื่อนไปตามความสึกหรอของทองขาว และโดยทั่วไปแล้วแรงเคลื่อนไฟฟ้าที่เขี้ยวหัวเทียนจะสูงกว่าระบบจุดระเบิดชนิดใช้ทองขาวด้วยครับ

■ **เปอโฌต์ 504 พิคอัพ ดีเซล เข้าหน้าทดสอบ "ฟอร์มูลา" แล้วหรือยัง? ถ้ายังกรุณาเร่งมือหน่อย**

เปอโฌต์ 504 พิคอัพ ดีเซล เราได้

ทดสอบเรียบร้อยไปแล้ว และจะรายงานผลการทดสอบใน "ฟอร์มูลา" ฉบับเดือนกุมภาพันธ์นี้ครับ

■ **กระทะล้อขนาด 5 เจ × 13 จะใส่ยางหน้ากว้างขนาด 185/70 ได้หรือไม่? และจะมีผลอย่างไรบ้าง?**

ได้ครับ! แต่ถ้าจะให้เหมาะสมกว่านี้ ควรเปลี่ยนขนาดของยางเป็น 175/70-13 จะให้ผลที่ดีกว่า

ถ้าต้องการใช้ยางขนาด 185/70-13 ควรจะเปลี่ยนกระทะล้อเป็นขนาด $5\frac{1}{2}$ - 13 จะเหมาะสมกว่าครับ

เจษฎา ตัณฑเศรษฐี

เปลี่ยนเครื่องใหม่แล้วมันกลุ้ม!?

จดหมายคุณสุธี
ไม่ได้แจ้งที่อยู่มา
เขียนมาดังนี้...

เรียน บก.ทราบ

ผมมีปัญหาอยากเรียนถามดังนี้คือ

■ **ใช้รถโตโยตา โคโรลลา เคอี 10 รุ่นปี'67 ยกเครื่องใหม่เป็น 4 เคเจ รุ่นใช้หัวเทียนเขี้ยวยาวของเอนดี เบอร์ เจ 16 บี หาซื้อหัวเทียนรุ่นนี้ยากมาก หาซื้อที่ไหนก็ไม่มี อยากทราบว่าในกทม. จะซื้อได้ที่ไหน?**

หัวเทียนรุ่นนี้คิดว่าคงจะไม่มีจำหน่ายในเมืองไทย ก่อนอื่นคุณลองติดต่อสอบถามไปทางตัวแทนจำหน่ายคือนิปปอนดูก่อน ถ้าไม่มีจริง ๆ ก็คงจะต้องใช้วิธีสั่งซื้อเอาเอง หรือถ้ามีพรรคพวกอยู่ในญี่ปุ่นหรือฮ่องกงก็วานให้เขาหิ้วมาฝากก็ได้ครับ

■ **ช่วยวิจารณ์เครื่องนี้ว่าดี-เลวอย่างไร ผลิตเมื่อไหร่? มีใช้ประเทศไหนบ้าง และทำไมต้องใช้หัวเทียนผิดชาวบ้านทั่วไปด้วย?**

การวิจารณ์เครื่องยนต์รุ่นนี้ คงไม่สามารถทำได้อย่างถูกต้องและยุติธรรม เพราะเราไม่มีประสบการณ์จากการใช้เครื่องรุ่นนี้เลยครับ

■ **เปลี่ยนเครื่องแล้วรถวิ่งออกตัวได้เร็วขึ้นมาก อยากจะลองวิ่งต่างจังหวัดดูว่าจะเร็วสุดเท่าไร เพื่อความมั่นใจในความปลอดภัย อยากทราบว่าจะต้องปรับปรุงช่วงล่างให้แข็งขึ้นต้องเปลี่ยนอะไรบ้าง ระบุยี่ห้อด้วยครับจะได้หาซื้อได้ง่ายขึ้น ปกติใช้วิ่งติดต่อธุรกิจในกทม. บรรทุกของเป็นครั้งคราว 4 - 8 ครั้งต่อเดือน บรรทุกหนัก 200 - 400 กก.**

ขอแนะนำให้หาแดมเพอร์อย่างดีมาใส่ทั้ง 4 ตัว และที่สำคัญที่สุดก็คือระบบเบรคและยางจะต้องอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ด้วยก่อนที่จะนำรถไปทดลองวัดความเร็วสูงสุด

■ **ล้อเดิมขนาด 155 เอสอาร์ 12 ถ้าเปลี่ยนเป็นล้อเหล็กขนาด 13 นิ้วของโตโยตารุ่นแทกซี่ จะใช้ยางหน้ากว้างขนาดใดได้บ้าง และถ้าเป็นล้อแมกซ์อัลลอย จะใช้ขนาดใดได้บ้างรวมทั้งยาง**

ถ้าเปลี่ยนล้อตามขนาดที่บอกมาใช้ยาง 155 - 13 หรือ 165 - 13 ก็ได้ครับ แต่ถ้าเปลี่ยนเป็นล้อแมกซ์ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นขนาด $5\frac{1}{2}$ - 13 ขอแนะนำให้ใช้ยาง 175/70 - 13 หรือ 185/70 - 13 ครับ

■ **ซื้อเครื่องรุ่นนี้ไม่มีคอยล์มาด้วย จานจ่ายเป็นแม่เหล็กไม่ใช้ทองขาว อยากทราบว่าจะใช้คอยล์ของเอนดี รุ่นเบอร์อะไร? ที่วิ่งอยู่นี้ต้องถอดใช้คอยล์ และจานจ่ายธรรมดา**

จานจ่ายไม่ใช้ทองขาวรุ่นที่ติดมากับเครื่องยนต์นี้ เป็นอุปกรณ์จุดระเบิดที่ดีมาก เพราะไม่ต้องเปลี่ยนทองขาว และตำแหน่งจุดระเบิดก็ไม่เคลื่อนด้วย แต่จะต้องใช้กับคอยล์รุ่นพิเศษโดยเฉพาะ ซึ่งก็หาซื้อได้ง่ายเช่นกัน ขอซื้อจากร้านที่คุณซื้อเครื่องนี้มา หรือหาซื้อจากร้านขายเครื่องยนต์ใช้แล้วทั่ว ๆ ไปก็ได้ครับ

เจษฎา ตัณฑเศรษฐี

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

ร้าน วารีกิจ ฟอร์มิวล่า คาร์มิเรอส์

199/10 ถนนจรัสเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ โทร.2142880

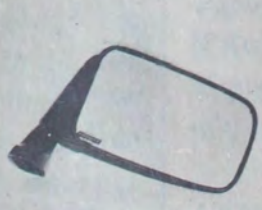
ตัวแทนจำหน่าย ร้านวรพิน วรจักร กรุงเทพฯ โทร.2218775, 2221252


DM – 240
DM – 210


GTF – 4



GTF – 3


DM – 20


BMW 520, 320

YACHIYODA แม็กซ์ไทย มาตรฐานญี่ปุ่น



SOLAR DISC 5

SIZE	HOLE	PCD	OFFSET
5J-13	4	100,114.3	40-45



FX FIN

SIZE	HOLE	PCD	OFFSET
5½J-13	4	100,110,114.3	38



SOLAR DISC 6

SIZE	HOLE	PCD	OFFSET
5½J-14	4	100,114.3	40-45
5½-14	5	120	40-45



JUPITER

SIZE	HOLE	PCD	OFFSET
5½J-13	4	100,110,114.3	38



GOLDEN WEB

SIZE	HOLE	PCD	OFFSET
5J-13	4	114.3	45



CHALLENGER

SIZE	HOLE	PCD	OFFSET
5½J-13	4	110,114.3	15

บริษัท จันทร์เกษมอินเตอร์เนทชั่นแนล จำกัด

640/41-42 ข้างพันธุ์ทิพย์พลาซ่า ถ.เพชรบุรี ประตูน้ำ กท.10400 โทร. 2511715-24

ทำให้สวยแบบเก๋ง ประหยัดสารพัดประโยชน์













บริษัท นวกุลย์ จำกัด
871/6 กม.2 ถนนบางนา-ตราด พระโขนง กทม.
โทร.3935605,3939245-6

เราสรรสร้างสิ่งที่คุณภาคภูมิใจได้

T/A HIGH TECH RADIALS



WE MAKE CARS PERFORM

BFGoodrich

บริษัท บุญผ่อง จำกัด

บันทึกข่าวในรอบเดือน

บีโอไอชะลอเครื่องดีเซล

นายกวี วสุวัติ รองประธานกรรมการบริษัทสยามกลการฝ่ายโรงงานและประธานสาขาอุตสาหกรรมยานยนต์ของสมาคมอุตสาหกรรมไทยเปิดเผยว่า จากการที่รัฐบาลมีนโยบายจะเพิ่มราคาน้ำมันดีเซล ทำให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) มีการพิจารณาโครงการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลขนาดเล็ก สำหรับรถกระบะ อีกครั้งหนึ่ง ซึ่งคาดว่าจะมีมติให้ชะลอโครงการดังกล่าวอย่างไรก็ตาม บริษัทที่ยื่นเสนอขอดำเนินการผลิตคงไม่ได้รับผลกระทบในขั้นตอนนี้



นายกวีกล่าวอีกว่า ภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ในปีหน้าคงจะเลวร้ายกว่าปีนี้ เพราะภาวะเศรษฐกิจชบเซา และค่าเงินเยนแข็งตัว เป็นเหตุให้รถญี่ปุ่นต้องปรับราคาตามไปด้วย ทำให้ยอดขายลดลง ในขณะที่อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนคงไม่ขยายตัวอย่างแน่นอน ปีหน้าจึงเป็นปีที่ใครดีใครอยู่ รถกระบะเล็กจะขายลดลงร้อยละ 10 และความต้องการรถยนต์ทุกชนิดจะไม่เกิน 8 หมื่นคัน ซึ่งสาเหตุหนึ่งที่ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ชะงักงันก็คือ นโยบายของรัฐบาลที่ไม่ชัดเจนในหลายเรื่อง โดยเฉพาะการที่จะปรับระบบการเก็บภาษีจากกรมสรรพากรไปให้กรมสรรพสามิต ทำให้ผลิตแล้วแม้จะยังไม่ขายก็ต้องเสียภาษี

อนึ่ง บริษัทที่ขอรับการส่งเสริมตามโครงการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลเล็กมี 4 ราย คือ 1. บริษัทไดไฮคาร์ร่วมทุนกันนิปปอนเดนโซ และปูนซีเมนต์ไทย 2. ยนตรกิจ 3. สยามกลการ 4. กลุ่มบริษัท สิทธิผลมอเตอร์ บริษัทตรีเพชร อีซูซุ บริษัท กมลสุโกศล และบริษัท กรรณสูต

(มติชน 20 ธค.28)

ราคาน้ำมันรัฐยังอ้ำอึ้ง

ปัญหาการปรับโครงสร้างราคาน้ำมันของรัฐบาล ซึ่งจะปรับโดยการขึ้นราคาน้ำมันดีเซลนั้น ยังคงเป็นเรื่องที่มีการถกเถียงกันอย่างกว้างขวาง เมื่อไม่นานมานี้ นายสมหมาย ศุนละกุล รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ได้ให้สัมภาษณ์ที่ทำเนียบรัฐบาลว่า ตนเห็นว่ามีความจำเป็นจะต้องปรับโครงสร้างราคาน้ำมัน เพราะราคาน้ำมันเบนซินกับดีเซลของเราสักส่วนกันมาก แต่ใครจะค้านก็เป็นสิทธิ์ของเขา รัฐบาลจะเป็นผู้ตัดสินใจ จะมาโทษตนคนเดียวไม่ได้

ทางด้าน **รท.ศุลี มหาสันทนะ** รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบด้านกิจการน้ำมันของรัฐบาล ได้กล่าวว่า เวลานี้ยังไม่ได้มีการดำเนินการอะไรจริงจังในเรื่องนี้ ไม่ว่าจะเป็นการคิดคำนวณตัวเลข หรือสรุปผลความเห็นของฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อย่าคิดกันไปเองรัฐบาลจะปรับโครงสร้างราคาน้ำมันก็ต่อเมื่อมีความเหมาะสมเพียงพอ ซึ่งจะเป็นเมื่อใด ตนไม่ทราบ เพราะมีองค์ประกอบในการตัดสินใจหลายประการ ส่วนกรณีที่กลุ่มไอเปคประกาศลดราคาน้ำมันดิบนั้น ต้องรอดูต่อไปว่าจะเป็นจริงแค่ไหน ขณะนี้ยังสรุปอะไรไม่ได้

นายมนตรี พงษ์พานิช สส.อยุธยา รองเลขาธิการพรรคกิจสังคม ในฐานะประธานคณะกรรมการอุตสาหกรรมของสภาผู้แทนราษฎร ได้เปิดเผยว่าจากการ

ประชุมร่วมกันระหว่างคณะกรรมาธิการอุตสาหกรรม กับคณะกรรมาธิการ เศรษฐกิจของสภาผู้แทนราษฎรที่รัฐสภา เมื่อเร็ว ๆ นี้ ได้มีมติคัดค้านการขึ้นราคาน้ำมันดีเซล แต่เห็นควรให้ลดราคาน้ำมันเบนซินแทน

(ไทยรัฐ 11 - 12 ธค. 28)

แกสโซฮอล์ มาอีกแล้ว

นายธนู วีชะรังสรรค์ หัวหน้าสำนักงานพัฒนาอุตสาหกรรมพลังงานทดแทน ได้เปิดเผยว่า ทางสำนักงานกำลังประสานงานกับสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย และภาคธุรกิจเอกชน คือ ผู้ผลิตแอลกอฮอล์และผู้จำหน่ายน้ำมันที่ผสมแล้ว เพื่อเผยแพร่การใช้แอลกอฮอล์ผสมน้ำมันเบนซินกับรถยนต์ไปทั่วประเทศ อันเป็นการสนับสนุนโครงการใช้แอลกอฮอล์เป็นพลังงานทดแทนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะสามารถลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศ และช่วยสร้างงานแก่ภาคเกษตรกรรมพร้อมกันนี้ ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจะร่วม



กันวางแผนผลิตแอลกอฮอล์จากพืชผลการเกษตรให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้ทั่วประเทศด้วย

การวิจัยนำแอลกอฮอล์จากพืชผลการเกษตรมาใช้เป็นพลังงานทดแทนนี้ ได้ดำเนินการตั้งแต่ พศ.2521 ถึง พศ.2525 โดยกระทรวงอุตสาหกรรมร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ และสถาบันการศึกษาต่าง ๆ ค้นคว้าทดสอบนำแอลกอฮอล์มาผสมใส่ในน้ำมันเบนซินใช้เป็นเชื้อเพลิงรถยนต์ ผลปรากฏว่า สามารถใช้แอลกอฮอล์ผสมน้ำมันเบนซินได้ร้อยละ 20 โดยปริมาตร และไม่ต้องดัดแปลงเครื่องยนต์

นอกจากนี้ ทางสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี แห่งประเทศไทย ก็ได้ดำเนินงานค้นคว้าพัฒนาระบบการผลิตแอลกอฮอล์โดยได้ก่อตั้งโรงงานแอลกอฮอล์ต้นแบบขึ้นในปี พศ.2524 และเริ่มทำการผลิตได้ตั้งแต่ปี พศ.2526 เป็นต้นมา วัตถุดิบที่ใช้คือ มันสำปะหลัง ซึ่งสามารถผลิตแอลกอฮอล์บริสุทธิ์ ที่มีคุณภาพเหมาะสมสำหรับผสมน้ำมันเบนซินได้

น้ำมันเบนซินผสมแอลกอฮอล์ ได้ถูกนำออกจำหน่ายเป็นการทดลองตลาดในกรุงเทพฯ เมื่อพศ.2528 ปรากฏว่าได้รับความนิยมจากผู้ใช้รถยนต์พอสมควร

(สยามรัฐ 19 ธค.28)

ปตท.ทุ่มหนักหาน้ำมัน

การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย เริ่มโครงการพัฒนาทรัพยากร น้ำมันและแกสธรรมชาติ อันประกอบด้วยการพัฒนาปรับปรุงบ่อน้ำมันสิริกิตติ์ทั้ง 2 บ่อ สำรวจพื้นดินบริเวณใกล้เคียง ปรับปรุงบุคลากรและเทคนิคของปตท. ซึ่งจะต้องใช้เงินงบประมาณจำนวน 432 ล้านเหรียญสหรัฐ (ประมาณ 11,664 ล้านบาท)

โครงการนี้เป็นการร่วมทุนกันระหว่าง การปิโตรเลียมฯ กับบริษัทในเครือของ รอยัลดัช เชลล์ โดยบริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย ได้ร่วมด้วยร้อยละ 75 นอกจากนี้ธนาคารพาณิชย์อื่น ๆ ยังช่วยสมทบอีก 53 ล้านเหรียญสหรัฐ (ประมาณ 1,431 ล้านบาท) ส่วนของปตท.เองนั้นจะลงทุน 71.5 ล้านเหรียญ (ประมาณ 1,930.5 ล้านบาท) ซึ่งในขณะนี้ ปตท.ได้กู้เงินจากธนาคารโลกจำนวน 33 ล้านเหรียญ (ประมาณ 891 ล้านบาท) ในระยะเวลา 15 ปี ระยะปลอดหนี้ 5 ปี อัตราดอกเบี้ยคิดตามอัตราที่ธนาคารโลกต้องจ่ายให้กับแหล่งทุน รวมทั้งมีค่าธรรมเนียมการทำสัญญาอีกร้อยละ .75 ของจำนวนเงินกู้

(บ้านเมือง 18 ธค. 28)

บีพี.หาน้ำมันบนดิน/น้ำ

เมื่อเร็ว ๆ นี้ที่กระทรวงอุตสาหกรรม ได้มีการลงนามในสัมปทานปิโตรเลียมระหว่าง **นายจิรายุ อิศรางกูร ณ อยุธยา** รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม กับ **มร.บัตเลอร์** ผู้รับมอบ อำนาจจาก บริษัท บีพี.ปิโตรเลียม ดิเวลลอปเมนท์ จำกัด โดย บริษัท บีพี. จะได้สัมปทานในการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำนวน 2 แปลง คือ แปลงสำรวจบนบกหมายเลข บีพี 2 ในพื้นที่จังหวัดอยุธยา อ่างทอง สุพรรณบุรี ลพบุรี สิงห์บุรี ชัยนาท อุทัยธานี และนครสวรรค์ รวมพื้นที่ประมาณ 9,994 ตารางกิโลเมตร

ส่วนอีกแปลงหนึ่งเป็นแปลงสำรวจในทะเลอ่าวไทย หมายเลขบี 4/27 ซึ่งอยู่ตอนบนของอ่าวไทยด้านตะวันออกของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ไปจรดตอนใต้ของจังหวัดตราด รวมพื้นที่ประมาณ 12,078 ตารางกิโลเมตร และคาดว่าการสำรวจปิโตรเลียมในแปลงสัมปทานทั้ง 2 แปลงนี้ จะสิ้นค่าใช้จ่ายไม่น้อยกว่า 24.75 ล้านเหรียญสหรัฐ (ประมาณ 668.25 ล้านบาท)

(สยามรัฐ 17 ธค. 28)

ครม.ทบทวนไทยออยล์

นายจิรายุ อิศรางกูร ณ อยุธยา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมได้แถลงถึงผลการประชุมคณะรัฐมนตรีเศรษฐกิจเมื่อเร็ว ๆ นี้ว่า ที่ประชุมได้มีการพิจารณาโครงการขยายโรงกลั่นน้ำมันไทย หรือไทยออยล์ ที่ได้ผ่านขั้นตอนต่าง ๆ มาเป็นลำดับจนถึงส่วนของการออกเลทเทอร์ ออฟ

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

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

ชัพพอร์ท ซึ่งรัฐบาลจะต้องเป็นผู้ให้การยืนยันเป็นลายลักษณ์อักษร โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นผู้ลงนาม แสดงเจตจำนงว่ารัฐบาลจะไม่มีการเปลี่ยนแปลงแนวทางและนโยบายในอุตสาหกรรมน้ำมันอันอาจจะกระทบกระเทือนต่อการลงทุนขยายกิจการของบริษัทในระยะเวลา 10 ปี ในรายละเอียดต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อธนาคารโตเกียวซึ่งเป็นผู้นำในการให้กู้เงินสำหรับการขยายโรงกลั่นครั้งนี้ รวมทั้งในประเด็นที่ว่ารัฐไม่มีนโยบายจะปล่อยให้โรงกลั่นขาดทุน แต่จะให้มีรายได้ดำเนินการอย่างน้อยก็ให้เพียงพอต่อการแบกรับภาระหนี้ของโรงกลั่นเอง

นายจิรายุ เผยว่าที่ประชุมได้ให้ความสนใจอภิปรายเรื่องนี้อย่างกว้างขวาง และมาติดใจในประเด็นที่ว่า รัฐบาลซึ่งเป็นผู้ควบคุมนโยบายราคาทั้งหน้าโรงกลั่นและราคาขายปลีก ต้องมารับผิดชอบเงื่อนไขในหนังสือถึง 10 ปี ถ้าหากรัฐบาลเปลี่ยนนโยบายให้ราคาน้ำมันลอยตัวตามราคาตลาดในช่วงระยะเวลา 10 ปี นับจากนี้ไป ซึ่งอาจเกิดขึ้นเมื่อใดก็ได้แล้วหนังสือนี้จะมีผลภาระรับผิดชอบไปเพียงไร นายเกษมจาติกวณิชย์ กรรมการอำนวยการบริษัทโรงกลั่นน้ำมันไทยที่ไปร่วมชี้แจงอยู่ก็ไม่สามารถหาคำตอบให้เป็นที่พอใจได้ ที่ประชุมจึงได้มอบหมายให้ไปหาทางเจรจากับแบงค์ ออฟ โตเกียว ว่าจะมีท่าทีอย่างไร และสำหรับเงื่อนไขเกี่ยวกับนโยบายปล่อยราคาลอยตัวจะถือเป็นการผิดต่อหนังสือนี้หรือไม่เพียงไร

(เดลินิวส์ 25 ธค. 28)

ภัยจราจรพูดได้ทั้งชาติ

สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติ (เอสแคป) ได้รายงานผลการประชุมสัมมนาการป้องกันอุบัติเหตุด้านการจราจร ว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกวันนี้ นับเป็นความหายนะของมนุษยชาติโดยส่วนรวมทั้งในด้านทรัพยากร เศรษฐกิจ และสังคม ซึ่งความสูญเสียเหล่านี้เท่าที่มีการบันทึกไว้ คิดเป็นร้อยละ 1 ซึ่งมากกว่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติ

ส่วนการให้ความรู้ในด้านความปลอดภัยบนท้องถนนนั้นต้องเริ่มต้นที่โรงเรียน โดยให้การศึกษาตั้งแต่วัยเยาว์ และสื่อมวลชนจะต้องช่วยกันรณรงค์ให้เกิดความตื่นตัวในเรื่องนี้อย่างไม่ขาดสายด้วย

นอกจากนี้ที่ประชุมยังได้ระบุถึงมาตรการป้องกันความสูญเสียจากอุบัติเหตุ แบบประหยัด เช่น ควรบังคับให้สวมหมวกกันน็อค และเข้มงวดกวดขันเรื่องการเสพสุราขณะขับรถ และควรบังคับให้มีการประกันอุบัติเหตุรถยนต์ทุกชนิด เพื่อบรรเทาปัญหาสำหรับบริษัทธุรกิจด้านการขนส่ง

(บ้านเมือง 11 ธค. 28)

กรมทางชอบมะตอยน้ำ

แหล่งข่าวจากกรมทางหลวงได้เปิดเผยเมื่อเร็ว ๆ นี้ว่า ในปีงบประมาณ 2529 นี้ กรมทางหลวงยังคงยืนยันที่จะซื้อยางมะตอย 2 ชนิด คือ เอ ซี และยางน้ำต่อไป เนื่องจากมั่นใจว่ายางมะตอยทั้ง 2 ชนิดนี้มีประสิทธิภาพเหมาะแก่การสร้างถนนในประเทศ

นอกจากนี้ กรมทางหลวง จะให้เอกชนที่มีความประสงค์จะประมูลขายยางมะตอยมายื่นแสดงความจำนงเพื่อคัดเลือกคุณสมบัติใหม่ทั้งหมด พร้อมกับเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในกรณีที่องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร ส พ.) จะเข้ามาเป็นตัวแทนขายส่งยางมะตอยด้วย

(มติชน 12 ธค. 28)

Delco Freedom

แบตเตอรี่ไร้ความกังวล Delco Freedom II

มีหลายแบบและขนาดให้เลือก ตามความเหมาะสมกับรถของท่าน ทั้งรถญี่ปุ่น ยุโรปและอเมริกัน เหมาะสำหรับรถที่ต้องการกำลังไฟสตาร์ทสูง เช่น รถอเมริกัน รถยุโรปทั่ว ๆ ไป รวมทั้ง Mercedes-Benz รุ่นใหม่, B.M.W., Jaguar, Opel, Peugeot, Volvo ฯลฯ ทุกรุ่น รวมถึงรถที่จะติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าพิเศษในรถยนต์ เช่น วิทยุโทรคมนาคม หรือโทรศัพท์ภายในรถยนต์ และอุปกรณ์เครื่องเสียง High Power ทุกชนิด เนื่องจากข้อดีของการที่ไม่ต้องเช็คระดับน้ำกลั่นและน้ำกรด ทำให้ Delco Freedom Battery เหมาะสมอย่างยิ่งกับรถยนต์ที่มีที่เก็บ Battery ซึ่งยากแก่การตรวจเช็ค เช่น รถ Van ทั่ว ๆ ไป และรถ Volkswagen บางรุ่น

Delco Freedom Battery นอกจากจะเหมาะสมกับรถยนต์แล้ว ยังเหมาะสมกับอุปกรณ์ไฟฟ้าบางชนิดที่ต้องการกำลังไฟสตาร์ทสูง และเก็บไว้ได้นาน โดยไม่ต้องหมั่นชาร์ทอยู่บ่อย ๆ เช่น ระบบไฟฟ้าส่องสว่างฉุกเฉิน (Emergency Lighting System) หรือเครื่องกำเนิดไฟฟ้าฉุกเฉินเป็นต้น

Delco **THE BUSY MAN'S BATTERY**

บริษัท บุญผ่อง จำกัด

889 ถนนพระราม 1 เขตปทุมวัน กทม. 10500 โทร. 215-0056, 215-0057



ไม่อยากตาย แต่ก็กลัวมีดหมอ



ผมอ่านคำให้สัมภาษณ์ของคุณ วีระ สุสังกรกาญจน์ หนึ่งในคณะกรรมการนโยบายปิโตรเลียมแห่งชาติ ในหนังสือพิมพ์สยามรัฐ ฉบับประจำวันที่ 22 มกราคม 29 แล้วต้องยอมรับว่า

ท่านผู้นี้กล่าวอุปมาอุปไมยวิจารณ์เรื่องโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในบ้านเรา ที่สวนทางกับความเป็นจริงในด้านการผลิต ได้อย่างเฉียบคมและสะใจดีแท้

คุณวีระเปรียบเปรยไว้ว่า

"ปัญหาเรื่องน้ำมันของไทยที่เป็นอยู่ในขณะนี้ เปรียบเสมือนเนื้อร้ายที่กำลังก่อตัวขึ้นโดยคนไข้ไม่ค่อยรู้ตัว รัฐบาลเองได้พยายามทำตัวเป็นหมอในการผ่าตัดเอาเนื้อร้ายนั้นออก แต่พอเห็นมีดผ่าตัดคนไข้ก็แหกปากร้องลั่นไปเสียแล้ว ทำให้หมดไม่กล้าตัดสินใจทำอะไร"

ครับนี่คือเรื่องจริง

ตามกรรมวิธีการกลั่นน้ำมันโดยทั่วไปนั้น น้ำมันเบนซินกับน้ำมันดีเซลที่กลั่นได้ จะมีปริมาณเกือบ ๆ เท่ากันเสมอ และราคาต้นทุนในการกลั่นก็แทบจะไม่แตกต่างกันด้วย

แต่การที่รัฐบาลบิดเบือนราคาขายของน้ำมันทั้ง 2 ชนิด ให้แตกต่างกันถึงลิตรละตั้ง 5 บาท เช่นในขณะนี้ ก็เท่ากับเป็นการเร่งเร้าให้ประชาชนใช้ประโยชน์จาก *"ช่องโหว่"* ระหว่างราคานี้ หันไปซื้อรถเครื่องดีเซลใช้กันเป็นแถว

ผลก็คือ ปริมาณความต้องการใช้น้ำมันดีเซลพุ่งขึ้นอย่างพรวดพราด จนโรงกลั่นภายในประเทศของเรากลั่นให้ใช้เองไม่ได้ เพราะถ้ากลั่นเอง ก็จะได้น้ำมันเบนซินออกมาเหลือเบอะ ล้นตลาดหาที่เก็บไม่ได้

เราจึงต้องสั่งเข้าลูกเดียว!

และการสั่งน้ำมันดีเซลสำเร็จรูปเข้าประเทศนั้น ก็ทำความฉิบหายให้กับดุลการค้า และดุลการชำระเงินของเราเป็นจำนวนมหาศาลทุกปี

นี่แหละครับตัวเนื้อร้าย และสาเหตุของการเกิดละ!

ครับถูกแล้ว...ถ้าจะรักษาเนื้อร้าย รัฐบาลก็ต้องทำตัวเป็นหมอ และวิธีที่จะรักษาอย่างฉับพลันและถูกหลักที่สุดก็คือ **การผ่าตัดนั่นเอง**

การผ่าตัด หมายความถึง *การปรับโครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเสียใหม่ให้น้ำมันเบนซินกับดีเซล มันไม่ถูก-แพงต่างกันเหมือนอย่างที่เป็นอยู่ทุกวันนี้*

เมื่อน้ำมันดีเซลแพงขึ้น จุดล่อใจให้ใช้ก็ควรจะลดลง และถ้ายิ่งน้ำมันเบนซินถูกลงไปอีก ผู้คนที่น่าจะเอียงเอน หันไปสนใจใช้เครื่องเบนซินมากขึ้น *จนเกิดความสมดุลตามธรรมชาติขึ้นเองโดยอัตโนมัติ*

ทีนี้พอคนไข้เห็นมีดหมอ ก็แหกปากร้องโวยวายขึ้น ไม่ยอมให้หมอผ่าตัด จะให้รักษาด้วยวิธีอื่นแทน

หมอซึ่งบังเอิญไม่ใช่หมอจริงแต่เป็นนักการเมืองที่กลัวเก้าอี้หักก็เลยเกิดปอดขึ้นมา วางมีดผ่าตัดแล้วหันมารักษาทางยาแทน

ก็มาตรการเพิ่มภาษีรถดีเซลแทนการขึ้นราคาน้ำมันดีเซลนั่นยังไง!

เอาละครับ ก็หลอกตัวเองกันต่อไปว่า

เนื้อร้ายมันยังไม่ร้ายจริงหรอก รักษาแบบกินยาก็หายได้ เหมือนกันถึงจะข้าหน่อยก็คงยังไม่ถึงตายกระมัง!?!

ผมน่ะไม่ว่าอะไรหรอก ถ้ารัฐบาลยังทนควักเงินอุดหนุนการกระทำที่ผิดธรรมชาติเช่นนี้ต่อไปได้เรื่อย ๆ

แต่ที่กลัวก็เพราะได้ข่าวหนาหูมาว่า

รัฐกำลัง *"ป้อจี้"* ขึ้นทุกวัน

เห็นว่าเดี๋ยวนี้ ถึงขนาดต้องไปรีดเงินส่วนแบ่งจากรัฐวิสาหกิจที่มีกำไรเป็นรายเดือน เอามาจ่ายค่าแรงข้าราชการประจำกันแล้ว ไม่ใช่หรือ?

อย่างนี้ จะทนกันไปได้อีกสักกี่น้ำกัน ?!?

ตายแล้ว ผมไม่ไปเผาผี อย่าว่ากันนะ !!!

ขวัญชัย ปภัสร์พงษ์



โกรธแม่แต่ตีลูก

หัวเรื่องของผม ผมหมายถึงพฤติกรรมของคนขี้ขลาดไม่กล้าเผชิญความจริง สามีซึ่งเป็นหัวหน้าเป็นผู้นำครอบครัวเห็นว่าภรรยาของตนประพฤติไม่ถูกต้องอยากจะสั่งสอนตักเตือน แต่รู้อยู่แก่ใจแล้วว่าถ้าขืนอ้าปากบ่น หรือลงไม้ลงมือ มีหวังถูกฝ่ายภรรยาสวนเอาเสียคนดีไม่ดีถึงขั้นไล่ออกจากบ้านหมดโอกาสจะเป็นสามีอีกต่อไป เมื่อทำอะไรภรรยาไม่ได้ก็พาลทุบตีลูก ซึ่งที่จริงแล้วลูกจะดีจะชั่วก็เพราะการอบรมชี้แนะของพ่อแม่นั่นเอง

ผู้ชายแบบนี้มีมากครับ ไอ้คนขี้ขลาดกลัวจะขาดจากตำแหน่งสามี!

ส่วนประเด็นรัฐบาลอยากจะปรับโครงสร้างราคาเชื้อเพลิงในประเทศ แต่ไพล่ไปรีดภาษีจากเจ้าของรถที่ใช้เชื้อเพลิงดีโซลีนและ แอลพีจี บางจำพวกนั้นจะเหมือนตัวอย่างที่ผมยกมาข้างต้นหรือเปล่าก็ไม่ทราบ?

ผมคนหนึ่งละที่เสนอให้มีการเก็บภาษีอัตราสูง ๆ กับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลทั้งชนิดเกินและชนิดไม่เกิน 7 คน ที่ใช้เชื้อเพลิงดีโซลีนหรือแอลพีจี เพราะเห็นชัดว่าเอาเปรียบคนอีกส่วนหนึ่งที่ใช้รถแบบเดียวกันแต่ใช้เชื้อเพลิงเบนซิน ก็สะดวกสบายเท่ากัน เสียภาษีเท่ากันแต่ไปเบียดบังใช้เชื้อเพลิงเศรษฐกิจที่รัฐออกเงินชดเชยและเอาเงินจากพวกใช้เบนซินไปชดเชยมันไม่ถูกต้อง

แต่ผมไม่เคยบ้าระห่ำยุให้เก็บภาษีทารุณกับรถที่ใช้เพื่อประโยชน์เพื่อสาธารณชน เช่นรถโดยสาร รถบรรทุก หรือรถที่ใช้เพื่องานพาณิชยกรรม เพราะผมเห็นว่ารถพวกนี้ใช้เพื่อหาเงินเสียภาษีให้รัฐ ใช้เพื่อประกอบอาชีพ และเป็นรถประเภทที่มีผลกระทบต่อประชากรส่วนใหญ่โดยตรง

ส่วนเรื่องให้รัฐปรับราคาน้ำมันให้เป็นธรรมคือขึ้นราคาดีโซลีน ลดราคาเบนซินนั้นผมก็เห็นด้วยมาโดยตลอด ทั้งที่รู้ว่าผลมันจะออกมารูปไหน?

เมื่อมาถึงวันนี้ผมรู้สึกว่าตนเองสมหวังครึ่งหนึ่ง ผิดหวังครึ่งหนึ่ง สมหวังที่เห็นว่ารัฐพยายามทำความเสมอภาคให้เกิดขึ้น และผิดหวังตรงที่วิธีการมันง่ายเกินไป

รถที่มีพิกัดบรรทุกต่ำกว่า 3,000 กิโลกรัม นั้นมีไม่น้อยที่ใช้เป็นรถบริการสาธารณะ เป็นรถโดยสารขนาดเล็กตามชนบท เป็นรถรับส่งนักเรียน เป็นรถที่บรรทุกผลิตผลทางการเกษตรออกมาจำหน่าย เป็นรถที่ใช้ในงานพาณิชยกรรมฯ รถบรรทุกขนาดกลางลงมาถึงพิคอัพเหล่านี้ถ้าเอามาร่วมวิ่งกับขสมก. ไม่ต้องเสียภาษีถึง 4 ทบ แต่ถ้าใช้บริการตามียายมาหรือเด็กนักเรียนตาดำ ๆ จะต้องเสีย 4 ทบ ถ้าเป็นรถของนิติบุคคลต้องเสีย 8 ทบ !!

ผมอยากตะโกนถามใครก็ได้ที่ไม่โง่ ว่ามันยุติธรรมกับคนทั้งประเทศไหม? จะมีใครมีสติพอจะสร้างกฎเกณฑ์ที่เป็นธรรมให้กับสังคมบ้างไหม?

ในตอนแรกผมได้ยินชัดเจน และเข้าใจถ่องแท้ว่ารัฐกะฟันภาษีทั้ง 6 ล้อ 10 ล้อ และ บขส. แต่พอมีเสียงค้านรัฐก็รีบออกตัวว่าเอาเฉพาะรถต่ำกว่า 3,000 กิโลกรัม ผมว่าอย่างนี้ดีไหม บรรดาเจ้าของรถที่ใช้เพื่อบริการมวลชน พาณิชยกรรม นี่รวมกันยื่นข้อเรียกร้องขอลดหย่อนกับรัฐบาลดีไหมความเป็นธรรมจะได้เกิดขึ้นมาบ้าง

ผมเสนอด้วยความบริสุทธิ์ใจ เพราะมีความเห็นใจธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์ มันตายอยู่แล้วครับ ไม่อยากเห็นการขุดผีขึ้นมาฆ่าเป็นหนที่สอง

ตรีรัตน์ ปวงกลาง

ORIGINAL
de Carbon
MADE IN FRANCE

ORIGINAL
de Carbon
M เจ้าตำรับ
EOT โช้คอัพแก๊ส
V03 ผลิตสำหรับ
(6 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



ตอนที่กำลังเขียนข้อเขียนชิ้นนี้อยู่ เมืองไทยเรากำลังตื่นตาตื่นใจอยู่กับการแข่งขันกีฬาซีเกมส์ครั้งที่ 13 ซึ่งไทยเป็นเจ้าภาพจัดแข่งขันอยู่พอดิบพอดี

และเมื่อถึงวันนี้ (17 ธันวาคม 28) นักกีฬาไทยเราสามารถโชว์ความเก่งกาจเหนือกว่านักกีฬาชาติอื่น ๆ อยู่ในแบบทิ้งห่าง ยังกะโฆษณาของรถกระบะยี่ห้อหนึ่ง กล่าวคือโกยเหรียญทองอันเป็นเครื่องหมายบ่งถึงความเป็นผู้ชนะเลิศมาคล้องคอได้ถึง 93 เหรียญทองมากกว่าอินโดนีเซียซึ่งเป็นเจ้าใหญ่ในกีฬาซีเกมส์มาโดยตลอด และได้ชื่อว่า เป็นเจ้าแห่งซีเกมส์อีกครั้งหนึ่งหลังจากที่สูญเสียตำแหน่งนี้ไปให้กับอินโดนีเซียมาร่วม 10 ปีแล้ว

น่าเสียดายที่การจัดแข่งกีฬาซีเกมส์คราวนี้ ไม่ได้บรรจุ กีฬาจราจรเกมส์ ไว้ในรายการอีกรายการหนึ่ง ไม่งั้นไทยมีหวังได้เพิ่มเหรียญทองอีกอันหนึ่งมาประดับเกียรติแห่งฯ

ที่มั่นใจถึงขนาดนั้นก็เพราะได้มีการเปิดเผยสถิติอันน่าทึ่งของนักขับรถคนหนึ่งในกรุงเทพมหานครนี่เองเมื่อก่อนหน้าที่กีฬาซีเกมส์ครั้งนี้จะเริ่มขึ้นไม่กี่วัน

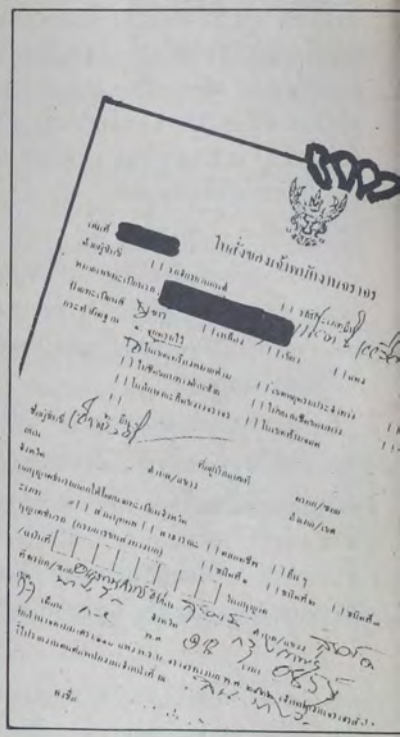
นักขับรถหญิงของเราคนหนึ่งทำสถิติได้รับ **ใบสั่งทำผิดกฎจราจรถึง 72 ใบในรอบปี** *2527-2528 สูงสุดเท่าที่เคยมีการเปิดเผยมาในประเทศไทยหรืออาจจะเป็นสถิติใหม่ของโลกก็ว่าได้*

สถิติได้รับใบสั่งจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรถึง 72 ใบนี้ ยังมีสถิติและข้อมูลประกอบที่นับได้ว่าสำคัญอย่างยิ่งยวดอีกนานัปการทีเดียว

และสถิติและข้อมูลแรก ได้แก่... *ใบสั่งของเจ้าหน้าที่ตำรวจทั้ง 72 ใบนี้ นักขับหญิงหรือเจ้าของรถคันที่ได้รับใบสั่ง ไม่เคยไปติดต่อหรือเอาใจใส่นำใบสั่งนี้ไปเจรจาต่อรองหรือยอมให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเปรียบเทียบปรับเลยแม้แต่ใบเดียว ยังคงเป็นใบสั่งที่บริสุทธิ์อยู่ทั้ง 72 ใบโดยไม่มีริ้วรอยอย่างอื่นเจือปน*

สถิติและข้อมูลประกอบต่อมา... *เป็นใบสั่งฐานผิดกฎจราจรในข้อหาเดียวกันทั้ง 72 ใบคือ จอดรถในที่ห้ามจอด*

สถิติและข้อมูลต่อมา...*ถูกใบสั่ง*



สถิติ: จราจรเกมส์ '85

"หลวงเลียบเมือง"

เพราะจอดรถในจุดเดียวกันนั้นเองโดยตลอด จะมีคลาดเคลื่อนจากจุดเดิมบ้างก็เพียงห่างกันไม่กี่เมตร ซึ่งนั่นก็หมายความว่า สถานที่เกิดเหตุที่เดียวกันทั้ง 72 ใบสั่งหรือ 72 ครั้ง

สถิติและข้อมูลที่น่าประทับใจต่อมาก็คือ...*ใบสั่งทั้ง 72 ใบ ออกโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจคนเดียวกันทั้งหมด ดูเหมือนว่าจะมียศเป็นจ่าตำรวจ ของสถานีตำรวจแห่งหนึ่งทางย่านฝั่งธนฯซึ่งก็หมายความว่า โรงพักที่ว่านี้เป็นเจ้าของใบสั่งแต่เพียงผู้เดียวนั่นเอง*



ที่จริงแล้ว สถิตินี้น่าจะเพิ่มพูนขึ้นไปมากกว่านี้อีกเยอะแยะ ถ้าหากว่าจะไม่มีการทำให้สถิติสะดุดลงไปเสียก่อน โดยที่มีผู้วิเคราะห์ถึงสาเหตุแห่งการสะดุดหยุดลงของสถิตินี้ไว้ว่า

ประการแรก...ถ้าเจ้าหน้าที่ตำรวจโรงพักเดียวกันนี้จะไม่ปฏิบัติการเฉียบขาดในความผิดครั้งสุดท้ายล่าสุดด้วยการยกรถคันนี้ที่กำลังจอดทำผิดกฎจราจรอยู่มาไว้ที่โรงพัก ซึ่งเท่ากับว่าสถิตินี้สุดสิ้นลงในการกระทำผิดเป็นครั้งที่ 73

แต่ก็เป็นการดีอยู่บ้างเหมือนกันตรงที่ถ้าไม่ถึงกับลากรถมาไว้ที่โรงพักสถิติเก่า ๆ ที่ทำไว้ก็คงไม่ได้รับการเปิดเผยต่อสาธารณชนให้เป็นที่รับรู้กัน

ประการต่อมา...สถิติการทำผิดน่าจะสูงกว่านี้มาก ถ้าหากว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติตามหน้าที่จะทำหน้าที่ด้วยความเคร่งครัด เพราะว่า เจ้าของรถก็ได้ยอมเปิดเผยแล้วว่า ตลอดระยะเวลาอันยาวนานนับเป็นปี ๆ ได้จอดรถในที่ที่ผิดกฎหมายมานี้ทุกวันไม่เคยเว้น และสาเหตุที่ต้องจอดรถในที่ที่ห้ามจอดนี้เป็นประจำก็เนื่องจากว่า ไม่มีทางเลือกเป็นอย่างอื่น เคยไปจอดไว้ที่อื่นนอกจุดที่เคยจอดทีไร เป็นต้องถูกนักเลงดีมางัดรถขโมยข้าวของภายในรถทุกทีไป เลยต้องจอดไว้ตรงนี้ปลอดภัยและใกล้หูใกล้ตาดี ส่วนเรื่องใบสั่งนั้นก็ไม่เป็นไร เขียนเอามาแปะไว้หน้ารถได้ก็เก็บเอาไว้ทำสถิติได้เหมือนกัน ไม่เห็นจะแปลก เฉยเสียอย่างสบายมากกว่าแปดอย่างซะอีก

อีกประการหนึ่งต่อมา...เขาว่ากันว่า ถ้าไม่มีสาเหตุอื่นเกิดแทรกซ้อนขึ้นมาอีกสาเหตุหนึ่งเรื่องคงไม่แดงจนเป็นที่ฮือฮาของวงการ

สาเหตุที่ว่าคือ น้องชายของหญิงเจ้าของรถได้ถือวิสาสะมาขับเอารถคันที่ตำรวจยึดไว้ที่โรงพักนี้ไปขับฉุยฉายเล่นสบายใจเฉิบโดยที่ตำรวจเจ้าของเรื่องไม่รู้เรื่องรู้ราว (หรืออาจจะไม่ได้รู้เห็นเป็นใจด้วย)สำหรับกรณีนี้นับได้ว่าเป็นสถิติพิเศษอีกสถิติหนึ่งที่น่าบันทึกไว้เป็นอย่างยิ่ง

และพอมาถึงตอนนี้ ก็มาถึง **ไฮไลท์** ของกรณี...หนังสือพิมพ์เอามาเขียนรายงานเป็นข่าว

ลองได้เป็นข่าวฉาวโฉ่เสียแล้ว สถิติต่าง ๆ ที่ควรจะได้ดำเนินต่อไปอย่างราบรื่นก็มีอันเป็นต้องหยุดชะงักลงที่ ข้อหาครั้งล่าสุด ครั้งที่ 74....*เคลื่อนย้ายทรัพย์ของกลางที่เจ้าหน้าที่ตำรวจยึดไว้โดยไม่ได้รับอนุญาต*...เบาะๆ ยังกะปุยนุ่น

ค่าตอบแทนการทำสถิติบรรลือโลกทางด้านจราจรเกมส์ของหญิงเจ้าของรถคันนี้ ปรากฏว่า *เจ้าของรถยินยอมจ่ายเงินค่าปรับเข้าหลวงด้วยความยินดีเป็นเงินประมาณ 1 พันกว่าบาทสำหรับ 70 กว่าความผิดที่ว่านั้น*

ก็เห็นจะต้องบันทึกไว้เป็นสถิติอีกอย่างหนึ่งได้เหมือนกัน...**ค่าปรับที่ถูกเป็นบ้า เมื่อเทียบกับความเหนื่อยยากของการเขียนใบสั่งถึง 72 ใบในรอบระยะเวลาถึง 2 ปี**

การทำสถิตินี้ยังไม่ถือว่ายุติเสียทีเดียว ในเมื่อ....เป็นรายแรกที่ได้รับความสนอกสนใจโดยตรงจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย **พล.อ.สิทธิ จิรโรจน์**

ขนาดรัฐมนตรีว่าการกระทรวงให้ความสนใจ ก็ต้องจัดเข้าทำเนียบ...เรื่องระดับชาติเชียวละ

แถมยังมีควันหลงต่อเนื่องอีกจากกรณีนี้โดยที่ **รถของลูกสาวรัฐมนตรีว่าการกระทรวงท่านนี้เอง** ก็ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับและต้องเสียค่าปรับเพราะกระทำผิดกฎจราจรซึ่งเป็นเหตุการณ์ในระยะถัดมาในขณะที่เรื่องราวของเจ้าของสถิติใบสั่งนี้กำลังเป็นที่สนใจของชาวบ้านอยู่พอดี

ท่านรัฐมนตรีถึงกับออกปากชมเจ้าหน้าที่ตำรวจ....เออดี *ที่ทำตามหน้าที่โดยไม่เห็นแก่หน้ารัฐมนตรีหรือหน้าอินทร์หน้าพรหม*

ไม่อยากจะเอ่ยชื่อเจ้าของสถิติและเจ้าของกรณี...สถิติเลว ๆ แบบนี้เสียดายเวลาที่จะต้องมาจำชื่อจำเสียง

สำคัญแต่ว่า โรงพักเจ้าของคดีป่านนี้ ตำรวจที่นั่นคงสะบัดร้อนสะบัดหนาวน่าดู...

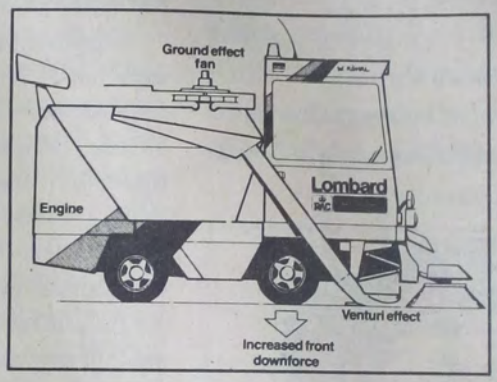
ก็รัฐมนตรีท่านอยากจะมอบเหรียญทองให้เป็นรางวัลน่ะซี

แรลลี คาร์ จอมกวาด



ถ้าอยากหัวเราะ! ก็จงหัวเราะเสียแต่ตอนนี้ เพราะถ้ารอให้อ่านจบเสียก่อน คุณอาจหัวเราะไม่ออก! ผมก็เหมือนคุณน่ะแหละ เห็นรูป อ่านเรื่อง แล้วก็อดหัวเราะไม่ได้ แต่พออ่านไปจนจบความ จึงได้สำนึกว่านี่ไม่ใช่เรื่องที่จะหัวเราะกันเล่น ๆ เพราะเห็นขัน

ดูรูปร่างหน้าตา มันน่าจะเป็นรถกวาดถนนของกทม. แต่มันไม่ใช่ เพราะมันเป็นรถที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อใช้แข่งแรลลีครับ!มันเป็น "แรลลี คาร์" เป็นรถแข่งแรลลี อย่างรถ เอาดี ควาตโตร หรือ เปอโฌต์ 205 เทอร์โบ 16 วาล์ว ที่กำลังดังอยู่ในขณะนี้นี่แหละ







มันมีชื่อว่า **"ชมิดท์ เอสเค 150 เอส"** (SCHMIDT SK 105S) และมันเป็นผลงานรังสรรค์ของบริษัทชมิดท์แห่งประเทศอังกฤษ ที่ประจงสร้างขึ้นมาเพื่อดับรัศมีรถแรลลีชื่อดังประดามี

คุณอาจจะถามว่า รถแรลลีอะไรกันรูปทรงยังกะรถตู้สำหรับขนผัก ข้อนี้ต้องขอให้ยกประโยชน์แก่จำเลย รถตู้ก็มีสิทธิ์แข่งแรลลีได้เหมือนกันนี่นา ที่น่ากังขากว่ารูปทรงก็คือ **แปรง** ครับ! แปรงรูปกลม 2 อันที่ติดอยู่ตรงหน้ารถนั่นน่ะ มีไว้ทำพรือ?

เฉลย! ทำหน้าที่สามอย่างด้วยกัน สองอย่างแรกขออนุญาตไม่อธิบาย ถ้าจะบังคับให้อธิบายก็ต้องสารภาพกันณที่นี้ว่าอธิบายไม่ถูก เพราะอ่านจากต้นฉบับภาษาปะกิดแล้วก็ไม่สู้จะเข้าใจเท่าไหร่ จับความได้เพียงว่า มันเกี่ยวกับหลักการทางอากาศพลศาสตร์ คือทำหน้าที่ป้องลมหรือดักลมที่จะลอดเข้าไปใต้ท้องรถหรืออะไรทำนองนั้น สำหรับหน้าที่อย่างที่สาม เขาบอกไว้ว่า "เอาไว้กวาดฝุ่นถนนเบื้องหน้าให้ราบเรียบเตียนโล่ง ซึ่งผลลัพธ์คือยางจะเกาะถนนดีขึ้น" เป็นไงครับ เจ๋งไหม?

ชมิดท์ ไม่ได้สร้างรถแบบนี้เพียงคันเดียวหรือสองสามคัน แต่สร้างไปแล้วกว่า 200 คันและไม่ใช่สร้างเอาไว้ดูเล่น แต่ได้นำออกขายด้วย คันละ 23,000 ปอนด์ หรือประมาณ 900,000 บาทซึ่งนับว่าถูกมากเมื่อเทียบกับรถแรลลีของเปอโฌต์หรือลันเชีอา

ข่าวไม่ได้บอกว่าขายไปได้แล้วกี่คัน และเคยลงสนามแข่งแรลลีกันจริง ๆ จัง ๆ แล้วหรือยัง?



ปลอดภัยทุกชีวิต จาก "ครูชีพ" ยอดโช้คอัพ

'ครูชีพ'
คู่รถ คู่ทรหด



รับประกันคุณภาพ 1 ปี

ผู้แทนจำหน่ายแต่ผู้เดียวในประเทศไทย

บริษัท เอส.เอ. อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
S.A. INTERNATIONAL CO., LTD.
1532 ตรงข้ามตึก 3M ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ กรุงเทพ 10
โทรเลขย่อ "เอสเอ" กรุงเทพ 10
โทร. 251-3783-4

ต่างจังหวัดหาซื้อได้ตามร้านอะไหล่ทั่วไป



มาซามิ คาวากุจิ

กรรมการผู้จัดการ
บริษัท ตรีเพชรอีซูซุเซลส์ จำกัด

"ตราบใดที่ผลต่างระหว่าง
ราคาน้ำมันเบนซินกับดีเซล
ยังอยู่ในเกณฑ์ประมาณ
3 บาทต่อลิตรอยู่
ก็จะไม่มีผลต่อการขายรถพิคอัพ"



ข่าวที่ว่ารัฐบาลเตรียมขยับราคาน้ำมันดีเซล เพื่อปรับโครงสร้างราคาน้ำมันในประเทศให้เกิดความสมดุล จนปีโอไอต้องทบทวนโครงการส่งเสริมการผลิตเครื่องยนต์ดีเซล โดยอาจลดขนาดโครงการลงหรือพับไปส่งเสริมการผลิตเครื่องยนต์เบนซินแทนย่อมส่งผลกระทบต่อบริษัทผลิตรถยนต์ที่ได้ทำเรื่องขอรับการส่งเสริมการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลจากปีโอไอไว้แล้วไม่มากก็น้อย และประกอบกับค่าเงินเยนที่แข็งตัวขึ้นประมาณร้อยละ ๑๕ ทำให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์สูงขึ้นทางออกที่เป็นไปได้สำหรับปัญหาทั้งสองก็ดูเหมือนจะต้องสวนทางกับสภาวะเศรษฐกิจที่คาดกันว่าจะตกต่ำถึงขีดสุดในปี ๒๕๒๙ นี้

เพื่อความกระจ่างในเรื่องต่าง ๆ ดังกล่าว "ฟอร์บูลา" จึงได้ขอเข้าพบสัมภาษณ์ นายมาซามิ คาวากุจิ กรรมการผู้จัดการ บริษัทคริเพรวอีซูซุมอสส์ จำกัด โดยมี นายโกโร ชินตานิ ผู้จัดการทั่วไปฝ่ายขายการตลาดและฝ่ายวางแผนการขาย ร่วมสนทนาอยู่ด้วย

ข้อความต่อไปนี้เรียบเรียงจากคำให้สัมภาษณ์ของนายมาซามิ คาวากุจิ

ถาม : หากมีการปรับราคาน้ำมันดีเซล จะมีผลกระทบต่อการขายรถพิคอัพบ้างหรือไม่?

ตอบ : มันขึ้นอยู่กับว่าราคาน้ำมันดีเซลจะขึ้นไปเท่าไร และแม้ว่าเราจะได้ศึกษาเรื่องอย่างจริงจัง ก็ยังเป็นการยากที่จะสรุปว่า ถ้าขึ้นราคาน้ำมันดีเซลเป็นเท่านั้นเท่านี้จะมีผลต่อการขายรถพิคอัพอย่างไร แต่โดยทั่วไปแล้วก็คงพอจะพูดได้ว่า ตราบใดที่ผลต่างระหว่างราคาน้ำมันเบนซินกับดีเซลยังอยู่ในเกณฑ์ประมาณ ๓ บาทต่อลิตรอยู่ ก็จะไม่มีผลต่อการขายรถพิคอัพเท่าใดนัก

ถาม : เกี่ยวกับโครงการส่งเสริมให้มีการผลิตเครื่องยนต์ดีเซล หากรัฐบาลเปลี่ยนนโยบายพับไปสนับสนุนให้มีการผลิตเครื่องยนต์เบนซินแทน ทางอีซูซุจะมีปัญหาในด้านการผลิตหรือไม่?

ตอบ : ถ้ามองกันในแง่ผลประโยชน์ของประเทศชาติแล้ว ผมเชื่อว่าเครื่องยนต์ดีเซลเหมาะที่จะใช้กับรถบรรทุกมากกว่าเครื่องยนต์เบนซิน เพราะฉะนั้นรัฐบาลจึงยังควรที่ช่องว่างระหว่างราคาขายน้ำมันทั้งสองประเภทนี้เอาไว้บ้างพอสมควรแต่ถ้ารัฐบาลต้องการจะเปลี่ยนนโยบาย เราก็พร้อมที่จะทำตาม

นายชินตานิ : โดยส่วนตัวแล้ว ผมไม่เชื่อว่ารัฐบาลจะเปลี่ยนนโยบายเกี่ยวกับเรื่องนี้ เพราะปัจจุบันรถบรรทุกขนาดเล็กร้อยละ ๙๑ ใช้เครื่องยนต์ดีเซลอยู่แล้วและคราบใดที่ช่องว่างระหว่างราคาของเบนซินกับดีเซลยังไม่ต่ำกว่า ๓ บาทอยู่ เปอร์เซนต์การใช้รถดีเซลก็คงจะตกลงไม่มากนัก และถ้าช่องว่างจะลดลงเหลือ ๒ บาท แม้ยอดขายของรถดีเซลจะลดลง แต่เมื่อมองถึงยอดรวมแล้วก็ยังต้องมากกว่ารถเบนซินอยู่ดี ทว่าเมื่อถึงเวลานั้น การส่งเสริมให้มีการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลในประเทศก็จะเป็นไปไม่ได้อีกต่อไป เพราะต้นทุนการผลิตจะสูงขึ้นจนไม่คุ้มค่าในที่สุด

ถาม : จากการที่เงินเยนแข็งขึ้น ทางอีซูซุจะสามารถคงราคาขายเดิมไปได้อีกนานเท่าไร?

ตอบ : ผลจากค่าเงินเยนที่แข็งขึ้น ทำให้เราต้องปรับราคารถของเราตามไปด้วยอย่างแน่นอน แต่เราก็คำนึงถึงกำลังซื้อ



ประวัติสังเขป

นายมาซามิ คาวากุจิ

เกิดในโตเกียวเมื่อปี ๒๔๖๖ จบการศึกษาจาก TOKYO INSTITUTE OF TECHNOLOGY เมื่อปี ๒๔๐๑ เริ่มทำงานกับบริษัทมิตซูบิชิ คอร์ปอเรชัน เดือนมีนาคม ๒๔๑๑ เคยประจำอยู่ในประเทศไทยระหว่างปี ๒๕๐๖-๒๕๑๑ จากนั้นไปประจำอยู่ประเทศโปรตุเกส และออสเตรเลีย กลับมาเมืองไทยอีกครั้งในเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา

ปัจจุบัน สมรสแล้ว มีบุตร ๒ คน
ลูกสาวคนโต อายุ ๒๒ ปี
ลูกชายคนรอง อายุ ๒๑ ปี

ของประชาชนด้วย และการปรับนั้นก็คงจะต้องเป็นแบบค่อยเป็นค่อยไป

ช่วงนี้เราได้ปรับราคาขึ้นไปเล็กน้อยแล้ว และเชื่อว่าอีกไม่นานเราก็คงต้องปรับราคาอีกเป็นครั้งที่สอง

ถาม : ปัจจุบันมีผู้ผลิตท้องถิ่นบางรายได้ประกอบรถบรรทุกขนาดกลางออกจำหน่ายในราคาถูกมาก โดยใช้เครื่องยนต์ดีเซลใช้แล้วที่สั่งมาจากประเทศญี่ปุ่น ท่านคิดว่า รถประเภทนี้จะส่งผลกระทบต่อการขายรถบรรทุกขนาดกลางของอีซูซุหรือไม่?

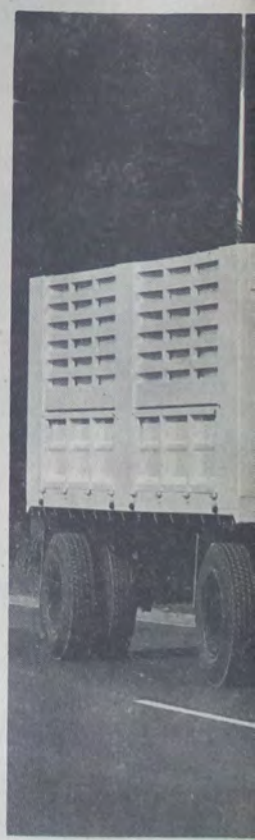
ตอบ : นี่เป็นตัวอย่าง ของการพัฒนาอุตสาหกรรมประเภทนี้ของประเทศไทย นับเป็นเรื่องดีที่ผู้ผลิตท้องถิ่นเล็ก ๆ หลายรายสามารถประกอบรถบรรทุกขนาดกลางขึ้นใช้งานได้แล้ว ซึ่งแสดงถึงพลังความรู้ทางวิศวกรรมขั้นมูลฐานของคนไทย เราไม่เคยคิดมาก่อนว่าพวกเขาจะทำได้ แต่เขาก็ได้พิสูจน์ให้เห็นแล้ว และตลาดบางส่วนในชนบทก็ยอมรับแล้วด้วย แม้ว่ายอดขายจะยังไม่สูงนักก็ตาม

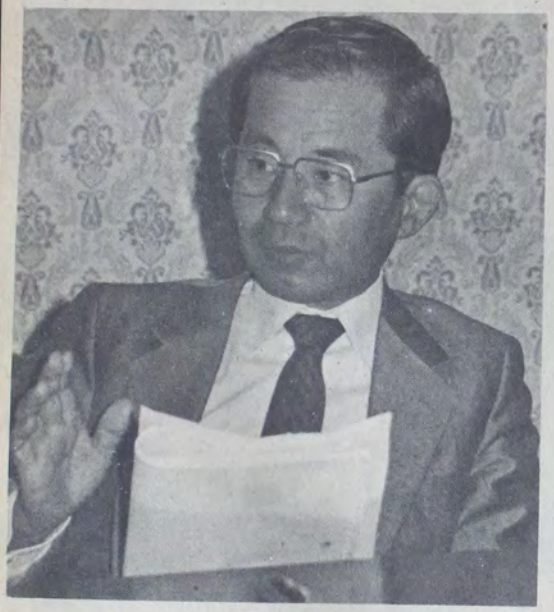
สำหรับลูกค้าของตลาดรถบรรทุกขนาดกลางก็จะแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคล้าย ๆ กับตลาดอะไหล่แท้กับอะไหล่เทียม ที่บางคนก็ยอมรับอะไหล่เทียมเพราะราคาถูก ขณะที่บางคนก็นิยมใช้แต่อะไหล่แท้ แม้จะมีราคาแพงกว่า เรื่องนี้ขึ้นอยู่กับตัวผู้ซื้อเองว่าจะใช้รถประกอบเองในประเทศที่มีราคาถูก หรือจะซื้อรถที่เราประกอบที่มีคุณภาพดีกว่า แต่ก็มีราคาสูงกว่าด้วย

ถาม : คาดกันว่าสภาพเศรษฐกิจโดยทั่วไปในปี 2529 คงจะไม่ดีไปกว่าปี 2528 แน่ อยากให้ท่านทำนายยอดจำหน่ายรถของท่านในประเทศไทยปี 2529-2531?

ตอบ : เป็นเรื่องยากมาก แต่ก็พอจะพูดอย่างกว้าง ๆ ได้ว่า ปี 2526 เป็นปีทองของพ่อค้ารถ ปี 2527 ยอดขายรถทุกประเภทยกเว้นพิคอัพตกลงเล็กน้อย ปี







> ถ้ามองกันในแง่ผลประโยชน์ของประเทศชาติแล้ว ผมเชื่อว่าเครื่องยนต์ดีเซลเหมาะที่จะใช้กับรถบรรทุกมากกว่าเครื่องยนต์เบนซิน

> ผลจากค่าเงินเยนแข็งขึ้น ทำให้เราต้องปรับราคารถของเราตามไปด้วยอย่างแน่นอน แต่เราก็คำนึงถึงกำลังซื้อของประชาชนด้วย



2528 เป็นปีที่แย่มาก สำหรับปี 2529 นี้จะแย่ลงไปอีก พอปี 2530 จะเริ่มทรงตัว ปี 2531 จะดีขึ้นและยอดความต้องการจะขึ้นไปเท่ากับของปี 2527

ถาม : เพราะเหตุใดตลาดรถเก๋งโดยเฉพาะรถญี่ปุ่นจึงขายตกลงมากในปี 2528?

ตอบ : ผมคิดว่า การที่รถยนต์นั่งมีราคาแพงขึ้น อันเป็นผลมาจากค่าเงินเยนที่แข็งขึ้น กับการประกาศปรับอัตราภาษีใหม่ของรัฐบาลเมื่อเดือนเมษายนที่ผ่านไปทำให้ชนชั้นกลางต้องชะลอการซื้อออกไปเพื่อเก็บเงินเพิ่มขึ้น หรือไม่ก็ซื้อรถที่เล็กลงมาหน่อย

ถาม : ตามที่นิตยสารเกี่ยวกับยานพาหนะของเมืองไทยฉบับหนึ่ง ได้ตีพิมพ์บทความทดสอบรถกระบะ อีซูซุ ฟาสเตอร์ สเปศแคบใหม่ และระบุว่าระบบห้ามล้อรถนั้นมีปัญหา ท่านจะแถลงเกี่ยวกับเรื่องนี้อย่างไร หรือไม่?



ตอบ : ก่อนอื่นผมต้องขอปฏิเสธว่าเรื่องนี้ไม่เป็นความจริง ผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับบทความดังกล่าวของนิตยสารฉบับนั้นได้มาพบเรา เพื่อชี้แจงและได้ขออภัยกับทางเราเป็นลายลักษณ์อักษรมาแล้ว

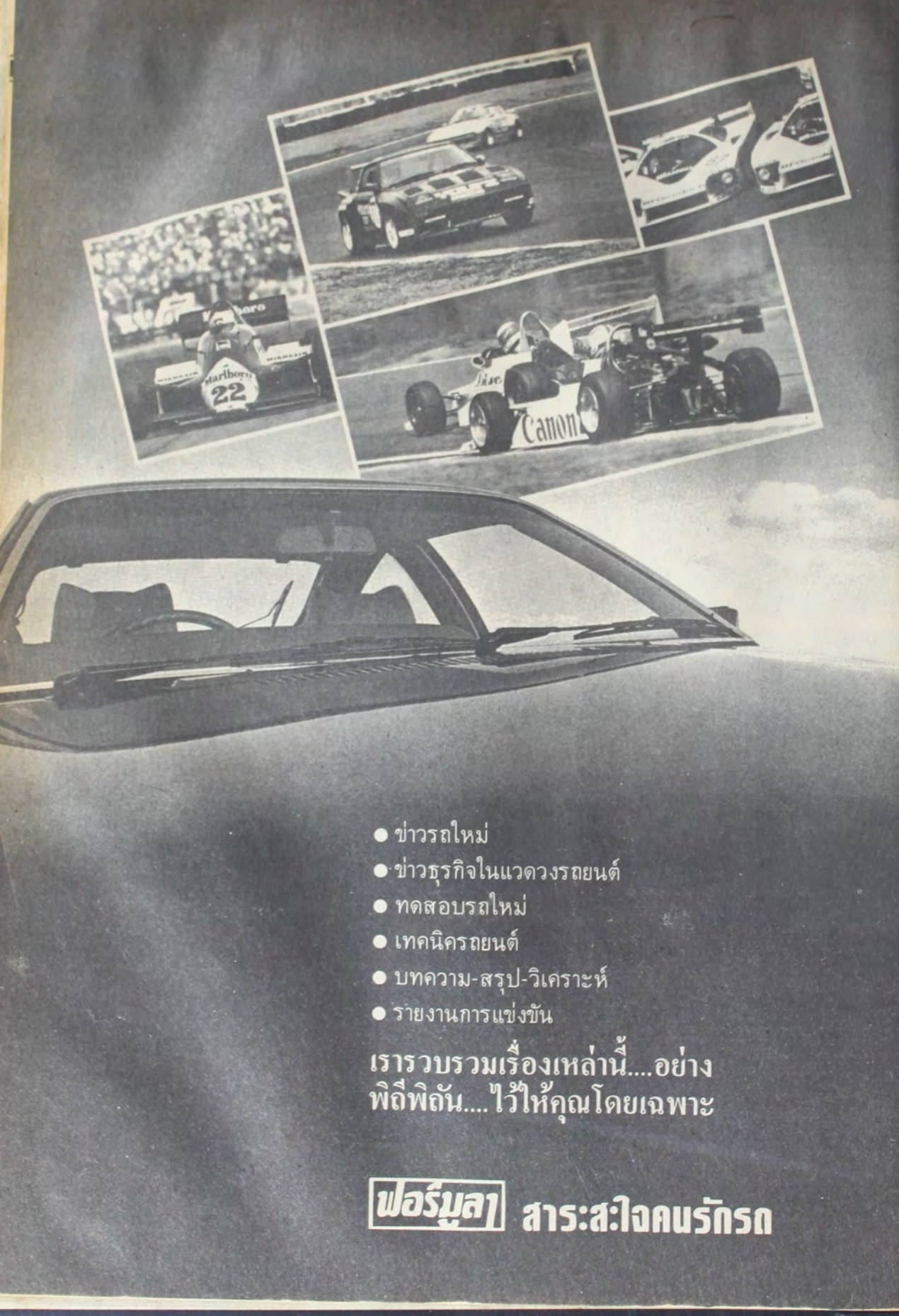
เรื่องนี้เกิดขึ้นจากการที่คณะทดสอบของนิตยสารฉบับนั้นได้เปลี่ยนยางและล้อเดิมของเรา โดยอ้างเหตุผลว่าเพื่อความสวยงามทางด้านการถ่ายภาพ แต่ไม่ได้จัดการถ่วงล้อให้เรียบร้อยด้วย รถคันนั้นจึงไม่อยู่ในมาตรฐานของเรา

ผู้จัดทำนิตยสารฉบับนั้นรับปากกับเราว่าจะเขียนชี้แจงให้ผู้อ่านทราบในหนังสือฉบับต่อไปด้วย



ถาม : ทางอีซูซุจะมีอะไรใหม่เกี่ยวกับอัลคา หรือไม่?

ตอบ : ขณะนี้ยังไม่มี



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

เรารวบรวมเรื่องเหล่านี้....อย่างพิถีพิถัน....ไว้ให้คุณโดยเฉพาะ

ฟอร์มูลา สาระสะใจคนรักรถ

YOKOHAMA GX505



ชัยชนะของโยโกฮาม่า





สร้างมาเพื่อสนองการขับรถทุกรูปแบบ

จากข้อมูลทางเทคนิคที่ได้จากการแข่งขันนับครั้งไม่ถ้วน โยโกฮาม่าได้นำมาผลิตยางเรเดียลใหม่ล่าสุดที่ผสมผสานคุณสมบัติของยางเพื่อการขับขี่ในชีวิตประจำวันเข้ากับคุณสมบัติของยางที่ใช้ในสนามแข่ง ผลที่ได้คือยางเรเดียลรุ่น **GX505** ที่มีประสิทธิภาพยอดเยี่ยมในการขับขี่ไม่หวั่นไหวต่อความเร็วและการเข้าโค้งที่รุนแรง ร่องดอกยางกว้างและลึกรีดน้ำได้ฉับพลัน โครงสร้างยางซึมซับแรงกระแทกที่เกิดจากผิวถนนขรุขระได้ดี ยางโยโกฮาม่าเรเดียล **GX505** จะสนองความต้องการของท่านได้ทั้งหมด

195/60 R13 83H
195/60 R14 85H

ห้างหุ้นส่วนจำกัด ต.สยามเทรดดิ้ง
โทร. 221-8338, 222-6627, 222-0021
บริษัท พี แกรนด์ จำกัด โทร. 513-1569

YOKOHAMA Performance Radials

SIGNATURE LINE

สง่างาม ให้ความปลอดภัย ฝีมือประกอบปราณีตและคุณภาพยอดเยี่ยม

คิ้ว-บังโคลน โครเมี่ยม สำหรับรถเบนซ์, BMW, เปอโยต์ วอลโวทุกรุ่น ไม้ประดับพวงมาลัยเฉพาะรถเบนซ์ ทุกรุ่น กรอบป้ายทะเบียนของแท้ใช้กับรถทุกรุ่นทุกยี่ห้อ กล่องคอนโซล สำหรับรถเบนซ์ และยังมีอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับรถยุโรปโดยเฉพาะ









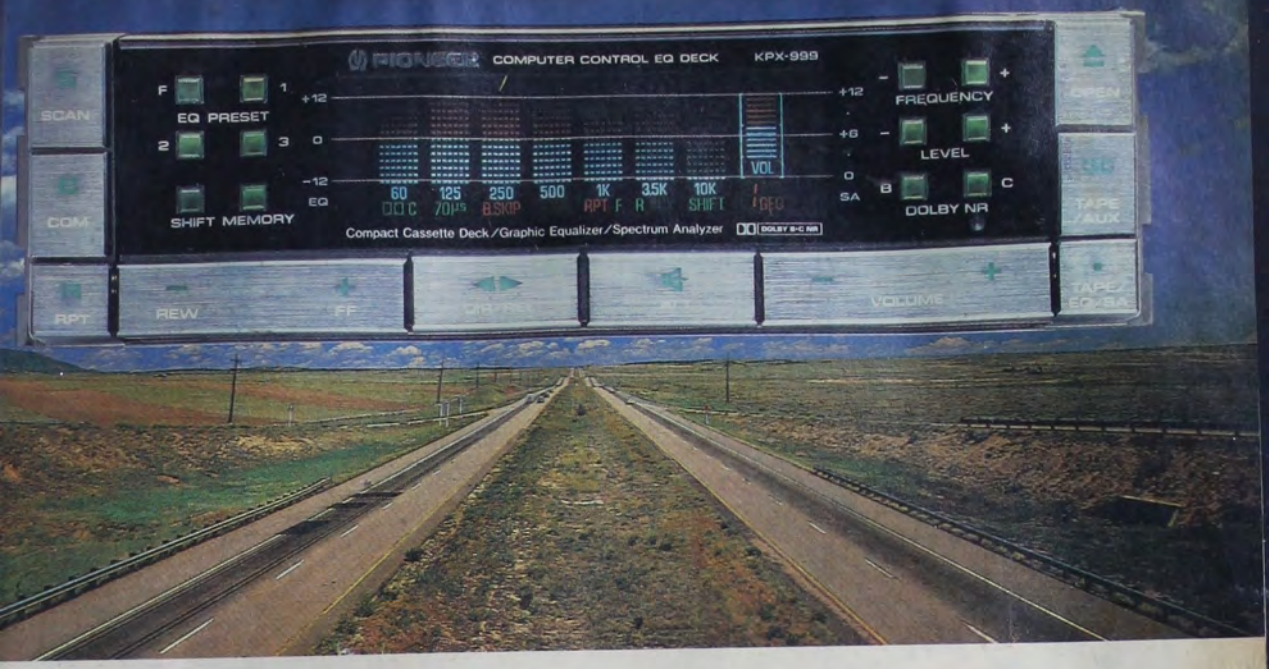


ORIGINAL BY FENDERTRIM

หจก. เฟนเดอร์ทริม (ประเทศไทย)

172 ถนนมไหสวรรย์ ซอยร่วมมิตร แขวงบุคคโล

เขตธนบุรี กรุงเทพฯ โทร. 468-1378, 468-0389



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 ทนทนเป็นเลิศ รูปทรงของ KPX-999 โฉบเฉี่ยวสะดุดตา หน้าปัดแพรวพราวล้ำยุค สวิทช์ควบคุมต่าง ๆ ทำงานได้มากมายจนคุณคาดไม่ถึงและยังจัดวางตำแหน่งอย่างเป็นระเบียบ ใช้งานแสนสะดวก ติดตั้งได้ง่าย เพิ่มความสง่างามให้กับรถคู่ใจของคุณ

KPX-999 ใช้กลไกระบบIC FULL-LOGICประสิทธิภาพสูง 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



ทุ่นบางเฉียบ รับคลื่นได้แม่นยำ ใช้ร่วมกับ KPX-999 ได้อย่างเหมาะเจาะ ช่วยให้คุณเพลิดเพลินเต็มที่ในทุกขณะของการเดินทาง PIONEER ทะยานไกลไปกับคุณ

พบทุกสิ่งที่ เซ็นทรัล

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



เอลฟ์ ...เชื้อจุนค์คักดีครียอดน้ำมันหล่อลื่นชั้นเยี่ยม.. เท่าที่คุณจะหาได้ในปัจจุบัน...

M Power By BMW Oils Power By elf



เอลฟ์... ผู้นำด้านเทคโนโลยีของน้ำมันหล่อลื่นที่มีประวัติการค้นคว้า และพัฒนามานานกว่า 236 ปี จนมีชื่อเสียงเป็นที่นิยม และยอมรับของผู้ใช้ทั่วโลก

โปรดเลือกใช้แต่น้ำมันหล่อลื่นเอลฟ์ตามความเหมาะสมของเครื่องยนต์ และสภาพการใช้งาน

1. ELF ANTAR MOLYGRAPHITE 20W-50(SF) น้ำมันเครื่องประเภท Solid Lubricant ชนิดแรกของโลก ที่มีส่วนผสมของ MoS_2 + Graphite รวมอยู่ในตัวเดียว
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



1 2



3 4 5

บริษัท อาร์ เอ ซี เทรดดิ้ง จำกัด

407 ถ.หลวง แขวงทุ่งพญาไท เขตป้อมปราบ กรุงเทพฯ 11
โทร. 222-3227, 223-6004, 223-5568

ข่าวรอบโลก

"พีระ" สิ้นพระชนม์

อังกฤษ – พระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าพีระพงศ์ ภาณุเดช สิ้นพระชนม์ในประเทศอังกฤษเสียแล้ว เมื่อวันที่ 23 ธันวาคมที่ผ่านมา ด้วยอาการพระหทัยวาย พระองค์เจ้าพีระพงศ์ฯ ที่ชาวไทยและชาวอังกฤษรู้จักกันดีในนาม "พีระ" เป็นเจ้านายไทยพระองค์เดียว ที่เคยฝากฝีพระหัตถ์ในด้านการขับรถแข่งทั้งในอังกฤษ และยุโรปประเทศอื่นจนเป็นที่ยอมรับและยกย่องกันโดยทั่วไป ผลงานยิ่งใหญ่ที่องค์พีระได้ฝากไว้ในประวัติศาสตร์ของการแข่งรถคือ การชนะเลิศการแข่งขันชิงตำแหน่ง "GOLD STAR" หรือ "ดาราทอง" ของสโมสรรถยนต์แห่งประเทศอังกฤษติดต่อกัน 3 สมัย ซ้อนในปี 2479–2481





พระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าพีระพงศ์ ภาณุเดช หรือ "พีระ" (ขวา) ทรงรับเชิญเป็นนักขับเกียรติยศในการแข่งชุมนุมดาราทองที่นาเก๋าเมื่อสามสี่ปีที่ผ่านมา คนซ้ายมือคือ มร.เทดดี ยิพ มหาเศรษฐีชาวฮ่องกงซึ่งเป็นที่รู้จักกันดีในวงการแข่งรถระดับโลก เนื่องจากเคยเป็นเจ้าของและให้การสนับสนุนทีมแข่งรถกรองด์ปรีซ์ชั้นนำมาแล้วหลายทีม ส่วนภาพล่างเป็นรถฟอร์ด เอสคอร์ท ที่ทรงขับในการแข่งขันดังกล่าว (ภาพถ่ายฝีมือบก.ฟอร์มูลา)

เกาหลีบุกแคนาดา

เกาหลีใต้/แคนาดา – ฮุนได บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ของเกาหลีใต้ ซึ่งประสบการต้อนรับเป็นอย่างดี เมื่อส่งรถยนต์นั่งเข้าไปจำหน่ายในแคนาดาเป็นครั้งแรกเมื่อปี 2527 ประกาศยืนยันเมื่อเร็ว ๆ นี้ว่าบริษัทมีโครงการที่จะสร้างโรงงานประกอบรถยนต์มูลค่า 3,800 ล้านบาทขึ้นในมองเตรอาล ภายในปี 2531 นี้ เพื่อผลิตรถยนต์นั่งออกสู่ตลาดแคนาดาในอัตราปีละ 100,000 คัน

ประเทศรวยรถ

เบลเยียม – ท่านทราบไหม ประเทศใดที่มีอัตราส่วนจำนวนรถยนต์ต่อจำนวนประชากรสูงที่สุดในโลก ? ตามตัวเลขล่าสุดจากแหล่งข่าวในกรุงบรัสเซลส์ เบลเยียมผู้นำของยุโรปในเรื่องนี้คือ เยอรมนีตะวันตกซึ่งมีรถยนต์นั่ง 1 คันต่อประชากร 2.5 คน รองลงไปคือฝรั่งเศส 2.6 อิตาลี 2.8 สหราชอาณาจักร 3.4 และสเปน 4.4 ออสเตรเลียประเทศในซีกโลกใต้เหนือกว่ายุโรปทุกประเทศ เพราะมีรถ 1 คันต่อประชากร 2.3 คน อย่างไรก็ตามเมืองจิงโจ้ก็ยังเป็นเพียงรองแชมพ์ เพราะมีอีกประเทศหนึ่งที่เหนือกว่า ไม่ต้องบอกก็คงจะเดาได้ว่าคือ **สหรัฐอเมริกา** ซึ่งมีรถนั่ง 1 คันต่อประชากรทุก ๆ 1.9 คน

เดือนละ 48 ล้านกิโลเมตร

สหรัฐอเมริกา – อยากทราบไหมในแต่ละเดือนทั้งหญิงและชายในรัฐแคลิฟอร์เนียขับรถเป็นระยะทางสักกี่มากน้อย ? ตามตัวเลขจากหน่วยงานของรัฐ ในเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา ชาวแคลิฟอร์เนียขับรถบนทางหลวงของรัฐเป็นระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 16,000,000,000 กม.(มีเลขศูนย์ 9 ตัว – อ่านว่า หนึ่งหมื่นหกพันล้านกิโลเมตร !) และขับบนถนนประเภทอื่น ๆ อีก 2 เท่าตัว คือประมาณ 32,000,000,000 กม. เพื่อเป็นการเปรียบเทียบหน่วยงานดังกล่าวได้บอกด้วยว่า หนึ่งหมื่นหกพันล้านกิโลเมตรเป็นตัวเลขใกล้เคียงกับระยะทางจากโลกถึงดาวพลูโต อันเป็นดาวเคราะห์ดวงนอกสุด !

ถนนเลวทำให้สิ้นเปลือง

สหรัฐอเมริกา – เคยคิดกันบ้างไหม ว่าถนนที่ผิวเสียทำให้คุณต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นปีละเท่าไหร่ ? คนไทยอาจไม่คิด แต่คนอเมริกันคิดตามตัวเลขของ TRIP ซึ่งย่อมาจาก THE ROAD INFORMATION PROGRAM อันเป็นคณะผู้ทำงาน



หลังจากประสบความสำเร็จอย่างงดงามไปแล้วเมื่อปีก่อน ในปี 2528 ที่เพิ่งผ่านพ้นไปมาซดาได้จัดประกวดถ่ายภาพภายใต้หัวข้อ "สนุกกับรถนั่งและรถบรรทุกมาซดา" ขึ้นอีกครั้งหนึ่ง โดยผู้ชนะเลิศการประกวดในแต่ละประเทศจะได้รับรางวัลเป็นเงินประมาณ 81,000 บาท และภาพที่ได้รับรางวัลจะถูกนำไปตีพิมพ์ในปฏิทินประจำปี 2529 นี้ด้วย ผลปรากฏว่าทั่วโลกมีผู้ส่งผลงานเข้าประกวดเกือบ 3,800 ชิ้นสำหรับสองภาพที่เห็นอยู่นี้ ภาพบนเป็นภาพชนะเลิศในแคนาดา ส่วนภาพล่างเป็นภาพชนะเลิศในอาร์เจนตินา



วิจัยเกี่ยวกับทางหลวงของสหรัฐอเมริกา ประมาณ 2.1 ล้านกิโลเมตร หรือ สองในสาม ของถนนซึ่งมีการปูผิวหน้ารวม 3.2 ล้านกิโลเมตรในสหรัฐอเมริกา จำเป็นจะต้องได้รับการบูรณะหรือก่อสร้างขึ้นใหม่โดยด่วน เพราะถนนซึ่งผิวเสียเหล่านี้ทำให้อเมริกันนักขับรถจำนวน 154 ล้านคนต้องสิ้นเปลืองเงินทองไปโดยใช้เหตุถึงคนละประมาณ 4,350 บาท ต่อปีสำหรับค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูญไปเปล่า ๆ ปลี้ ๆ เนื่องจากรถ "เสียแรงยึดเกาะถนนและการถ่ายทอดกำลังซึ่งด้อยประสิทธิภาพ" คนละประมาณ 865 บาทต่อปีสำหรับการซ่อมแซมและบำรุงรักษา และอีกคนละประมาณ 460 บาทต่อปีสำหรับค่ายางสึก TRIP ระบุว่าถนนเสียทำให้จำเป็นต้องซ่อมแซมรถมากเป็น 2 เท่าของปกติ เปลืองเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นร้อยละ 56 และยางสึกหรอเพิ่มขึ้นร้อยละ 156

ตะวันฮอกพิชิตตะวันตก

สหรัฐอเมริกา – รถญี่ปุ่นเป็นหนึ่งในเรื่องคุณภาพโดยส่วนรวม ! คือผลจากการสำรวจความเห็นโดยนิตยสาร "ยูเอสเอ ทูเดย์" ของสหรัฐอเมริกา ยูเอสเอ ทูเดย์ได้ส่งแบบสอบถามไปยังวิศวกรผู้ออกแบบรถยนต์และชิ้นส่วน โดยถามความเห็นว่าใครคือผู้ผลิตรถยนต์นั่งซึ่งมีคุณภาพดีที่สุด คำตอบที่ได้รับคือ ญี่ปุ่น ครองอันดับหนึ่งได้คะแนนร้อยละ 53.0 รองลงไปคือ เยอรมนีตะวันตก 44.9 – สวีเดน 27.1 – สหรัฐอเมริกา 8.6 และอังกฤษ 5.8

โตโยตาเผยเป้าผลิตปี '29

ญี่ปุ่น - โตโยตา มอเตอร์ คอร์พอเรชัน แห่งประเทศญี่ปุ่นประกาศเมื่อปลายเดือนธันวาคมที่ผ่านมาว่า ในรอบปีปฏิทิน 2529 นี้ โตโยตาได้ตั้งเป้าหมายที่จะผลิตรถออกสู่ตลาดรวมทั้งสิ้น 3,630,000 คัน และประมาณครึ่งหนึ่งของยอดการผลิตจำนวนนี้คือ 1,900,000 คันจะเป็นรถที่ส่งออกสู่ตลาดในต่างประเทศ สำหรับชิ้นส่วนประกอบ โตโยตาตั้งเป้าไว้ที่ระดับ 360,000 คัน

โปรแกรมแข่งรถปี '29

ฝรั่งเศส – สหพันธ์กีฬาแข่งรถระหว่างชาติ ซึ่งมีสำนักงานใหญ่อยู่ในกรุงปารีส ได้ประกาศกำหนดการแข่งรถระดับโลกสำหรับฤดูการแข่งขันปี 2529 อีกครั้งหนึ่งแล้วเมื่อต้นเดือนมกราคมที่ผ่านมา หมายกำหนดการแน่นอนที่ประกาศในครั้งนี้แตกต่างไปจากกำหนดการเดิมที่เคยประกาศไปก่อนแล้วบ้างเล็กน้อย เช่นแอฟริกาใต้กรองด์ปรีซ์ถูกตัดออกไปเนื่องจากเหตุผลด้านการเมือง และการแข่งรถสปอร์ทที่สนามโมสปอร์ทในแคนาดา ถูกตัดออกไปเนื่องจากปัญหาด้านความปลอดภัยของนักขับ ซึ่งรายละเอียดต่าง ๆ เป็นดังนี้

การแข่งขันชิงแชมพ์โลกนักขับ

23 มค.	บราซิลกรองด์ปรีซ์
13 เมย.	สเปนกรองด์ปรีซ์
27 เมย.	ซาน มาริโนกรองด์ปรีซ์
11 พค.	โมนาโคกรองด์ปรีซ์
25 พค.	เบลเยียมกรองด์ปรีซ์
15 มิย.	แคนาดากรองด์ปรีซ์
22 มิย.	ดีทรอยท์กรองด์ปรีซ์
6 กค.	ฝรั่งเศสกรองด์ปรีซ์
13 กค.	อังกฤษกรองด์ปรีซ์
27 กค.	เยอรมันกรองด์ปรีซ์
10 สค.	ฮังการีกรองด์ปรีซ์
17 สค.	ออสเตรียกรองด์ปรีซ์
7 กย.	อิตาลีกรองด์ปรีซ์
21 กย.	โปรตุเกสกรองด์ปรีซ์
12 ตค.	เมกซิโกกรองด์ปรีซ์
26 ตค.	ออสเตรเลียกรองด์ปรีซ์

การแข่งรถสปอร์ทชิงแชมพ์โลก ประเภททีมและประเภทนักขับ

6 เมย.	มูเกลโล 1,000 กม. (อิตาลี)
20 เมย.	มนซา สปรินท์*
5 พค.	ซิลเวอร์สโตน 1,000 กม. (อังกฤษ)
31 พค.	เลอ มองส์ 24 ชั่วโมง (ฝรั่งเศส)
20 กค.	แบรนด์ส แฮทช์ 1,000 กม.* (อังกฤษ)
24 สค.	นิร์บวร์กริง 1,000 กม. (เยอรมนีตะวันตก)
14 กย.	สปา 1,000 กม. (เบลเยียม)
5 ตค.	ฟูจิ 1,000 กม. (ญี่ปุ่น)
30 พย.	เซลังงอร์ สปรินท์* (มาเลเซีย)
7 ธค.	เซอร์เฟอร์ส พาราไดส์ 1,000 กม. (ออสเตรเลีย)

* *นับคะแนนเฉพาะประเภทนักขับ*

การแข่งแรลลีชิงแชมพ์โลก ประเภทผู้ผลิต และประเภทนักขับ

18 – 23 มค.	มองเตอ คาร์โล แรลลี (โมนาโค)
16 – 18 กพ.	สวีเดน แรลลี
4 – 9 มีค.	โปรตุเกส แรลลี
30 มีค. – 3 เมย.	ซาฟารี แรลลี (แอฟริกาตะวันออก)
1 – 4 พค.	ตูร์ เดอ คอร์ส (ฝรั่งเศส)
30 พค. – 5 มิย.	อโครโพลิส แรลลี (กรีซ)
3 – 9 มิย.	นิวซีแลนด์ แรลลี
3 – 10 กค.	อาร์เจนตินา แรลลี
3 – 7 กย.	1000 เลคส์ แรลลี (ฟินแลนด์)
23 – 27 กย.	ไอวอรี โคสท์ แรลลี*
12 – 18 ตค.	ซาน เรโม แรลลี (อิตาลี)
15 – 20 พย.	ลอมบาร์ด อาร์เอซี แรลลี (อังกฤษ)
4 – 6 ธค.	โอลิมพัส แรลลี* (สหรัฐอเมริกา)

* *นับคะแนนเฉพาะประเภทนักขับ*

โตโยตาสร้างโรงงานในอเมริกา

ญี่ปุ่น – โตโยตา มอเตอร์ คอร์พอเรชัน ประกาศอย่างเป็นทางการเมื่อกลางเดือนธันวาคมที่ผ่านมาว่าบริษัทได้ตัดสินใจแน่นอนแล้วที่จะสร้างโรงงานผลิตรถยนต์ขึ้นในสหรัฐอเมริกา และแคนาดา คือจะใช้เงินลงทุน 800 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 21,600 ล้านบาทในการก่อสร้างโรงงานขึ้นที่สกอทท์ เคาน์ทีในรัฐเคนทักกี โดยโรงงานแห่งนี้จะใช้พนักงาน 3,000 คน มีกำลังผลิตรถยนต์นั่ง 200,000 คันต่อปี และจะเริ่มการผลิตได้ในกลางปี 2531 กับจะใช้เงินลงทุนอีกประมาณ 400 ล้านเหรียญแคนาดาในการก่อสร้างโรงผลิตรถยนต์ขึ้นที่เมืองแคมบริดจ์ รัฐออนทาริโอ สำหรับโรงงานแห่งหลังนี้จะใช้พนักงานประมาณ 1,000 คน มีกำลังผลิต 50,000 คันต่อปี และคาดว่าจะเริ่มการผลิตได้ในปี 2531 เช่นกัน

โตโยตาซึ่งส่งรถเข้าไปขายในสหรัฐอเมริกาเป็นครั้งแรกเมื่อปี 2500 ได้กลายเป็นผู้ส่งเข้ารถยนต์นั่งและรถบรรทุกขนาดเล็กรายใหญ่ที่สุดในตลาดรถยนต์เมืองคาวบอยไปแล้วในปัจจุบัน

ยอดขายรถอังกฤษปี'28

อังกฤษ – ในรอบปี 2528 ที่ผ่านมา ตลาดรถยนต์นั่งในอังกฤษเฟื่องฟูสุดขีด คือมียอดขายรวมทั้งสิ้นถึง 1,832,408 คัน อันเป็นยอดสูงสุดในประวัติศาสตร์ของเมืองผู้ดี ฟอร์ด ยังครองความเป็นพี่เอ้อยด้วยยอดขาย 485,620 คัน หรือร้อยละ 26.5 ของยอดขายทั้งหมด รองลงไปคือกลุ่มบีแอล ซึ่งสามารถเพิ่มส่วนแบ่งตลาดจากร้อยละ 17.84 ในปี 2527 เป็นร้อยละ 17.9 ส่วนอันดับสามได้แก่วอกซ์ฮอลล์–โอเพล ซึ่งขายได้รวม 303,473 คัน หรือร้อยละ 16.56 ของยอดรวม

สิ่งที่สร้างความวิตกให้แก่ผู้ผลิตรถในอังกฤษก็คือ กว่าครึ่งหนึ่ง คือร้อยละ 58.11 ของยอดขายดังกล่าวเป็นยอดขายของรถที่นำเข้าจากต่างประเทศ และในบรรดารถนำเข้าด้วยกัน นิสสัน ครองอันดับหนึ่งด้วยยอดขาย 105,517 คัน หรือร้อยละ 5.76 รองลงไปคือ เอาดี–โฟล์คสวาเกน ซึ่งขายได้รวม 103,877 คัน หรือร้อยละ 5.67

และเมื่อแยกตามแบบ จะได้ 10 อันดับรถนั่งขายดีที่สุดในอังกฤษในปี 2528 ดังนี้

1.	ฟอร์ด เอสคอร์ท	157,269 คัน
2.	วอกซ์ฮอลล์ คาวาเลียร์	134,335 คัน
3.	ฟอร์ด ฟิเอสตา	124,143 คัน
4.	ออสทิน/เอมจี เมโทร	118,817 คัน
5.	ฟอร์ด สิเอร์รา	101,642 คัน
6.	วอกซ์ฮอลล์ อัสทรา	76,553 คัน
7.	ออสทิน/เอมจี มอนเทโก	73,995 คัน
8.	ฟอร์ด โอไรออน	65,633 คัน
9.	วอกซ์ฮอลล์ โนวา	61,358 คัน
10.	ออสทิน/เอมจี มาเอสโทร	57,527 คัน

เปอโฌต์ 205 ผ่านหลักล้าน

ฝรั่งเศส – เพียงสองปีครึ่งหลังจากปฏิสนธิกาล ยอดผลิตของเปอโฌต์ 205 รถนั่งขนาดเล็กซึ่งชุบชีวิตให้แก่ผู้ผลิตยักษ์ใหญ่ก็ผ่านหลักหนึ่งล้านคันไปแล้วเมื่อเร็ว ๆ นี้ ปัจจุบัน 205 เป็นรถนั่งซึ่งขายดีที่สุดเป็นอันดับสามในยุโรป และเป็นที่หนึ่งในฝรั่งเศส



THINK YOU CAN DRINK AND DRIVE? THINK AGAIN.

ป้ายประกาศซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการรณรงค์ซึ่งใช้เงินลงทุนถึง 1.2 ล้านปอนด์ หรือประมาณ 46 ล้านบาท เพื่อกระตุ้นให้นักขับรถในอังกฤษตระหนักในผลร้ายของการขับขี่ขณะมึนเมาสุรา ตามตัวเลขของทางการอังกฤษ ในปี 2527 มีผู้เสียชีวิตหรือพิการเนื่องจากการขับขี่ในขณะมึนเมาถึง 1,450 คน และมีนักขับขี่กว่า 93,000 คนซึ่งตกเป็นผู้ต้องหาเพราะการขับขี่หลังจากดื่มสุรา



ข่าวธุรกิจในประเทศ

ฟอร์ดมาราธอนออกแล้ว
นิวเอรา จัดแนะนำเรียบ ๆ

เมื่อวันที่ 14 มกราคม ที่ผ่านมา นายอารี สันติพงษ์-ชัย กรรมการผู้จัดการ บริษัท นิว เอรา จำกัด ผู้ประกอบและจำหน่ายรถยนต์ฟอร์ด ร่วมกับคณะกรรมการบริษัท จัดงานแนะนำรถกระบะฟอร์ด (คูเรียร์) มาราธอน ที่โรงแรมไฮแอท เซนทรัล พลาซา โดยเชิญบุคคลในวงการและสื่อมวลชนเข้าร่วมงานประมาณ 500 คน การจัดงานกระทำอย่างเรียบง่าย

ฟอร์ด มาราธอน คือฟอร์ด คูเรียร์ เดิม ใช้เครื่องยนต์ดีเซล 2,184 ซีซี ผลิตกำลัง 64 แรงม้า (ดิน) ที่ 4,000 รอบ/นาที เกียร์เดินหน้า 5 สปีด จังหวะที่ 5 เป็นโอเวอร์ไดรฟ์ พื้นที่กระบะประมาณ 3.8 ตารางเมตร น้ำหนักตัวรถ 1,436 กก. น้ำหนักบรรทุก 1,000 กก. ราคาเงินสด ตลาดกรุงเทพ 178,000 บาท

ปตท.เปิดสอนการขาย
เน้นให้ประทับใจในบริการ

เมื่อวันที่ 13 มกราคม ศกนี้ นายประทิน พัฒนาภรณ์ รองผู้ว่าการ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ได้เป็นประธานเปิดอาคารอบรมการขายปลีกที่สถานีบริการ ปตท.นานาใต้ ถนนสุขุมวิท และได้เป็นประธานเปิดการอบรมการบริการหน้าลาน (เด็กปั๊ม) ในโอกาสเดียวกันนั้นด้วย

นายประทิน กล่าวถึงวัตถุประสงค์ตอนหนึ่งว่า การจัดตั้งศูนย์การอบรมก็เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพพนักงานขายหน้าลาน "เด็กปั๊ม" ให้สูงยิ่งขึ้น ทั้งนี้เพื่อสร้างความประทับใจให้กับผู้เข้ารับบริการ กับเพื่อให้พนักงานเข้าใจคุณภาพของผลิตภัณฑ์ ปตท. ด้วย

ธนบุรีแหวกประเพณี
เข้าโรงแรมแนะนำ 300 ดีแวน

ที่โรงแรมไฮแอท เซนทรัล พลาซา เมื่อวันที่ 23 มกราคม ที่ผ่านมา บริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด โดยนายไรเนร์ อาเชร์ล ผู้แทนจากโรงงานไดม์-เลร์เบนซ์ ประเทศเยอรมนี นายพันธ์งาม บูรณกาล ผู้จัดการฝ่ายขายบริษัท ธนบุรีพานิช จำกัด พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ระดับบริษัทบริหารและผู้แทนจำหน่าย ได้ร่วมกันแถลงข่าวแนะนำรถเมร์เซเดส เบนซ์ รุ่น 300 ดีเซล แวน 3 ประตู แก่สื่อมวลชน ซึ่งนับเป็นครั้งแรกที่ธนบุรีพานิชนัดหมายสื่อมวลชนแถลงข่าวอย่างเป็นทางการ

เมร์เซเดส เบนซ์ 300 ดี แวน ใช้เครื่องยนต์โอเอม-617 ดีเซล 5 สูบ 2,998 ซีซี 88 แรงม้า (ดิน) ที่ 4,000 รอบ/นาที



ทำความเร็วสูงสุดได้ประมาณ 155 กม./ชม. รับน้ำหนักบรรทุก 620 กก. น้ำหนักตัวรถ 1,570 กก. อัตราสิ้นเปลืองตามสถิติของโรงงานที่ความเร็วคงที่ 90 กม./ชม. 12.8 กม./ลิตร ที่ 120 กม./ชม. 9.6 กม./ลิตร ในเมืองประมาณ 10.3 กม./ลิตร ราคาจำหน่ายในกรุงเทพ (ไม่เจาะข้าง) คันละ 750,000 บาท

งานแถลงข่าวแนะนำรถเบนซ์ 300 ดีแวน ณ โรงแรมไฮแอทเซ็นทรัลพลาซา



มร.โกโร ชินตานี



อีซูซุจัมโบ 200 แล่นโลด

ธค. 10 ล้อกว่าวันละ 7 คัน

นายโกโร ชินตานี ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนการตลาด บริษัท ตรีเพชร อีซูซุ เซลส์ จำกัด เปิดเผยสถิติการจำหน่ายรถอีซูซุ ในเดือนธันวาคม 2528 ว่า มียอดจำหน่ายทั้งสิ้น 2,159 คัน เป็นพิคอัพ ฟาสเตอร์แซด แบบต่าง ๆ 1,503 คัน เป็นรถ 10 ล้อแบบต่าง ๆ 224 คัน เฉลี่ยวันละ 7.22 ในจำนวนนี้รถจัมโบ 10 ล้อ 2 เพลาขายได้ถึง 124 คัน มีรถสั่งเข้า 49 คัน รถรุ่นเอน ซีรีส์ 268 คัน นอกนั้นเป็นรถแบบอื่น ๆ

สยามกลการมาแนวใหม่

ใช้กีฬาแข่งรถหนุนการขาย

จากกรณีที่นายพรพินิจ พรประภา กรรมการรองผู้จัดการใหญ่ บริษัท สยามกลการ จำกัด ได้จัดตั้งทีมแข่งรถนิสสันสั่งรถแข่ง และนักขับรถแข่งจากญี่ปุ่นเข้ามาแข่งขันในรอบเปิดสนามพัทยาเซอร์กิท เมื่อต้นเดือนมกราคม ที่ผ่านมา เจ้าหน้าที่บริหารระดับสูงในสยามกลการเปิด

ฟังเขาว่า

เข้าเขตปีขาลสำราญใจมาหลายวันแล้ว เกล้ากระผมไม่ทราบว่าท่านผู้อ่านสำราญบานใจกันมากน้อยเพียงใดกับสภาพเศรษฐกิจที่เป็นอยู่อย่างทุกวันนี้? เอาเถอะ...เอาเป็นว่าท่านทุกข์เราก็ทุกข์ ท่านสุขเกล้ากระผม *"ขุนพล่อย พจนารถ"* ก็ยังทุกข์ ๆ อยู่ ภาวะเศรษฐกิจอย่างนี้...แหม มันยิ้มไม่ออกจริง ๆ ขอรับ ถ้าการรายงานข่าวนินทาของเกล้ากระผมฉบับนี้จะกร่อยจะฝืดและจืดไปสักหน่อย ก็ขออภัยด้วยเถอะ

ถ้าเป็นชกมวยก็ถือว่าเป็นรายการใหญ่ที่ต้องถ่ายทอดผ่านดาวเทียมเชียวละครับ การประหมัดเต็มตัวระหว่างศิษย์สำนักเดียวกัน **มาซดา แมกนัม** กับ **ฟอร์ด มาราธอน** มาซดาก้าวขึ้นเวทีก่อนขณะกำลังไหว้ครูก็ถึงเวลาถ่ายทอดมวยหลัก **อีซูซุ ฟาสเตอร์แซด สเปศแคบ** อีกช่องหนึ่ง แฟนมวยภูธรบิดปุ่มเปลี่ยนช่องกันพรั่งพร้อมหันไปดูสเปศแคบชกโชว์จนไม่มีใครใส่ใจท่ามวยของแมกนัมตกมาถึงเมื่อวาน มาราธอน ก็ก้าวขึ้นเวทีอย่างหงอย ๆ แน่นอนคู่ต่อสู้ที่สมศักดิ์ศรีก็คือแมกนัมเพราะพิกัดเท่ากัน อาจารย์เดียวกัน ก็ขอให้แฟนมวยติดตามดูยก 2 ยก 3 กันต่อไป แต่อะไรไม่ว่าพิคอัพดีเซล ถูกฆ่าด้วยภาษี เรียบร้อยแล้ว ■ ฟิตซ้อมอยู่ในค่ายจนกระสอบทรายแตกไปหลายใบ ตอนนี้ถึงคิวชกรุ่นจูเนียร์ไลท์เวจแล้ว **ซูซูกิ เอสเอ 413 1.3 จีซี** ก็มุดมุมแดงขึ้นมาไหว้ครูเงียบ ๆ พิจารณาตามพิกัดน้ำหนักก็คงจะชกแค่ 5 ยก ถ้าหัวหน้าคณะอาจจะหามวยแทนไม่ทัน วันดีคืนดีอาจจะเอาไปให้น้ำทาน้ำมันสะโต๊กพอหายปวดเมื่อยแล้วเอาขึ้นเวทีเป็นมวยหลักของค่ายก็ได้ เพราะบนเวทีมี **มาซดา แฟมิเลีย 323** ผงาดอยู่อีกไม่นานทางมุมแดงก็จะมี **ฟอร์ด เลเซอร์** ขึ้นประกบ ก็ไม่รู้ว่าซูซูกิจะต้านหมัดแย่ปรอบข้างจากเจ้าของสังเวียนได้สักแค่ไหน ?

ตอนที่เขาเปิดสนามแข่ง **พัทยา เซอร์กิท** รอบกาลา พรีเมียร์ เกล้ากระผมก็ชำแรกกายเข้าไปด้วย ขออนุญาตสำแดงความยินดีกับคนไทยทั้งมวล ที่บุคคลคณะหนึ่งร่วมกันสร้างสนามแข่งที่เป็นกิจลักษณะให้กับบ้านเมือง ■ ลำพังหูเกล้ากระผมสำเหนียกมาหลายกระแสฟังได้ว่า เลนแข่งหรือที่เรียกว่าแทรค มันออกจะแคบไปสักหน่อย และอีกข้ออาหารกล่องที่ขายตั้งราคาได้โหดเหี้ยมดีจริง ๆ นัดหน้าถ้ามีโอกาสไปอีกเกล้ากระผมจะห่อข้าวไปเอง ■ แล้วที่ฉงนไม่เสร็จก็คือไม่รู้ใครปล่อย **เปอโฌต์ 305** รถบ้านเพียว ๆ เข้าไปขับในแทรค คุณพี่เล่นเปิดเพลงฮาร์ดรอคไปขับไล่เขาไปเล่นเอาหลายคนที่ **ยนตรกิจ** หัวใจจะวาย เสียงใครก็ไม่รู้บ่น "มันจะลงน่า



พรพินิจ พรประภา



ฮอนดาเพิ่มโชว์รูม
เปิดใหม่หน้ากองทะเบียน

นายโคจิ นางาตะ ผู้อำนวยการฝ่ายขายภาคพื้นเอเชียของฮอนดามอเตอร์ได้เป็นประธานเปิดโชว์รูม รถยนต์ฮอนดาแห่งที่ 3 ที่ถนนพหลโยธิน หน้ากองทะเบียนกรมตำรวจ เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2526

นายนางาตะ กล่าวในสุนทรพจน์ตอนหนึ่งว่า การเพิ่มโชว์รูมขึ้นมาก็เพื่อที่จะให้บริการแก่ผู้มีอุปการคุณแก่ฮอนดาให้กว้างขวางยิ่งขึ้น ทั้งนี้เพราะโชว์รูมที่ถนนสุรศักดิ์ และถนนประมวลไม่เพียงพอที่จะบริการได้อย่างทั่วถึง การเปิดโชว์รูมทางตอนเหนือของกรุงเทพจะสามารถให้บริการลูกค้าได้ทั่วถึงยิ่งขึ้น ส่วนศูนย์บริการในบริเวณโชว์รูมแห่งที่ 3 จะเปิดดำเนินการในเดือนมีนาคม ศกนี้

ผเยว่า มีความเป็นไปได้มากที่สยามกลการจะใช้กีฬาแข่งรถเป็นสิ่งสร้างภาพพจน์ของผลิตภัณฑ์เพื่อสนับสนุนการขาย

เจ้าหน้าที่ผู้เดียวกันกล่าวต่อไปว่า แต่เดิมเราเน้นภาพพจน์ด้านสร้างสรรค์สังคมเช่นการรณรงค์รักษาความสะอาด ซึ่งกระทำเป็นเวลานาน เมื่อสถานการณ์ผ่านไปจึงใช้วิธีการใหม่ ซึ่งการกีฬาก็เป็นสิ่งที่ดีงาม และเชื่อว่านิสสันจะประสบความสำเร็จจากโครงการนี้เป็นอย่างมาก ด้วย เพราะการแข่งขันนัดแรกนิสสันก็ทำชื่อเสียงได้งดงามที่สุด

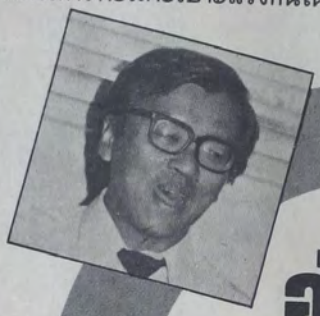
จะมาบอกสักคำจะได้ช่วยแนะนำให้เปิดแอร์ขับอีกอย่างให้มันรู้แล้วรู้รอดไปเลย" ■ ขับรถกลับเข้ากรุงเทพฯผ่านทางสุขุมวิท ได้ยินเสียงคนแถวนั้นจับกลุ่มคุยกันเป็นพวก ๆ สำเหนียกมาว่าเก้าอี้ใหญ่ ๆ หลายตัวกำลังถูกโยก...เฮ้อ สงครามภายนอกยังรบไม่ชนะเด็ดขาด จะก่อศึกในครอบครัวไปทำไม ? ■ ตัวเลขที่เคยบอกถึงแบบตัวถังและจำนวนประตูต่อไปนี้คงจะเข้าใจยากเสียแล้วเมื่อ **โวลโว** นำรหัสต้นตำรับมาใช้ โดยเริ่มกับ 760 แล้วก็ลามมาถึง 240 ■ ขณะที่ข่าว **เรอโนลต์** โยนออกมาแล้วก็เงียบไป วงการรถ "ยี่ห้อใหม่" ก็ได้ข่าวมาอีกว่ากันว่า **พระนครยนตรการ** จะออก**โอเพล** ใหม่อีกอย่างน้อย 2 แบบ และแถม**โฮลเดน** ออกมาอีก 1 แบบ เพื่อพิสูจน์คำกล่าวที่ว่าเศรษฐกิจช่วงนี้ไม่ดี ถ้ามีรถดีมันก็ควรขายได้ ?

แผนประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการขายฉบับใหม่ของ **สยามกลการ** เขียนไว้ชัดเจนว่าจะใช้การกีฬาเป็นตัวนำ และได้ทำไปแล้ว คือสั่งนักแข่ง รถแข่งมาจากญี่ปุ่น ชนิดเป็นความลับสุดยอดงานนี้คนวางแผนมั่นใจมากว่าชนะแน่ถึงขนาดพิมพ์เอกสารสำหรับแจกไว้ล่วงหน้า อา...**นิสสัน!** ■ ถ้ามีการจัดอันดับประชาสัมพันธ์ ปี 2528 ยืนยันได้ว่าแชมพ์อย่าง **สยามยามาฮา** ต้องเสียตำแหน่งให้**ฮอนดา** อย่างไม่มีตะเขิบ และที่เบียดแชมพ์เก่าให้เฉาไปอีกสเตปก็คือ **คาสตรอล** น้ำมันเครื่องชื่อเก่าจากอังกฤษ ■ เห็นเอามาแสดงให้สื่อมวลชนชมและลองขับไปร่วมเดือนแล้ว ยังไม่มีข่าวคืบหน้าสำหรับ **มิตซูบิชิ** "สเปศ แวกอน" ก็เลยไม่ทราบว่า **สิทธิผลมอเตอร์** จะทำอะไรต่อไปกับรถตู้คันนี้ หรือว่าจะมาแทนแอล 200? ■ ใครพูดก็จำไม่ได้แล้วว่าโรงงานประกอบรถยนต์ของกรรณสูต ให้ **นิวเอรา** เช่าเดือนละ 2 แสน 5 เช่ามาจะร่วมปีประกอบรถไปไม่กี่คัน ถ้าจะให้มีกำไรท่านว่าต้องผลิตให้ได้เดือนละ 200 ขึ้นไม่เป็นไรน่า **นิวเอรา** สายป่านยังยาววว...! ■ วงการ 10 ล้อนี่ก็เล่นกันถึงลูกถึงคน ข่าวล่ายักษ์ใหญ่ **อีซูซุ** เอาเครื่อง 175 แรงม้ามาเปลี่ยนรุ่น 160 แรงม้า และเอาเครื่อง 210 แรงม้ามาใช้กับจัมโบ 200 แรงม้า ว่ากันให้ถึงที่สุด ก็คอยฟังต่อไปว่า **อีโน** จะแก้หมากกลนี้อย่างไร? ■ แล้วก็มาถึงยุค "ใครไวก็ได้ก่อน" ของวงการจักรยานยนต์ ข่าวลับสุดยอดจากรถตราปีกอินทรีย์ ปีนี้จะมีรถใหม่ออกอีก 3 แบบ เริ่มแลบตั้งแต่เมษาเป็นต้นไป คนไวถัดไปจะเสาะข่าวมาไขอีกที

บรรทัดสุดท้ายขอแสดงความเสียใจกับ **ไดฮัทสุชาเรด** ดีเซล ที่ถูกมาตรการปรับปรุงโครงสร้างภาษีถล่มเสียยับเยิน เห็นใจครับ

ขุนพล่อยพจนารถ

ขอแสดงความยินดีกับผู้อ่านทุกท่าน ที่มีชีวิตรอดมาสวัสดีปีเสือกันพร้อมหน้าแม้จะโดนสภาวะเศรษฐกิจพอศอที่แล้วขวิดเอาเสียจนแทบจะ "ฉลู" ไปตามชื่อปีก็ตาม และก็เป็นธรรมเนียมที่พอถึงสิ้นปี บรรดาสื่อมวลชนแขนงต่าง ๆ จะต้องทำการจัดอันดับข่าวเด่นและคนดังในรอบปีที่ผ่านไป **"ฟอร์มูลา"** ในฐานะสื่อมวลชนด้านวงการรถยนต์ก็ขออนุญาตปฏิบัติตามธรรมเนียมด้วยคน แต่เราจะจัดเฉพาะ "10 อันดับข่าวเด่นคนดัง" ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องรถ ๆ ราว ๆ ทั้งทางตรงทางอ้อมเท่านั้น 10 ข่าวกับ 10 คนนี้ได้มาจากการลงคะแนน การถกเถียง รวมทั้งการทะเลาะเบาะแว้งกันในกองบรรณาธิการของเรานี่เอง





10 อันดับ ข่าวเด่นคนดัง ปี 2528



10 ข่าวเด่น

1 รัฐฯ ยอมให้นำเข้ารถสำเร็จรูป

กลายเป็นข่าวใหญ่ที่สุดในวงการรถยนต์บ้านเรา เมื่อนายพนัส สิมะเสถียร ปลัดกระทรวงการคลังได้ประกาศยกเลิกการห้ามนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป ขนาดเกินกว่า 2,300 ซีซี จากต่างประเทศ เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2528 หลังจากที่คุมกำเนิดไว้ถึง 7 ปี (2521 – 2528) โดยให้คิดพิกัดอัตราภาษีศุลกากรใหม่เป็น 300% และเมื่อรวมภาษีการค้าและภาษีเทศบาลแล้วเฉพาะค่าภาษีก็จะตกเข้าไปร่วม 600% ซึ่งเป็นอัตราที่น่าขนลุกขนพองยิ่งนัก

จะว่าไปแล้ว คนที่ดีปักดีใจกับข่าวนี้ก็เห็นจะมีแต่บริษัท รถยนต์กับบรรดามหาเศรษฐีที่มีสตางค์เกินจำเป็นเท่านั้น ส่วนประเภทรสนิยมสูงแต่รายได้ต่ำติดดินอย่างเราท่าน แค่ได้เห็นก็นับเป็นบุญตาหาที่เปรียบมิได้แล้ว

2 ส่งเสริมการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลในไทย

ข่าวใหญ่อันดับ 2 ของวงการรถยนต์ โดยเฉพาะรถดีเซล ก็คือข่าวที่ทางคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI-BOARD OF INVESTMENT) ได้ทำโครงการส่งเสริมการผลิตเครื่องยนต์ดีเซล ขนาดไม่เกิน 2,500 ซีซี สำหรับใช้รถกระบะบรรทุกเล็กขนาด 1 ตัน โดยมีเงื่อนไขว่าจะพิจารณา

ส่งเสริมไม่เกิน 3 รายเท่านั้น

โครงการนี้ทำท่าจะไปได้สวยในตอนแรก ๆ เพราะมีหลายบริษัทที่ยื่นขอรับการส่งเสริมแต่พอมีข่าวลือหนาหูเมื่อปลายปีว่ารัฐบาลจะขึ้นราคาน้ำมันดีเซล ทางบีโอไอเลยต้องทบทวนโครงการนี้ใหม่ และมีแนวโน้มว่าจะต้องลดขนาดของโครงการลง

แล้วในที่สุดก็พังไปเรียบร้อย เมื่อรัฐบาลประกาศรีดภาษีรถดีเซล 4 เท่าตัว

3 การประมูลทำป้ายทะเบียนรถยนต์

เป็นข่าวที่วงการรถยนต์ และคนทั่วไปรู้สึกสลดหดหู่ เมื่อมีข่าวระเบิดออกมาว่า "น่าจะเกิดความไม่สุจริต" ในการประมูลผลิตป้ายทะเบียนรถทั่วพระราชอาณาจักร เจ้าของรถเดือดร้อนต้องหาวัสดุแปลก ๆ มาเขียนหมายเลขทะเบียนรถใช้เองเป็นเวลานานกว่าจะได้รับป้ายของทางราชการ

มีการฟ้องร้องเรียกร้องขอความเป็นธรรมของผู้รับเหมาในกรณีนี้ จนกลายเป็นข่าวครึกโครม มีผู้ตั้งข้อสังเกตว่าตั้งแต่มีกรมตำรวจมาไม่เคยมีครั้งไหน ที่ปัญหาป้ายทะเบียนยุ่งยากซับซ้อนสร้างความเดือดร้อนให้ประชาชนเท่าครั้งนี้

4 จะให้รถพิคอัพวิ่งเลนขวาได้

เป็นมติเอกฉันท์จากที่ประชุมวุฒิสภาเมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2528 ให้ประกาศร่างพระราชบัญญัติรถยนต์ที่คณะกรรมาธิการร่วมกันพิจารณาเสร็จแล้ว ใช้เป็นกฎหมายได้ ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมีข้อความในมาตรา 3 ที่เพิ่มขึ้นจาก พรบ.รถยนต์ พศ.2522 มีใจความว่าอนุญาตให้รถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม สามารถใช้ได้เหมือนรถส่วนบุคคล และวิ่งได้ตลอดโดยไม่จำกัดเวลา รวมทั้งให้วิ่งเลนขวาสุดได้ ขณะนี้เพียงแต่รอให้พระราชบัญญัตินี้ ประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษาเท่านั้น ก็จะมีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายโดยสมบูรณ์

มิตรรักนักซิ่งพิคอัพ ทั้งหลายคงสมใจกันคราวนี้ หลังจากที่ต้องแอบ ๆ วิ่งเลนขวาเฉพาะเวลาที่จราจรยืนหลับมานาน และพวกที่จะไซโยโฮ่ฮิ้วตามมา ก็เห็นจะได้แก่ บริษัทที่ผลิตรถพิคอัพ ซึ่งต่อไปคงได้ขายกันจนเข็ด

5 ให้ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในรถยนต์

กระทรวงมหาดไทยแจ้งว่าต่อไปนี้ให้รถยนต์ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยกันได้แล้ว สำหรับรถจดทะเบียนใหม่ให้เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2529 ส่วนรถเก่าที่จดทะเบียนไว้ก่อนแล้วให้เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2530 นู่น รวมทั้งบังคับให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารแถวหน้าสุดต้องรัดเข็มขัดนิรภัยด้วย ไม่ใช่ให้ติดไว้โก้ ๆ เท่านั้น

ถือว่าเป็นการบอกต่อให้รู้ทั่วกันอีกทีและคงจะมีคนที่ทำหูทวนลมอยู่อีกไม่น้อย ส่วนใหญ่ที่เคยอ้างว่าที่ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย เพราะกลัวเด็กขายพวงมาลัยหักว่า "กลัวตกรถเหรอพี่" ก็เลิกอ้างได้เพราะข่าวเด่นอันดับต่อไป คือข่าวการห้ามเด็กขายของบนท้องถนน

6 ห้ามเด็กขายของตามสี่แยก

วันที่ 1 กันยายน 2528 ที่ผ่านไป ทางราชการได้กำหนดให้เป็นวันเริ่มต้นจับกุมเด็กขายของตามสี่แยก ซึ่งได้แก่เด็กขายพวงมาลัย ขายหนังสือพิมพ์ และเช็ดกระจก เป็นต้น โดยกำหนดโทษปรับไว้ด้วย อันเป็นเรื่องที่ใครต่อใครต่างก็ลงความเห็นว่าเป็นปฏิบัติการรังแกเด็ก ซึ่ง ๆ หน้า

บทสรุปของเรื่องนี้ อยู่ในเนื้อ 2 ท่อน จากเพลงมาลัยของวงคาราบาวที่ว่า "มาลัยทำไปเพราะอับจน ให้ตำรวจจับโจรเสียยังดีกว่า" และ "จึงขอแนะนำว่า ลงมาขายมาลัยสิ ท่านจะรู้คำตอบได้ดี ว่าที่ท่านคิดมันผิดหรือถูก"

เพลงนี้เปิดกันกระหึ่มทั้งเมือง ใครจะทำเป็นไม่ได้ยิน ก็ตามใจเถิดขอรับ

7 การประมูลผลิตรถให้กองทัพบก

วงการรถยนต์ที่ซบเซามาตั้งแต่ต้นปี 2527 พอเริ่มปี 2528 กรมพลาธิการกองทัพบกก็ประกาศประมูลผลิตรถจี๊พขับเคลื่อน 4 ล้อ เพื่อใช้ในราชการสงคราม จำนวนประมาณ 4,000 คัน นับเป็นข่าวที่สร้างความตื่นเต้นปรีดาให้กับบริษัทรถยนต์เป็นอันมาก มีบริษัทรถยนต์ทั้งที่ประกอบธุรกิจอยู่และยังไม่ประกอบธุรกิจเข้าร่วมประมูลถึง 16 ราย แต่ในที่สุดเรื่องก็ยังคาราคาซังมาจนบัดนี้ ทั้ง ๆ ที่บางบริษัทถูกรางวัลที่ 1 ไปแล้วแต่กลายเป็นว่าลอตเตอรี่ปลอม

8 ไทย-มาเลเซียร่วมกันผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

หลังจากที่ป๋าเปรมได้ร่วมประชุมหารือกับมหาเธร์โมหมัด นายกฯของมาเลเซีย ที่ภูเก็ต เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2528 ข่าวก็แพลมออกมาว่าไทยจะรับผลิตชิ้นส่วนตัวถังให้กับรถซากา รถยนต์แห่งชาติของมาเลเซีย อันเป็นการร่วมมือกันโดยตรงระหว่าง 2 ประเทศ โดยไม่ต้องผ่าน AAF (ASIAN AUTOMOTIVE FEDERATION) หรือองค์การเพื่อร่วมกันพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ในกลุ่มอาเซียน ซึ่งแต่ละประเทศจะทำบัญชีชิ้นส่วนที่ผลิตได้ เพื่อไม่ให้ผลิตซ้ำกันและได้รับการยกเว้นภาษีขาเข้าร้อยละ 50 เมื่อซื้อขายแลกเปลี่ยนกันตามบัญชี

เรื่องนี้นัยว่ามีเบื้องหน้าเบื้องหลังลึกลับซับซ้อนระดับประเทศ และประชาชนก็เป็นได้แค่คนดูตามเคย

9 โครงการรถไฟลอยฟ้า

เรื่องนี้เป็นความพยายามอย่างยิ่งของ รมช.วีระ มุสิกพงศ์ แห่งกระทรวงมหาดไทย มีการศึกษาข้อมูลไว้มากมาย มีการเสนอเข้า ครม.เศรษฐกิจและเสนอผ่านสภาพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ

แล้วหลายรอบ แต่เมื่อรัฐไม่มีเงินมาร่วมลงทุน โครงการนี้ก็ได้แต่ร้องเพลงรอ และคงจะรอไปอีกนานนน.....

10 โอนกองทะเบียนมาขึ้นกับขนส่ง

ข่าวเด่นอันดับสุดท้ายในรอบปี 28 กลายเป็นเรื่องเล่นยากขึ้นมาเสียแล้ว เมื่อนายปิยะพันธ์ จัมปาสุต หัวหน้ากองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทหารบก ได้เปิดเผยว่าเรื่องการโอนงานทะเบียนยานพาหนะ จากกองกำกับการ 3 กองทะเบียนยานพาหนะ กรมตำรวจ ไปขึ้นกับกรมการขนส่งทางบก ซึ่งผ่านครม.มาแล้วนั้น ยังไม่ถึงขั้นปฏิบัติเพราะยังจะต้องมีการแก้ไขพระราชบัญญัติอีก 2 ฉบับ และเมื่อพรบ.ทั้ง 2 ฉบับได้ประกาศใช้เป็นกฎหมายแล้วก็ยังต้องรออีก 180 วัน หลังจากประกาศในราชกิจจานุเบกษา จึงจะเริ่มปฏิบัติได้ แถมยังไม่รู้ว่าจะได้รับการพิจารณาทันรัฐบาลชุดนี้หรือเปล่า

ไม่เป็นไรนะขอรับ รัฐบาลชุดนี้ไม่ทันรอไว้ชุดหน้าก็ได้ ข่าวแว่วว่าคงไม่ต้องคอยกันนานถึงปี 30 เสียด้วยสิ

10 คนดัง

1 นายดำรง ลัทธพิพัฒน์



อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และการพลังงาน กลายเป็นคนดังที่สุดในปี 28 ที่ผ่านไป เมื่อตัดสินใจจบชีวิตด้วยการระเบิดกระสุนใส่สมองตัวเอง ขณะนั่งอยู่ในรถโวลโว 244 จีอาร์สีทอง หน้าทำเนียบรัฐบาล เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2528 เวลา 8.55 น. ขณะรอเวลาเข้าประชุมคณะรัฐมนตรีนัดพิเศษเพื่อพิจารณาแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 6 ซึ่งเชื่อกันว่าต้นเหตุแห่งการกระทำอัตวินิบาตกรรม เนื่องมาจากนายดำรงผิดหวัง และเคร่งเครียดกับการพยายามผลักดันวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยีให้เป็นแม่บทในการพัฒนาประเทศในแผนพัฒนาฉบับนี้

การจบชีวิตลงอย่างไม่คาดฝันก่อให้เกิดผลกระทบต่องานในกระทรวงวิทยาศาสตร์ฯเป็นอย่างยิ่ง ตลอดเวลาที่อยู่ในตำแหน่ง นายดำรงได้รับการยกย่องว่าเป็นผู้พลิกโฉมหน้ากระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ ให้กลายเป็นกระทรวงที่มีชื่อเสียง ด้วยการส่งเสริมและสนับสนุนหน่วยงานต่าง ๆ ที่ขึ้นกับกระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ อย่างจริงจัง อาทิเช่น การพลังงานแห่งชาติ ฯลฯ

2 นายจิรายุ อิศรางกูร ณ อยุธยา



กรณีก่อความไม่สงบ 9 กันยายน 2528 ที่มีพลเอกเกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์ หัวหน้าพรรคชาติประชาธิปไตย ถูกกล่าวหาว่ามีส่วนพัวพันด้วยนั้นเป็นผลให้นายอบ วสุรัตน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม สังกัดพรรคชาติประชาธิปไตย ขอลาออกจากตำแหน่ง

ดร.จิรายุ ซึ่งเป็นรัฐมนตรีช่วย จึงได้รับพระบรมราชโองการ แต่งตั้งให้ขึ้นดำรงตำแหน่ง รมว.แทนนายอบฯ

เมื่อนายจิรายุ ขึ้นมาดำรงตำแหน่งแทนก็มีคำสั่งหลายฉบับเพื่อแก้ไขปัญหาบุคลากร จนทำให้งานของกระทรวงก้าวหน้าไปมาก

3 นายอบ วสุรัตน์



สมัยนายอบ เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ได้ประกาศเจตนารมณ์อย่างแรงกล้าและเด็ดเดี่ยวว่าจะให้ประเทศไทยสามารถผลิตรถยนต์ได้ทั้งคันในเวลาอันใกล้ ได้มีมาตรการเพิ่มอัตราการใช้ชิ้นส่วนในประเทศขึ้นตามลำดับ จนถึงร้อยละ 70 ในปี 2531 ซึ่งเป็นนโยบายที่สร้างความลำบากใจให้กับนักอุตสาหกรรมรถยนต์เป็นอันมาก เพราะเป็นการเพิ่มต้นทุนการผลิตให้สูงขึ้นมาก นักอุตสาหกรรมในประเทศยังไม่พร้อมจะลงทุน เนื่องจากปริมาณการจำหน่ายยังต่ำอยู่

เมื่อนายอบ ลาออก ดร.จิรายุ ขึ้นมาแทนจึงได้ยืนนโยบายผ่อนปรนในเรื่องนี้ ซึ่งเท่ากับยกภูเขาออกจากอก

4 รท.ศุลี มหาสันทนะ



เรืออากาศโทศุลี มหาสันทนะ รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี ผู้รับผิดชอบด้านพลังงาน ถูกประชาชนสื่อมวลชนกระตุ้นให้ปรับโครงสร้างราคาน้ำมันมาโดยตลอด เพราะเห็นชัดเจนว่ามีการใช้น้ำมันดีเซลอย่างมากมาย เพราะมีราคาถูกมากเมื่อเทียบกับราคาน้ำมันเบนซิน ทั้งนี้เนื่องจากรัฐเอาเงินเข้าไปพยุงราคาน้ำมันดีเซลไว้

แต่รัฐบาลก็ไม่กล้าจะปรับโครงสร้าง

ราคาเชื้อเพลิงจนแล้วจนรอด เมื่อตกลงถึงกลางเดือนมกราคม 2529 รัฐบาลก็หันไปรีดภาษีจากผู้ใช้ดีเซลและแกสแทนการปรับปรุงราคา



5 นายทองฉัตร หงส์ลดารมภ์

นายทองฉัตร หงส์ลดารมภ์ เป็นผู้ว่าการ การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) เป็นผู้ทำให้น้ำมันตรา 3 ทหาร เป็นตราปตท. จนมีชื่อเสียงโด่งดังทั้งด้านคุณภาพและความนิยมของผู้ใช้ เรียกว่าเป็นผู้บริหารรัฐวิสาหกิจที่ประสบความสำเร็จมากผู้หนึ่ง และเช่นเดียวกันเป็นนักบริหารธุรกิจที่ยินยอมให้รัฐวิสาหกิจอื่นเป็นหนี้มากที่สุด



6 พลตรี สุตสาย หัสดิน

พลตรี สุตสายฯ สื่อมวลชนให้ฉายาว่าเป็น "จ้าวพ่อกระทิงแดง" และเป็นเพื่อนสนิทของนายกรัฐมนตรี ในช่วงปี 2528 เมื่อกิจการขององค์การรับส่งสินค้า และพัสดุภัณฑ์ (รสพ.) อยู่ในขั้นซวดเซ ประสบกับการขาดทุนใหญ่หลวง พลตรีสุตสายฯ จึงถูกปลดออกจากตำแหน่งประธาน รสพ. ซึ่งเป็นข่าวใหญ่อยู่ระยะหนึ่งในช่วงปี 2528



7 นายพรพินิจ พรประภา

กรรมการ ผู้ช่วยรองผู้จัดการใหม่ (การค้า) บริษัทสยามกลการ จำกัด อดีตนักเรียนเก่าญี่ปุ่น เริ่มจับงานในสยามกลการ ในตำแหน่งเลขานุการของ ดร.ถาวร พรประภา ผู้เป็นบิดาอยู่ในตำแหน่งนี้ไม่นานก็เลื่อนขึ้นในตำแหน่งที่สูงขึ้นเป็นลำดับ

"พรพินิจ" ใช้เวลาเพียงไม่กี่ปี ก็กลายเป็นผู้รับผิดชอบในตำแหน่งใหญ่โตของสยามกลการ จนทุกวันนี้ ถ้าพูดถึง "นิสสัน" ก็ต้องพูดถึง "พรพินิจ"

โดยเฉพาะ เมื่อต้นปี 28 พรพินิจมีกิจกรรมต่าง ๆ มากมาย ทำให้ชื่อเสียงของ นิสสัน ซึ่งเงียบไประยะหนึ่ง กลับขึ้นมาโด่งดังอย่างที่จะหารถยนต์ยี่ห้ออื่นเทียมได้ยาก



8 นายมาซามิ คาวากูจิ

กรรมการผู้จัดการ บริษัท ตรีเพชร อีซูซุเซลส์ จำกัด คนใหม่ ที่มารับตำแหน่งแทนนายจุน โคฮารา ซึ่งครบวาระการปฏิบัติหน้าที่ในประเทศไทย งานเลี้ยงอำลาและต้อนรับ ณ ห้องวิภาวดีบอลล์รูม โรงแรมไฮแอท เซ็นทรัลพลาซา เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2528 มีแขกผู้มีเกียรติทั้งข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ นักธุรกิจ และสื่อมวลชนมาร่วมงานอย่างคับคั่ง

นายคาวากูจิ ปัจจุบันอายุ 53 ปี สำเร็จการศึกษาด้านวิศวกรรมเครื่องกล จากสถาบันเทคโนโลยีแห่งโตเกียว



9 นายบรรยง ศรลัมภ์

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ในช่วงปี 2508 ดูเหมือนจะเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ของ รฟท.ที่พนักงานประท้วงจนถึงขั้นหยุดการเดินรถ ก่อนหน้านี้พนักงานการรถไฟเคยประท้วงเรียกร้องผลประโยชน์ต่าง ๆ แต่ไม่ถึงขั้นหยุดการเดินรถ การประท้วงจนถึงขั้นหยุดบริการประชาชนเกิดจากการเรียกร้องค่าแรงงานที่พนักงานพึงได้รับตามคำวินิจฉัยของคณะอนุญาโตตุลการแรงงาน แต่รัฐบาลและการรถไฟไม่มีเงินจ่าย



10 นายปราจิน เอี่ยมลำเนา

นายปราจินฯ เป็นผู้อำนวยการกลุ่มนิตยสารกรังด์ปรีซ์ เป็นผู้มีความพยายามในการที่จะสร้างสนามแข่งรถระดับมาตรฐานโลก ให้มีขึ้นในประเทศไทยให้จงได้ นายปราจิน ได้ใช้ความพยายามอย่างสูงจนสามารถวิ่งเต้นหาผู้ร่วมดำเนินการจนสำเร็จ นับเป็นบุคคลในวงการรถยนต์ที่มีความพยายามและความสามารถสูงผู้หนึ่ง

ขยายถนนพหลโยธิน

ท.ทหารอดทน



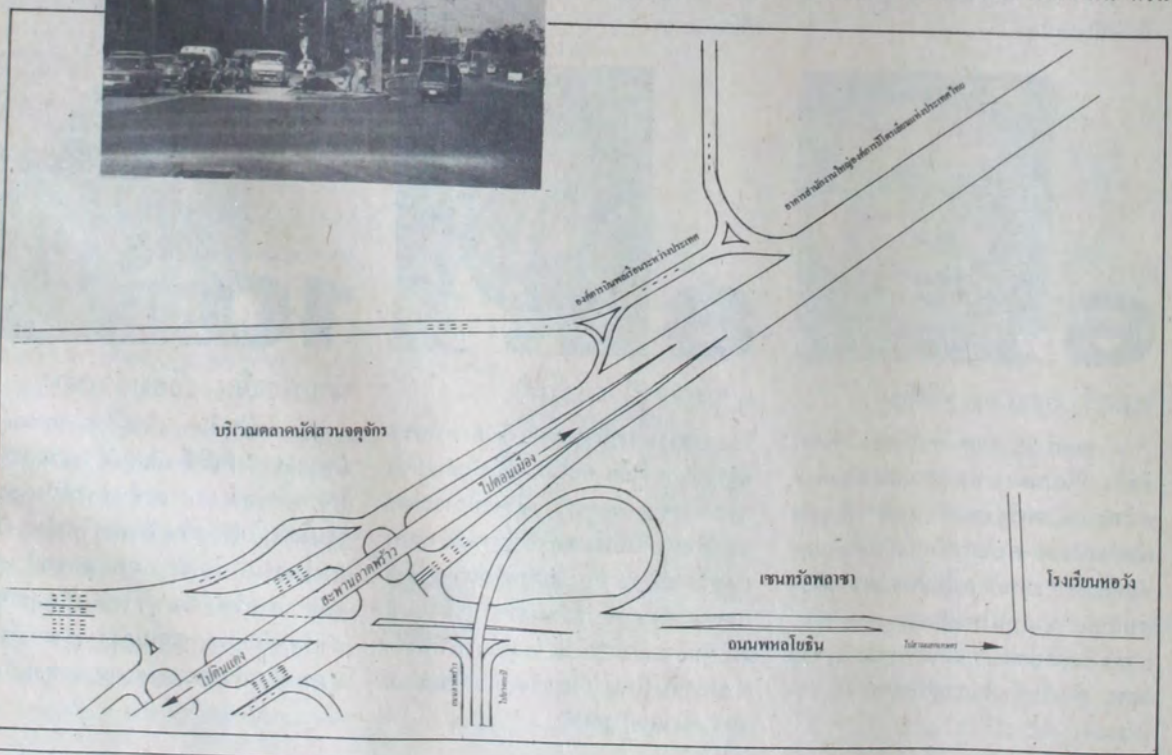
ก่อนอื่น *"ข่าวถนนใหม่"* ต้องขอกล่าวคำว่า *"สวัสดีปีใหม่"* คิดว่าคงไม่ล่าช้าเกินไปนะครับ สำหรับคอลัมน์ข่าวถนนใหม่ฉบับนี้ มีของขวัญสำหรับชาว กทม. ในยุคของพลตรีจำลอง ศรีเมือง ผู้ว่าฯ คนใหม่

ถนนพหลโยธินหรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ซึ่งเป็นถนนเมนสายใหญ่หนึ่งใน 4 สาย รอบประเทศไทยที่มุ่งสู่ทางเหนือของประเทศมักประสบปัญหาการจราจรแออัดในช่วงตั้งแต่ทางแยกถนนประดิพัทธ์ ถึงทางแยกตัดถนนวิภาวดีรังสิต ระยะทางประมาณ 3 กม. โดยเฉพาะแยกตรงถนนวิภาวดีรังสิต บริเวณใต้สะพานลอยลาดพร้าวจะติดขัดมากที่สุดเนื่องจากยานพาหนะที่ผ่านทางแยกนี้มีปริมาณสูงมากในแต่ละวันรวมทั้งการจัดทางแยกช่องทางจราจรและระบบควบคุมการจราจรยังไม่เหมาะสมเท่าที่ควร ส่วนถนนพหลโยธินช่วงหน้าสถานีขนส่งสายเหนือ และสวนจตุจักร ไปจนถึงทางแยกถนนกำแพงเพชร ซึ่งมีระยะทางร่วม 2 กม. ก็ยังมีการใช้ประโยชน์จากผิวจราจรไม่ดีนัก การสัญจรไปมายังสับสนอยู่มาก โดยเฉพาะปัญหาของรถในถนนพหลโยธินที่กำลังจะเลี้ยวขวาเข้าถนนกำแพงเพชร



ด้วยเหตุนี้กรมทางหลวงจึงได้ทำการออกแบบ ปรับปรุงจุดขัดข้องดังกล่าวเสียใหม่ โดยเฉพาะตอนเช้าในเวลาเร่งรีบ สำหรับรถขาเข้าซึ่งมีช่องทางให้รถผ่านเพียง 3 ช่องทางจราจรเท่านั้น กรม







ทางหลวงได้รื้อย้ายเกาะกลางถนนและขอบทางเดินเท้าในปัจจุบันให้เป็นถนนและจัดช่องทางการจราจรในถนนพหลโยธินขาเข้าได้เป็น 5 ช่องทางจราจรในระยะทางประมาณ 300 เมตร จากทางแยกถนนกำแพงเพชรไปจนถึงแยกถนนวิภาวดีรังสิต ให้ถนนพหลโยธินนี้มีช่องทางของระหว่างชั่วโมงเร่งด่วนในตอนเย็นซึ่งมีปริมาณรถขาออกสูงนั้น ก็อาจจะอาศัยถนนหลังสวนจตุจักรไปออกสู่ถนนวิภาวดีรังสิตได้โดยสะดวก และขณะนี้ก็ได้มีการออกแบบปรับปรุงทางแยกตอนออกสู่ถนนวิภาวดีรังสิตให้เหมาะสมด้วยแล้ว

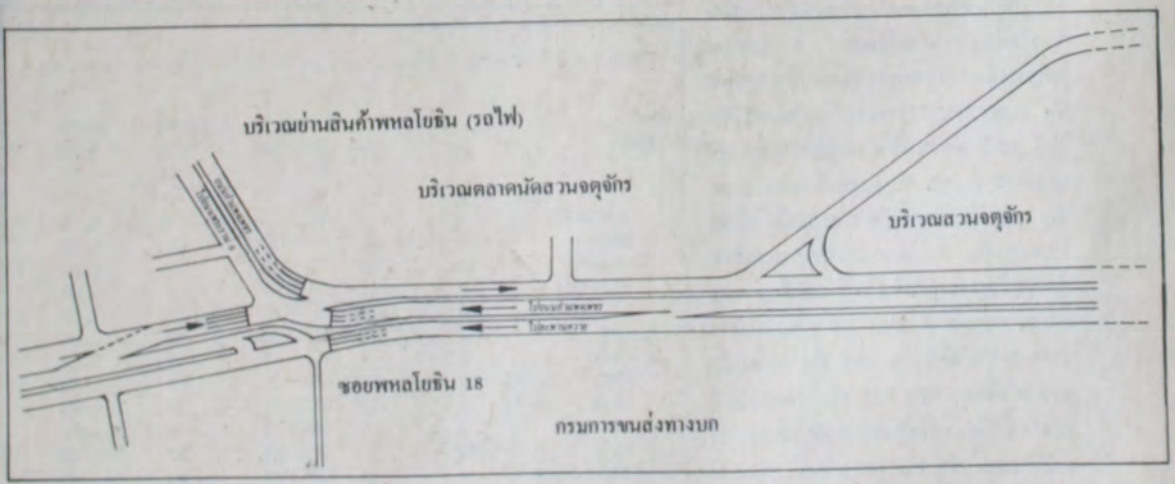
สำหรับการก่อสร้างถนนพหลโยธินรถขาเข้าให้กว้างขึ้น โดยจัดช่องทางตรงแยกกำแพงเพชรให้เหมาะสมตามลำดับ

สำหรับการจราจรด้าน *"ขาออก"* ก็ใช้ช่องทางจราจรเดิมในถนนหน้าสวนจตุจักร ซึ่งกว้าง 4 ช่องทางจราจร จะปรับปรุงเฉพาะตอนบรรจบกับถนนวิภาวดีรังสิตให้เหมาะสมยิ่งขึ้นเท่านั้น ส่วนในตั้งแต่ทางแยกถนนวิภาวดีรังสิตกับทางแยกลอดถนนประดิพัทธ์ดำเนินการโดย หจก. ศิลากิจ ในวงเงินค่าก่อสร้างประมาณ 15.4 ล้านบาท ซึ่งตอนนี้ได้ดำเนินการไปแล้วกว่า 80% คาดว่าจะแล้วเสร็จในปลายปีนี้

ส่วนถนนหลังสวนจตุจักร ซึ่งเป็นการก่อสร้างช่วงปลายรวมทั้งการปรับปรุงทางแยกที่ออกสู่ถนนวิภาวดีรังสิตด้วยนั้น ดำเนินการโดย หจก. สหไทยวิวัฒน์ ค่าก่อสร้างประมาณ 3.4 ล้านบาท จะแล้วเสร็จในสิ้นปีนี้ รวมทั้งการปรับปรุงพื้นผิวถนนบริเวณใต้สะพานลอยลาดพร้าว กรมทางหลวงจะดำเนินการให้แล้วเสร็จในปลายปีนี้เช่นกัน

เมื่อปรับปรุงตรงแยกถนนกำแพงเพชรถึงแยกวิภาวดีรังสิตขาเข้าและขาออกแล้ว จะมีทิศทางของการจราจรที่ไม่สับสน มีการแบ่งช่องทางที่ชัดเจนและมีประสิทธิภาพขึ้น ส่วนทางแยกตัดกับถนนประดิพัทธ์ (บริเวณสี่แยกสะพานควาย) ก็ปรับปรุงโดยเพิ่มช่องทางจอดรถเลี้ยวขวาในแนวถนนพหลโยธินให้มีความจุสูงขึ้นทั้งการจราจรขาเข้าและขาออกรวมทั้งการก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามถนนแบบเดินต่อเนื่องไปในคราวเดียวกันด้วย

ทั้งหมดนั่นก็คือของขวัญปีใหม่ที่กรมทางหลวงได้มอบให้แก่ชาว กทม. สำหรับฉบับต่อ ๆ ไป คอลัมน์ "ข่าวถนนใหม่" ก็จะได้นำข่าวถนนที่กำลังก่อสร้างหรือสร้างเสร็จแล้วทั่วประเทศไทย มาเสนอให้ท่านทราบอีกเช่นเคย สวัสดีปีใหม่อีกทีครับ



มองตลาดรถยนต์ 2529



ได้มีท่านผู้รู้หลายท่านวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจทั้งในลักษณะภาพรวมและจำแนกประเภทสินค้าในช่วงปี 2529 ไว้ในช่วงต่อเนื่องปี 2528 กับ 2529 ผมนำข้อวิเคราะห์ของท่านเหล่านั้นมารวมกัน ผสมข้อมูลของผมเข้าไป แล้วมองออกมาในทัศนะของผมเอง ท่านที่อยู่ในวงการรถยนต์ถ้ามองตามผมอาจจะพบภาพที่น่าหวาดหวั่น ซึ่งผมคิดว่าเราไม่มีภาพอื่นจะมองนอกจากการยอมรับความจริง และตัวเลขที่ผมให้ไว้วันนี้จะลองตัดเก็บไว้ดูอีกทีเมื่อปลายปีก็ได้

จากข้อมูลต่าง ๆ เราพอสรุปกันได้ว่าการขยายตัวของตลาดรถยนต์ทุกประเภทจะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4.5 ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นรถกระบะรองลงมาเป็นรถยนต์นั่ง และรถบรรทุกขนาดใหญ่ตามลำดับ ในปี 2529 ตัวเลขที่ได้ช่วงมกราคม–ตุลาคม 10 เดือน 17,372 คัน เฉลี่ยเดือนละ 1,737 คัน ประมาณการทั้งปีควรจะขายได้ไม่เกิน 20,840 คัน ถ้าประมาณการของผมที่พบตัวเลขว่าควรจะเพิ่มขึ้นในปี 2529 (เฉพาะหมวดรถยนต์นั่ง) เพียง 1.5 ก็หมายความว่ามันจะขายได้เพิ่มขึ้น 313 คัน เฉลี่ยแล้วจะขายได้เดือนละ 1,762 คัน ลดลงจากปี 2526 ซึ่งถือว่าเป็นปีที่ตลาดรถยนต์บูมมากถึงเดือนละ 296 คัน เพราะในปี 2526 มียอดจำหน่ายทั้งสิ้น 24,698 คันหรือเดือนละ 2,058 คัน

หลายท่านอาจจะนึกฉงนว่าผมพิจารณาจากหลักเกณฑ์อะไรบ้าง ถ้าเราไม่ต้องเอาตัวเลขมากมายมาสนับสนุนคำพูด ผมขอกล่าวอย่างรวม ๆ ว่าตัวเลขแรกคือประเมินรายได้ต่อหัวต่อปีของ



1985 CAR SALES STATISTIC----------

MAKE	JAN	FEB	MAR	1.QUARTER TOTAL	MARKET SHARE
ALFA ROMEO	0	0	8	8	0.12%
BMW	169	126	145	440	6.43%
CITROEN	213	269	292	774	11.31%
DAIHATSU	6	2	0	8	0.12%
FIAT	18	22	35	75	1.10%
FORD	65	62	30	157	2.29%
HOLDEN	8	4	5	17	0.25%
HONDA	138	97	91	326	4.77%
ISUZU	21	21	25	67	0.98%
LANCIA	2	1	3	6	0.09%
MAZDA	245	181	142	568	8.30%
MERCEDES-BENZ	42	38	32	112	1.64%
MITSUBISHI	409	291	298	998	14.59%
NISSAN/DATSUN	446	315	305	1,066	15.58%
PEUGEOT	193	73	495	761	11.12%
SUBARU	51	22	39	112	1.64%
SUZUKI	0	0	0	0	0.00%
TOYOTA	466	352	375	1,193	17.44%
VOLVO	67	41	45	153	2.24%
TOTAL	2,559	1,917	2,365	6,841	100.00%



ประชากรทั้งประเทศ ซึ่งเป็นตัวเลขของสภาพัฒน์ฯ พิจารณาจากตัวเลขผลผลิตทางเกษตร อุตสาหกรรม ต่อความต้องการภายในและตลาดต่างประเทศที่จะมีผลสะท้อนมาถึงรายได้ ผมนำตัวเลขงบประมาณแผ่นดินเข้ามาพิจารณาประกอบด้วยเพราะงบประมาณแผ่นดินหมายถึงรายได้ที่รัฐบาลประเมินว่าจะเก็บได้จากหมวดภาษีต่าง ๆ ดูว่างบประมาณของรัฐจะนำไปจับจ่ายในทางใดบ้าง การก่อสร้างขนาดใหญ่มีมากน้อยเพียงใด จะมีเงินออกไปสู่ประชาชนมากน้อยเพียงใด เมื่อได้โครงสร้างรวมของเงินที่จะกลับคืนสู่มือประชาชนแล้วก็มองต่อไปว่า ประชาชนกลุ่มใดบ้างที่จะซื้อยานพาหนะ และพาหนะจะเป็นแบบใด ซึ่งมาถึงขั้นนี้ก็มองเห็นความเติบโตของตลาดรถยนต์ค่อนข้างใกล้เคียงแล้ว จริงอยู่การคาดหมายสภาวการณ์ ทางเศรษฐกิจจะให้ถูกต้องชัดเจนเหมือน 1+1= 2 ย่อมไม่ได้

ปี 2529 น่าจะเป็นปีโหดร้ายเหมือน "เสือ" ซึ่งเป็นสัตว์สัญลักษณ์ของปีขาล เป็นปีที่นักธุรกิจจะนอนตาไม่หลับ เป็นปีที่ต้องกรำงานหนัก กว่าหลาย ๆ ปีที่ผ่านมา หลายท่านคาดการณ์ว่าเป็นปีที่ "นักธุรกิจปลดระวาง" จะต้องกลับมาทำงานช่วยลูกหลานหรือลูกน้อง จะนั่งแป้นเป็น "บอร์ด ออฟ ไพรม์ แอดไวเซอร์" อีกต่อไปไม่ได้แล้ว อาจจะเป็นอีกปีหนึ่งที่เราจะพบเห็นเจ้าสัวดัง ๆ อย่าง **ชิน โสภณพนิช อุเทน เตชไพบูลย์ ดร.ถาวร พรประภา บรรยง ล่ำซำ** ฯลฯ ลงมานั่งโต๊ะทำงานอีกครั้งหนึ่ง และในจำนวนท่านที่กล่าวนามมานั้นดูเหมือน ดร.ถาวรจะโดดลงมาก่อนใครโดยการให้คำแนะนำแก่ลูก ๆ ว่า **"สิ่งไหนที่ไม่ก่อประโยชน์อีกแล้วก็เก็บขายไปเสีย"** ซึ่งเป็นข่าวที่ฮือฮามาแล้วตอนก่อนสิ้นปี 2528

นักธุรกิจที่เป็นตัวมันสมองของแต่ละหน่วยงาน จะต้องคร่ำเคร่งและครำเครียดขุดค้นหาวิธีทำเงินมากยิ่งขึ้น การวางแผนการขายรูปแบบของการโฆษณาจะเพิ่มประสิทธิภาพในทางตรงมากยิ่งขึ้น การลงทุนเพื่อสร้าง "แบรนด์ อิมเมจ" จะต้องงดกันไว้ก่อน ลักษณะของการโฆษณาจะชี้ชัดและจูงใจให้สะกิดกระตุ้นความใคร่

MAY	JUN	2.QUARTER TOTAL	MARKET SHARE	JUL	AUG	SEPT	3.QUARTER TOTAL	MARKET SHARE	OCT	GRAND TOTAL	MARKET SHARE
4	8	18	0.31%	4	4	0	8	0.15%	1	35	0.18%
317	357	782	13.31%	516	395	169	1,080	20.61%	145	2,447	12.77%
36	122	221	3.76%	68	65	93	226	4.31%	49	1,270	6.63%
2	7	9	0.15%	7	3	9	19	0.36%	4	40	0.21%
5	5	25	0.43%	2	0	0	2	0.04%	0	102	0.53%
43	76	147	2.50%	39	19	33	91	1.74%	32	427	2.23%
3	1	36	0.61%	2	1	0	3	0.06%	1	57	0.30%
94	102	275	4.68%	76	69	81	226	4.31%	74	901	4.70%
21	15	47	0.80%	3	9	5	17	0.32%	3	134	0.70%
2	3	6	0.10%	0	0	0	0	0.00%	1	13	0.07%
176	123	380	6.47%	79	114	98	291	5.55%	73	1,312	6.85%
42	38	115	1.96%	26	32	28	86	1.64%	29	342	1.79%
282	181	624	10.62%	113	135	136	384	7.33%	118	2,124	11.09%
334	139	659	11.21%	211	222	184	617	11.77%	136	2,478	12.93%
292	419	1,148	19.53%	471	318	171	960	18.32%	173	3,042	15.88%
67	30	124	2.11%	26	7	23	56	1.07%	7	299	1.56%
0	0	0	0.00%	8	2	0	10	0.19%	3	13	0.07%
548	207	1,169	19.89%	381	361	341	1,083	20.66%	326	3,771	19.68%
37	26	92	1.57%	31	30	21	82	1.56%	24	351	1.83%
305	1,861	5,877	100.00%	2,063	1,786	1,392	5,241	100.00%	1,199	19,158	100.00%

ซื้อมากยิ่งขึ้น แน่นอนระบบการตลาดแบบ 4 พี จะถูกใช้อย่างเคร่งครัด

ระบบขายแจกขายแถมจะทวีการแข่งขันจนกลายเป็นวิธีการขายมาตรฐานที่แทบทุกคนจะต้องกระทำ การลดราคาการรุสดอกก็จะเป็นอีกวิธีการหนึ่งสำหรับนักธุรกิจขนาดย่อมที่เตรียมตัวเปลี่ยนอาชีพ เราจะเห็นห้างร้าน บริษัทปิดมากขึ้น คนว่างงานเพิ่มมากขึ้น ผมมองไปถึงบัณฑิตที่กำลังจบออกมามากมายมหาศาลจะไปทำงานอะไรหลังจากบากบั่นร่ำเรียนมาไม่น้อยกว่า 20 ปี ในเมื่อการจ้างงานมีปริมาณลดลงสวนกับการเลิกจ้างปลดพนักงานที่เพิ่มมากขึ้น

มองเข้ามาในวงการรถยนต์กันบ้าง ท่ามกลางความหวาดหวั่นและสู้แบบหัวชนฝาของนักธุรกิจรถยนต์ส่วนใหญ่ ก็ยังมีการวัดดวงแบบ *"เราถอยไม่ได้อีกแล้ว"* ของนักธุรกิจส่วนน้อยรวมอยู่ด้วย นั่นคือการออกรถใหม่ ยี่ห้อใหม่มารับปีเสือ ซึ่งเป็นการเสี่ยงอย่างมาก

รถยี่ห้อเก่า ที่ติดตลาดอย่างโตโยตา นิสสัน ยังบอบช้ำกับรถรุ่นใหม่ ผมมองเห็นความยุ่งยากของการแก้ปัญหาการเงินและดอกเบี้ยของพ่อค้าใจสู้ที่จะออกรถยี่ห้อใหม่อย่างชัดเจน ผมอยากให้มีรถยี่ห้อใหม่ ๆ ออกมากีจริง แต่ผมไม่เห็นด้วยที่จะเล่นกับการงอกงามของดอกเบี้ยในภาวะเช่นนี้!

เงินของท่าน หนี้ของท่านก็จริง แต่มันเป็นเงินในระบบเศรษฐกิจของคนทั้งประเทศ มันยังไม่ถึงคราวที่จะเอาไปจมไว้กับธุรกิจนี้ อย่างน้อยก็ระยะ 3 ปีจากนี้ไป

รถรุ่นใหม่ ที่จะออกมาแทนรุ่นเก่าซึ่งหมดค่านิยมหรือถึงวาระถอดออกจากตลาด นั้นเป็นสิ่งจำเป็น และผมเห็นด้วยอย่างน้อยมันก็เป็นการเพิ่มอุณหภูมิของตลาดให้สูงขึ้น ซึ่งแน่นอน....เป็นทฤษฎีพื้นฐานของการค้า แต่รถยี่ห้อใหม่ เราจะพยายามเพื่ออะไร ในขณะที่เราเห็นอยู่แล้วว่ามันตายตั้งแต่ยังไม่เกิด? ผมไม่สมควรบอกว่ามีรถใหม่ยี่ห้อใดบ้างที่จะ "รีบอร์น" เอาไว้ออกมาแล้วจะรู้ผลเอง!!

ตลาดรถกระบะหรือรถพิคอัพจะมาแรง ผมพิจารณาจากความดื้นตัวของคนในหัวเมือง ที่มีลักษณะของการแข่งขันกันอยู่ในทีลัทธิ *"เพื่อนบ้านมีฉันต้องมี*

TOP TEN CAR SALES OCT 1985

RANK	MAKE	UNITS
1	TOYOTA	326
2	PEUGEOT	173
3	BMW	145
4	NISSAN/DATSUN	136
5	MITSUBISHI	118
6	HONDA	74
7	MAZDA	73
8	CITROEN	49
9	FORD	32
10	MERCEDES-BENZ	29

TOP TEN CAR SALES OCT 1984

RANK	MAKE	UNITS
1	TOYOTA	761
2	NISSAN/DATSUN	508
3	MITSUBISHI	369
4	MAZDA	238
5	BMW	170
6	PEUGEOT	129
7	HONDA	71
8	SUBARU	46
9	MERCEDES-BENZ	43
10	VOLVO	41

TOP TEN CAR SALES OCT 1985

RANK	MODEL	UNITS
1	COROLLA 1.3	197
2	305	154
3	316	113
4	SUNNY 1.3	97
5	STARLET 1.3	59
6	CIVIC 1.5	48
7	GALANT 1.6	44
8	BX 16	42
9	323 1.3	41
10	CORONA 1.6	34

TOP TEN CAR SALES OCT 84

RANK	MODEL	UNITS
1	COROLLA 1.3	415
2	SUNNY 1.3	271
3	COROLLA 1.6	193
4	GALANT 1.6	155
5	316	134
6	505	129
7	626 1.8	104
8	CORONA 1.8	92
9	LANCER 1.5	87
10	STANZA 1.8	69

CAR SALES STATISTIC OCT 85

MAKE/MODEL	TOTAL BY MODEL	TOTAL BY MAKE	MARKET SHARE
ALFA ROMEO			
ALFETTA	0		
GIULIETTA	1	1	0.08%
BMW			
316	113		
520I	32	145	12.09%
CITROEN			
BX 16	42		
CX 20	7		
CX PALLAS	0	49	4.09%
DAIHATSU			
CHARADE	4	4	0.33%
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	14		
TELSTAR 1.6	8		
TELSTAR 1.8	10	32	2.67%
HOLDEN			
COMMODORE 1.9	1		
COMMODORE 2.8	0	1	0.08%
HONDA			
ACCORD 1.8	26		
CIVIC 1.5	48	74	6.17%
ISUZU			
ASKA 1.8	2		
ASKA 2.0	1	3	0.25%
LANCIA			
BETA 2.0	1		
BETA COUPE 2.0	0	1	0.08%
MAZDA			
323 1.3	41		
323 1.5	0		
626 1.6	5		
626 1.8	27	73	6.09%
MERCEDES-BENZ			
200	0		
230E	29		
300D	0	29	2.42%
MITSUBISHI			
LANCER 1.3	28		
LANCER 1.4	4		
LANCER 1.5	11		
LANCER 1.6	8		
GALANT 1.6	44		
GALANT 1.8	23	118	9.84%
NISSAN/DATSUN			
BLUEBIRD 1.6	5		
BLUEBIRD 1.8	2		
CEDRIC 2.8/3.0	3		
MARCH 1.0	8		
PULSAR 1.5	0		
SKYLINE 2.0	1		
STANZA 1.6	7		
STANZA 1.8	11		
SUNNY 1.3	97		
SUNNY 1.5	2	136	11.34%
PEUGEOT			
305	154		
505	19	173	14.43%
SUBARU			
GLT 1.6	3		
GR 1.8	4		
SWING BACK 1.6	0	7	0.58%
SUZUKI			
FRONTE	3	3	0.25%
TOYOTA			
COROLLA 1.3	197		
COROLLA 1.6	15		
CORONA 1.6	34		
CORONA 1.8	2		
CROWN 2.8	2		
STARLET 1.0	17		
STARLET 1.3	59	326	27.19%
VOLKSWAGEN			
GOLF	0	0	0.00%
VOLVO			
244	17		
245	3		
760	4	24	2.00%
TOTAL		1,199	100.00%

CAR SALES STATISTIC OCT 84

MAKE/MODEL	TOTAL BY MODEL	TOTAL BY MAKE	MARKET SHARE
ALFA ROMEO			
ALFETTA	0		
GIULIETTA	0	0	0.00%
BMW			
316	134		
520I	36	170	6.80%
CITROEN			
BX 16	0		
CX 20	23		
CX PALLAS	0	23	0.92%
DAIHATSU			
CHARADE	16	16	0.64%
FIAT			
BRAVA 1.6	17		
BRAVA 2.0	0		
ARGENTA 2.0	1		
POLSKI 1.3	0		
POLONEZ 1.5	0	18	0.72%
FORD			
LASER 1.3	15		
TELSTAR 1.6	12		
TELSTAR 1.8	3	30	1.20%
HOLDEN			
COMMODORE 1.9	12		
COMMODORE 2.8	1	13	0.52%
HONDA			
ACCORD 1.8	26		
CIVIC 1.5	45	71	2.84%
ISUZU			
ASKA 1.8	13		
ASKA 2.0	6	19	0.76%
LANCIA			
BETA 2.0	2		
BETA COUPE 2.0	0	2	0.08%
MAZDA			
323 1.3	61		
323 1.5	17		
626 1.6	56		
626 1.8	104	238	9.52%
MERCEDES-BENZ			
200	0		
230E	43		
300D	0	43	1.72%
MITSUBISHI			
MIRAGE	13		
LANCER 1.4	47		
LANCER 1.5	87		
LANCER 1.6	0		
GALANT 1.6	155		
GALANT 1.8	67	369	14.77%
NISSAN/DATSUN			
BLUEBIRD 1.6	7		
BLUEBIRD 1.8	38		
CEDRIC 2.8	2		
MARCH 1.0	24		
PULSAR 1.5	3		
SKYLINE 2.0	13		
STANZA 1.6	35		
STANZA 1.8	69		
SUNNY 1.3	271		
SUNNY 1.5	46	508	20.33%
PEUGEOT			
305	0		
505	129	129	5.16%
SUBARU			
GLT 1.6	17		
GLF 1.8	29		
SWING BACK 1.6	0	46	1.84%
SUZUKI			
FRONTE	2	2	0.08%
TOYOTA			
COROLLA 1.3	415		
COROLLA 1.6	193		
CORONA 1.6	43		
CORONA 1.8	92		
CROWN 2.0	0		
CROWN 2.8	18	761	30.45%
VOLKSWAGEN			
GOLF	0	0	0.00%
VOLVO			
244	38		
245	3		
264	0	41	1.64%
TOTAL		2,499	100.00%

ด้วย" เป็นสิ่งที่ปฏิเสธไม่ได้ เดี๋ยวนี้เกวียนล้อ กระแทะ ไม่มีแล้ว วัวควายก็เหลือน้อย ไม่พอกับการใช้ลากพาหนะ ชาวนาไม่น้อยหันไปใช้รถไถนาแบบควายเหล็กตามวิวัฒนาการเงินผ่อนที่กระจายไปทุกหย่อมหญ้า เมื่อสัตว์ใช้แรงงานมีภาระต้องเลี้ยงดูเกษตรกรจึงขายให้โรงฆ่าสัตว์แล้วเอาเงินไปดาวน์หรือซื้อรถไถนา เครื่องสูบน้ำ เครื่องทุ่นแรงเหล่านี้คือตัวกระตุ้นให้คนที่พอจะมีกินมีกำลังซื้อกำลังผ่อนหันมาใช้รถพิคอัพมาใช้แทนเกวียน นักขายรถประเภทนี้มองเห็นชนบทเป็นขุมทอง ในขณะที่นักขายรถเก่งยึดเอาเมืองใหญ่เป็นสรณะ

ลองพิจารณาการแย่งสัดส่วนในตลาดระหว่างรถญี่ปุ่นกับรถฝรั่งกันดูบ้าง ในช่วงปี 2520–2526 นับว่าเป็นระยะ 6 ปีทองของรถญี่ปุ่น รถฝรั่งทั้งหลายยอดขายถอยฉลกันระนาว แต่มาถึงปี 2527, 2528 เริ่มเห็นชัดเจนว่ารถฝรั่งได้ส่วนแบ่งการตลาดทวีขึ้น แสดงให้เห็นว่ารสนิยมของคนไทยที่มีต่อสินค้ายุโรปยังมั่นคงอยู่อย่างในปี 2527 ช่วง มค.–ตค. รถยุโรปจำหน่ายได้ 5,641 คัน แต่ในช่วงเดียวกันของปี 2528 จำหน่ายได้ 8,086 คัน **เพิ่มขึ้น** 2,445 คัน หรือร้อยละ 43.3 ในขณะที่รถญี่ปุ่นในช่วงเดียวกันขายออกไป 14,974 คันในปี 2527 และ 11,072 คัน ในปี 2528 ซึ่งเท่ากับลดลง 3,902 คัน หรือร้อยละ 26.1 การหดตัวของรถญี่ปุ่นในปี 2528 ทำให้ยอดรวมลดลงคือในปี 2527 (มค.–ตค.) ขายได้ 20,615 คัน เหลือเพียง 19,158 คัน ในปี 2528 เท่ากับลดลง 1,457 คัน หรือร้อยละ 7.1

ถ้าเราประมาณกันว่าอัตราเพิ่มขึ้นของตัวเลขจำหน่ายในปี 2529 ประมาณร้อยละ 4.5 เมื่อเทียบกับปี 2528 เราก็พอประมาณได้ต่อไปว่ามันยังน้อยกว่าปี 2527 อยู่นั่นเอง แต่ผมก็ยังไม่อยากให้วิตกทุกข์ร้อนกันเกินกว่าเหตุ คนไทยปรับตัวรับสถานการณ์ได้เสมอ

นายขอบล้อ

เปอโฌต์ 309 1.3 จีแอล



เปอโฌต์ 309 เป็นข่าวไปแล้วใน "ฟอร์มูลา" ฉบับเดือนพฤศจิกายน รถรุ่นนี้จะเป็นเปอโฌต์รุ่นแรกที่กลุ่มพีเอสเอ ยักษ์ใหญ่วงการผลิตรถยนต์ฝรั่งเศส มอบให้โรงงาน ของกลุ่มในเมืองไรทันใกล้กับโคเวนทรี ช่วยผลิตออกจำหน่ายด้วย

ขณะนี้ 309 ก็เลยกำลังเป็นรถครอบครัวขนาดเล็กที่ฮิทติดปากคนอังกฤษ นิตยสาร *ออโทคาร์* อดรนทนไม่ไหวจึงไปขอ 309 มาจากโรงงานเป็นตัวอย่าง 1 คันเพื่อทำการทดสอบหาข้อมูลให้คนอ่านก่อนที่รถรุ่นนี้จะออกวางตลาดตอนประมาณต้น ๆ ปี 2529



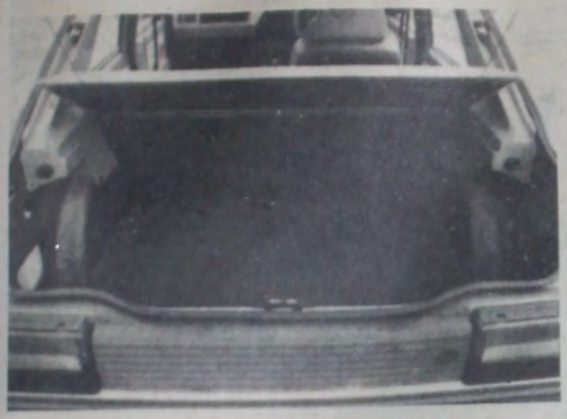
เปอโฌต์ 309 ในระยะแรกจะมีเครื่องยนต์ให้เลือกทั้งหมด 3 ขนาด คือ 1.1 1.3 และ 1.6 ลิตร ส่วนในอนาคตนั้นอาจจะมีเครื่องดีเซล และรุ่นแต่งเครื่องแรงเช่น จีที กับจีทีไอให้เลือกด้วย

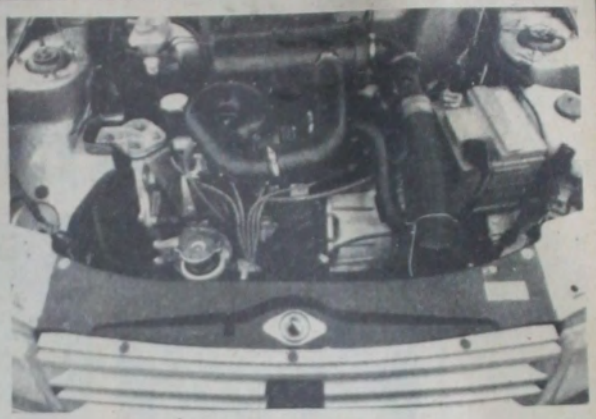
สำหรับรุ่นที่ ออโทคาร์ นำมาทดสอบนั้น เป็นรุ่นเครื่อง 1,300 ซีซี ตกแต่งแบบ จีแอล

เครื่องยนต์ที่รถรุ่นนี้ใช้เป็นขนาด 1,294 ซีซี 65 แรงม้าที่ 5,600 รตน. ให้แรงบิดสูงสุด 76 ปอนด์-ฟุตที่ 2,800 รตน. ใช้อัตราการอัดในกระบอกสูบค่อนข้างสูงคือ 9.5 : 1 เพราะฉะนั้นในอังกฤษจึงต้องใช้น้ำมันออกเทนสูงชนิดที่เรียกว่า "FOUR-STAR PETROL"

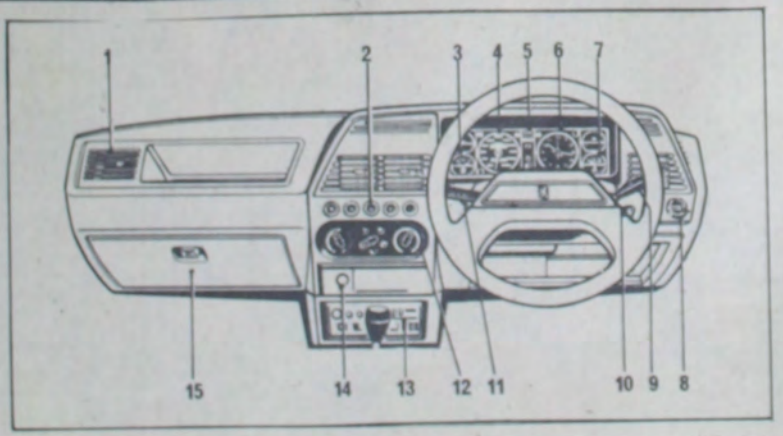
ออโทคาร์ ทำ 0-96 กม./ชม. ได้ภายในเวลา 13.2 วินาที ซึ่งผู้ทดสอบบอกว่ายอมรับได้สำหรับรถที่ใช้เครื่องยนต์ขนาดนี้ เกียร์ 3 เป็นเกียร์ที่ลากได้ยาวถึงประมาณ 120 กม./ชม. เมื่อเครื่องยนต์ทำงานถึงขีดแดงคือ 6,300 รตน. สำหรับความเร็วสูงสุดนั้นในเกียร์ 4 ออโทคาร์ทำได้ 158 กม./ชม. ที่











6,175 รตน. ส่วนในเกียร์ 5 นั้น ช้าลงเล็กน้อยคือ 153 กม./ชม. ที่ 4,650 รตน. และควอร์เตอร์ไมล์ของ 309 จีแอลคันนี้ก็สามารถผ่านหลักจับเวลาได้ใน 19.4 วินาทีที่ความเร็ว 114 กม./ชม.

ออโทคาร์ สรุปไว้ในตอนท้ายของบททดสอบว่า ขณะปิดต้นฉบับยังไม่ได้รับแจ้งเรื่องราคา แต่ก็หยอดเอาไว้ว่า สำหรับรถระดับนี้ที่มีการต่อสู้กันอย่างเข้มข้น รถใหม่รุ่นใดรุ่นหนึ่งจะดังหรือพังก็ได้ โดยมีราคาเป็นตัวกำหนดชะตา

ฟอร์ด มาราธอน ยูที 60



Marathon





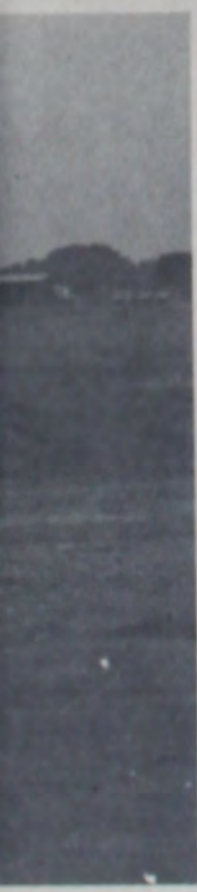


ฟอร์ด มาซดาจากบริษัท ฟอร์ด มอเตอร์ (เจแปน) จำกัด คันนี้ ว่าที่จริงแล้วก็คืออีกเวอร์ชันหนึ่งของมาซดา กระบะดีเซล 2.2 ลิตร ในท่านองเดียวกับมาซดา 323/ฟอร์ด เลเซอร์ หรือมาซดา 626/ฟอร์ด เทลสตาร์ อย่างที่ทราบกันทั่วไปนั่นเอง

มองจากภายนอก คงจะต้องยอมรับว่าหุ่นทรงหน้าตาของมาซดาอันนั้นทั้งสมาร์ท และแลดูคึกคักทันสมัยไม่เป็นรองเพื่อนฝูงรถกระบะขนานแท้ 100% ด้วยกันคันอื่นใดเลย (หมายถึงรถกระบะเต็มตัวที่ยังมิได้แปลงรูปแปลงโฉมให้เป็นรถแก่งกิ่ง ๆ กระบะกลาย ๆ ดังที่กำลังแพร่หลายอยู่ทุกวันนี้)

หน้ากระจังเปลี่ยนใหม่ แก้ไก่กว่าเดิม และแลดูเป็นลูกกรุงมากกว่าลูกทุ่ง ด้านท้ายรถเด่นที่กันชนซึ่งทำเป็นบันไดแยกสองข้าง ขนาดกำลังน่าเหยียบ และใช้ประโยชน์ได้ดีทั้งสองอย่างตามที่ผู้ออกแบบเจตนา (คือเป็นทั้งบันไดและกันชน) มือเปิดกระบะท้ายเป็นก้านยาวขนาดอวบใหญ่ทำให้โยกเปิดได้ง่าย ตัวกระบะท้ายมีความจุประมาณ 1.3 ลูกบาศก์เมตร รับน้ำหนักบรรทุกได้ 1 ตัน และมีแผงเหล็กกั้นป้องกันกระจกหลังของห้องโดยสารที่พิเศษกว่ากระบะอื่นคือตัวกระบะใช้แผ่นเหล็ก 2 ชั้น ซึ่งผู้ใช้บางคนเห็นว่าอาจจะทำให้ค่าซ่อมทำสีแพงขึ้น แต่ทางด้านผู้ออกแบบมองในแง่ที่ว่าช่วยเพิ่มความแข็งแรง และแม้ด้านในของกระบะจะถูกสิ่งของที่บรรทุกทิ่มแทง กระแทกจนบุบแต่ก็จะไม่กระทบกระเทือนถึงรูปทรงของแผ่นเหล็กด้านนอก เรียกว่าสวยอยู่เสมอละซึ่งประเด็นนี้ ก็สุดแต่จะมองกัน ส่วนรายละเอียดอื่น มีอาทิ ไฟหน้าไส้หลอดทังสเตน ฝาปิดถังน้ำมันมีกุญแจลอคได้ ขอบกระบะทั้งสองข้างมีราวเหล็ก กระทะล้อขนาด 5J × 14 นอต 6 ตัวขันด้วยบอกซ์เบอร์ 21 ยางกูดเยียร์ ไฮ-ไมเลอร์ ขนาด 6.00 – 14 ด้าน หน้าผ้าใบไนลอน 6 ชั้น ด้านหลัง 8 ชั้น และตัวถังรถผ่านระบบป้องกันสนิมมาแล้ว

ภายในใช้เก้าอี้ชนิดม้านั่งหุ้มด้วยผ้าตัวเดียวยาวตลอดเพื่อให้นั่งกันได้หลายคน แต่หมอนพิงศีรษะมีให้เฉพาะคนขับ เนื้อที่ด้านสูงหรือเฮดรูมมีมากพอ นั่งไม่อึดอัดคับแคบ ติดมือไหนด้านซ้ายมาให้ 1 อัน กระจกมองข้าง 2 บานชนิดปรับที่ตัวบาน กระจกพวงมาลัยขนาด 15 นิ้วทรงสปอร์ท 2 แฉก สไตล์เหมือนกับที่ใช้ในรถแก่ง



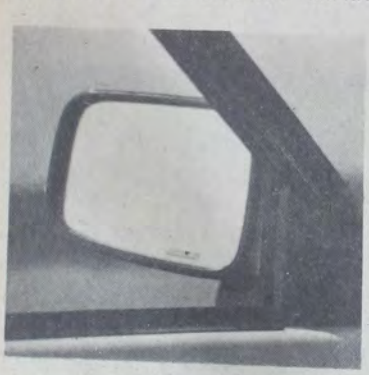






มาตรวัดต่าง ๆ รวมอยู่ใน "กล่อง" หน้าคนขับประกอบด้วย มาตรวัดความเร็วแสดงตัวเลขสูงสุด 140 กม./ชม. พร้อมมาตรวัดระยะทางชนิดวัดต่อเนื่องตลอด (6 หลัก) และชนิดตั้งศูนย์ใหม่ได้ (3 หลัก) เกจ์เชื้อเพลิง (เต็มถัง 66 ลิตร) เกจ์อุณหภูมิ นาฬิกาตัวเลข และไฟเตือนต่าง ๆ นอกจากนี้มีกล่องเก็บของอยู่ด้านซ้ายของแผงหน้าปัดลอคกุญแจได้ ที่จุดบุหรี่พร้อมที่เขี่ย ไฟเตือนเผาหัว และพรมปูพื้นรถ (ส่วนแอร์ไม่ได้ติดตั้งมาให้)

เครื่องยนต์ดีเซล 4 สูบ โอเวอร์เฮดแคมชาฟท์ของฟอร์ดมาราธอน ใช้ฝาสูบอลูมิเนียมแอลลอย ห้องเผาไหม้ครอสส์-โฟล์วแบบสเวิร์ลของริคาโด ความจุ 2,184 ซีซี อัตราส่วนการอัด 22.9 ต่อ 1 ให้กำลัง



สูงสุด 64 แรงม้า (ดิน) ที่ 4,000 รตน. และแรงบิดสูงสุด 13.6 กก.-ม.(ดิน) ที่ 2,000 รตน.

(อนึ่ง บรรดาสองแถวมืออาชีพ 7-8 คนที่เข้ามาห้อมล้อมมุงดูรถคันนี้อย่างสนใจได้ให้ความเห็นไว้ว่า ข้อดีที่เห็นชัด ๆ คือติดท่อดูดควันไอจากฝาครอบวาล์วไปเข้าห้องเผาไหม้มาเสร็จเรียบร้อยจากโรงงาน ทำให้ช่วยประหยัดน้ำมันเครื่องโดยเฉพาะเมื่อวิ่งเกินแสนกม.ขึ้นไปแล้ว ไม่ต้องไปจ้างเขาดัดแปลงให้ต้องเสียเงินอีกพันกว่าบาทเหมือนบางยี่ห้อ และฝาสูบขนาดโอเวอร์เฮดแคมก็ทำให้วิ่ง "เงียบ" ดี)

"ฟอร์มูลา" ทดสอบ ฟอร์ด มาราธอน ยูที 60

ข้อมูลจำเพาะทั่วไป

ผู้แทนจำหน่าย	บริษัท นิวเอรา จำกัด โทร.214-4590, 214-0377
เครื่องยนต์ดีเซล	4 สูบเรียง
กระบอกสูบ/ช่วงชัก	86.0/94.0 มม.
ความจุ	2,184 ซีซี
อัตราการอัด	22.9 : 1
กำลังสูงสุด	64 แรงม้า(ดิน) ที่4,000 รอบ/นาที
แรงบิดสูงสุด	13.6 กก.-ม.(ดิน) ที่ 2,000 รอบ/นาที
ราวลูกเบี้ยว	เดี่ยวเหนือฝาสูบ
ระบบจ่ายเชื้อเพลิง	หัวฉีด
ระบบระบายความร้อน	น้ำ
ถังเชื้อเพลิงจุ	66 ลิตร
แบทเตอรี	12 โวลท์ 70 แอมป์/ชม.
อัลเทอร์เนเตอร์	12 วัตต์ 55 แอมป์
ระบบถ่ายทอดกำลัง	
ขับเคลื่อน	ล้อหลัง
คลัทช์	แบบแห้งแผ่นเดี่ยว มีไดอะแฟรมสปริง ทำงานด้วยไฮดรอลิค
เกียร์	5 จังหวะเดินหน้า มีแหวนเบียดเฟืองทุกจังหวะ
อัตราทดเฟือง	จังหวะที่ 1. 4.451
	2. 2.686
	3. 1.698
	4. 1.000
	5. 0.856
	ถอยหลัง 4.292
	เฟืองท้าย 4.777
ตัวถังและช่วงล่าง	
ระบบกันกระเทือน	หน้าอิสระ ปีกนก ทอร์ชันบาร์ โชคอัพกระบอกแบบ 2 จังหวะ
	หลังแหนบแผ่นวางซ้อนแบบครึ่งวงรี และโชคอัพกระบอกแบบ 2 จังหวะ
ระบบพวงมาลัย	แบบลูกปืนหมุนเวียนวน
ระบบห้ามล้อ	2 วงจร มีหม้อลมผ่อนแรง หน้า จานมีช่วงระบายความร้อน
	หลังดุม
ห้ามล้อมือ	แบบกลไกบังคับที่ล้อหลัง
ขนาดกระทะ	5 เจ - 14 นิ้ท 6 ตัว
ยางขนาด	6.00 - 14 หน้า 6 ชั้น หลัง 8 ชั้น
มิติและน้ำหนัก	
ยาว/กว้าง/สูง	4,920/ 1,670 / 1,585 มม.
ฐานล้อ	2,985 มม.
ช่วงล้อหน้า	1,400 มม.
ช่วงล้อหลัง	1,410 มม.
ความยาวกระบะ	2,275 มม.
ความกว้างกระบะ	1,485 มม.
น้ำหนักบรรทุก	1,000 กก.



สมรรถนะ

สภาวะขณะทดสอบ

สภาพภูมิอากาศ	อากาศค่อนข้างเย็น ท้องฟ้าโปร่ง
อุณหภูมิ	32.3°ซ.
ผิวถนน	เรียบแห้ง แอสฟัลติคคอนกรีต

ความเร็วสูงสุด

126 กม./ชม. ในเกียร์ 4
135 กม./ชม. ในเกียร์ 5

อัตราเร่ง

กม./ชม.	วินาที
0-60	10.8
0-80	17.4
0-100	28.0

อัตราเร่งในเกียร์ 5

กม./ชม	วินาที
60-80	9.6
80-100	22.2

ความคลาดเคลื่อนของมาตรวัดความเร็ว

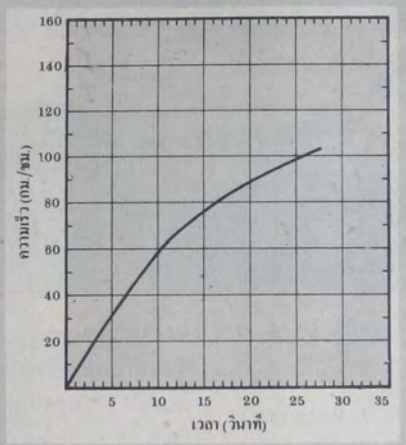
เข็มชี้ที่ (กม./ชม.) 40 60 80 100 120 140
ความเร็วจริง (กม./ชม.)

ระดับเสียงรถในห้องโดยสาร

กม./ชม.	เดซิเบล
90	75
120	83

ลมยาง

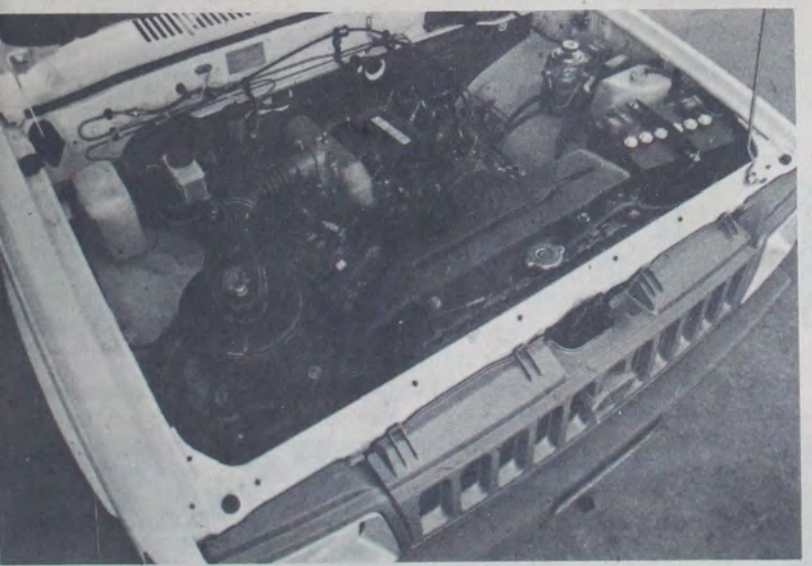
28 ปอนด์/ตร.นิ้วทั้ง 4 ล้อ



สำหรับสมรรถนะของฟอร์ด มาราธอน วัดออกมาแล้วได้ผลดังนี้ อัตราเร่ง 0 - 60 กม./ชม. ใน 10.8 วินาที 0 - 80 ใน 17.4 วินาที และ 0 - 100 ใน 28.0 วินาที ความเร็วสูงสุด 126 กม./ชม. ในเกียร์ 4 และ 135 กม./ชม. ในเกียร์ 5 (ซึ่งที่ความเร็วจริง 135 กม./ชม.นี้ เข็มของมาตรวัดที่ติดมากับรถชี้ยันเกจ์ที่ 140)

นอกจากความเร็วสูงสุด ซึ่งค่อนข้างจะกินขาดกระบะดีเซลรุ่นเดียวกันยี่ห้ออื่นแล้ว ความสามารถในด้านการเกาะถนนทรงตัวของฟอร์ด มาราธอนก็ยังเหนือกว่ากระบะคันอื่น ๆ ที่เราเคยลองขับมาอีกด้วย เพราะให้ความมั่นคงและแม่นยำมากกว่าเมื่อต้องเหยียบกันชนิด "อัดผ่าหมาก" (ตามสำนวนพวกมือกระบะอาชีพ)







สัดส่วนของชิ้นส่วนที่พวก "มืออาชีพ" ถือว่ามีความสำคัญก็เช่นกัน ของฟอร์ด มาราธอน จัดอยู่ในเกณฑ์ใหญ่ถึงใจแทบทั้งนั้น เช่นปีกนกใหญ่ เหล็กกันโคลงใหญ่ (วัดได้ 24 มม.) เหล็ก หนวดกุ้ง (18.5 มม.) คันส่งกลาง (22.2 มม.)

คันส่งข้าง (13 มม.) ฯลฯ

ทราบว่าทางบริษัท **นิว เอรา** *ผู้ประกอบและจัดจำหน่าย* **ฟอร์ด มาราธอน** *ได้กำหนดเป้าหมายไว้ว่าในปีแรกนี้จะพยายามขาย***มาราธอน** *ให้ได้ 3,000 คัน ซึ่งจากการสนทนากับกลุ่มคนที่ทำมาหาเลี้ยงชีพด้วยการซื้อผ่อนรถกระบะมาวิ่งรับจ้างไม่ว่าในรูปรถสองแถวบรรทุกคน หรือรถกระบะบรรทุกสินค้าก็ตาม พวกนี้ได้ฝากให้เราแจ้งทางบริษัทฯ ทราบด้วยว่าเรื่องราคาที่ตั้งไว้ 185,000 บาทนั้น อยู่ในเกณฑ์พอสู้ไหว คุณสมบัติในด้านต่าง ๆ ของรถก็เป็นที่ยอมรับและพอใจอยู่แล้ว ขอแต่เพียงว่าในภาวะเศรษฐกิจไม่ค่อยดีเช่นนี้ ซึ่งผู้คนเดินทางกันน้อยลง สินค้าที่จะรับจ้างบรรทุกก็มีน้อยกว่าเมื่อปีก่อน ๆ มากมาย หากทางบริษัทฯ จะมีนโยบาย* **รับเทอร์นรถเก่า ให้วางดาวน์น้อย ผ่อนนานของแถมไม่ต้องการ** *เท่านั้นเองพวกเขาก็พอจะมีสิทธิ์เปลี่ยนรถเป็นฟอร์ดใหม่มาใช้ได้เหมือนกัน*



เรื่องนี้ขอฝากต่อให้ทางบริษัทช่วยพิจารณาด้วยก็แล้วกันครับ!

อ้อ! แล้วสำหรับกระทะล้อแมกซ์กับยางหน้ากว้างที่เราเปลี่ยนใส่ให้กับรถกระบะคันนี้ตอนถ่ายรูปขึ้นปกนั้น กระทะเป็นขี่ห้อ ยาชิโยดา ลาย ซาฟารี – 2 ขนาด 6 เจ – 14 ส่วนยางนั้นเป็นของ **เรกโน** จากประเทศญี่ปุ่นขนาดก็ 205/70–14 ซึ่งทั้งกระทะและยางเป็นสินค้าที่หาซื้อได้ที่บริษัท จันทร์เกษมอินเตอร์เนชันแนล จำกัด โทรถามไถ่ก่อนก็ได้ที่เบอร์ 251–1715–24 ครับ









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






ทัฟ-โคท ไดนอล (ประเทศไทย)
มีศูนย์บริการใกล้บ้านท่านเพิ่มขึ้น
เพื่ออำนวยความสะดวก และบริการอย่างใกล้ชิด

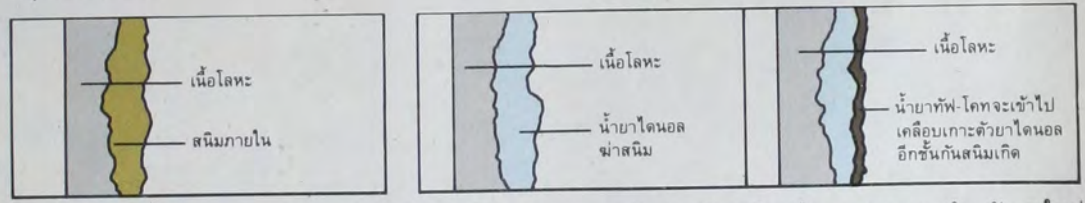


ทั่วโลกเชื่อถือวิธีการทำงานระบบ 2 ชั้นของทัฟ-โคท ไดนอล

สนิมร้ายบนเนื้อโลหะ
ที่คุณมองไม่เห็น

ชั้นที่ 1 พ่นน้ำยาไดนอลเพื่อ
ฆ่าสนิมร้ายที่มีอยู่

ชั้นที่ 2 พ่นน้ำยาทัฟ-โคทเคลือบ
ป้องกันมิให้เกิดสนิมใหม่



ทัฟ-โคท ไดนอล ตรวจโครงสร้างของรถทุกคัน ก่อนฉีดพ่นน้ำยาทุกครั้งด้วยเครื่องมือที่ออกแบบมาโดยเฉพาะ พร้อมหัวฉีดแบบต่าง ๆ ถึง 16 ชิ้น สามารถฉีดเข้าถึงทุกซอกมุม เพื่อป้องกันไอเค็มและความชื้น อันเป็นสาเหตุของสนิมในเนื้อโลหะ

รับประกัน 5 ปี หรือ 80,000 กม. สำหรับรถใหม่ทุกคันที่พ่นทัฟ-โคท ไดนอล และตรวจสภาพสนิมทุก 6 เดือน ตลอดอายุการประกัน

สนใจติดต่อสอบถามรายละเอียด หรือนำรถของคุณรับบริการได้ที่ศูนย์ป้องกันสนิมรถยนต์ ทัฟ-โคท ไดนอล

Tuff-Kote Dinol
AUTOMOTIVE RUSTPROOFING

ทัฟ-โคท ไดนอล คุณภาพเยี่ยมจากสหรัฐอเมริกา
พ่นทัฟ-โคทไดนอล ทุกจุดบอด ปลอดสนิม

ศูนย์ทัฟ-โคท ไดนอล (ประเทศไทย)

กรุงเทพฯ
บริษัท ไทยคาร์แคร์ จำกัด
25 ถนนวิภาวดีรังสิต (ใกล้สะพานลอยสุทธิสาร)
กรุงเทพฯ 10900
โทร. 279-5003, 279-5704, 278-0041

นครปฐม
หจก. ดาวนครชัยศรี
58/7 ถนนเพชรเกษม (กม. 49)
นครชัยศรี นครปฐม
โทร. (034) 331 128
331-473

ชลบุรี
หจก. ชลบุรีคาร์แคร์
66/36 ถนนสุขุมวิท (กม. 101)
ใกล้ทางแยกบางแสน
อ. เมือง จ. ชลบุรี
โทร. (038) 376 760

หาดใหญ่
หจก. ทัฟฟี่-หาดใหญ่
56/35 ถนนกาญจนวนิช
หน้าสนามกอล์ฟคอหงส์
อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา
โทร. (074) 233149



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

นานๆ คุณถึงจะเห็น เปอโยต์305 เติมน้ำมันสักครั้ง

งนี้เพราะเปอโยต์305 รวมเอายนตรลักษณ์ พื่อความประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงไว้อย่างครบครัน

ื่องยนต์ได้รับการพัฒนาขึ้นใหม่ ทำ ยอลูมิเนียมอัลลอยล้วน ใช้ฝาสูบแบบ oss-Flow ที่ทันสมัย ระบบจุดระเบิดอิเล็ก- รอนิกส์ซึ่งให้กำลังไฟจุดระเบิดสูงอย่าง น่ำเสมอและแม่นยำ และมีเกียร์ที่ 5 ซึ่ง นเกียร์โอเวอร์ไดรฟ์ เปอโยต์ 305 จึง น้ำมันเพียงน้อยนิด เช่นที่ความเร็วคงที่ 90 กม./ชม. สามารถวิ่งได้ 18.86 กม./ลิตร นาน ๆ คุณถึงจะเห็นเปอโยต์ 305 เติมน้ำมัน สักครั้ง

เปอโยต์305
สิงห์ป่าคอนกรีต

บริษัท ยนตรกิจ เซอร์วิส จำกัด
75/1 รองเมืองซอย 5 ปทุมวัน กรุงเทพฯ 10500
โทร. 214-2646-8, 234-0921-6





ดูเหล็กชมวิวกับ BMW (2)

เรื่อง : ขวัญชัย ปภัสรกุล
ภาพ : มือใหม่







ในฉบับก่อน ผมได้เขียนเล่าเรื่องการเดินทางตามคำเชิญของ BMW จากกรุงเทพฯไปฟรังค์ฟวร์ท...กินข้าวเคล้าข่าวกบฏ (9 กย.)... ขี่ 732 i ไปดูมอเตอร์โชว์ และขับรถทดสอบที่ฮกเคน-ไฮม ไปแล้ว ฉบับนี้อยากจะขอชวนคุณขับรถลงใต้ ไปเที่ยวเมือง มูร์เนา (MURNAU) และการ์มิช (GARMISCH)...ขึ้นรถกระเช้าไฟฟ้าไปสัมผัสหิมะบนยอดเขา ซุกซปิทเซ (ZUGSPITZE) ที่อยู่สูงเกือบ 3 กม. จากระดับน้ำทะเลแถมท้ายด้วยการพา



ทัวร์พิพิธภัณฑ์และชมศูนย์ปฏิบัติการด้านเสียงของ BMW ต่ออีกสักหน่อย

14 กย.: จุดนัดพบใหม่ ขับรถลงใต้ไปเมืองมูร์เนา

หลังอาหารเช้า เราจัดแจง *"เชคเอาท์"* ออกจากโรงแรม ชาฟโฮฟ แล้วเตรียมตัวเดินทางมุ่งใต้ไปยังจุดนัดพบต่อไปที่เมืองมูร์เนา...วันนั้นคนไทยเรา 6 คน ขับรถ BMW ไปทั้งหมด 3 คันตามโควตา ผมเองเลือกเจ้า 732i อัตโนมัติอีกครั้ง เพราะว่าคุ้นมือ เคยเท้ากันดีอยู่แล้ว ได้พี่สมิตมาเป็นเนวิ์ ช่วยดูแผนที่บอกทางให้

แฮร์ ชิมพ์เค เป็นห่วงกลัวว่าเราจะไม่มีเวลาจอดกินข้าว จึงเตรียม *"ข้าวลิง"* ให้เราติดตัวไปกินระหว่างทางด้วยคนละ



กล่อง พร้อมกับแนะนำเราว่าเราไปมูร์เนาได้ 2 วิธี คือ *จะเลือกใช้ทางดี (เอาโทบาห์น) ตลอดก็ได้หรือจะใช้ถนนธรรมดาปนทาง ดีก็ได้* วิธีแรกจะไปถึงจุดนัดพบเร็วหน่อย แต่ระหว่างทางก็จะค่อนข้างเหี่ยวแห้ง เพราะไม่เห็นอะไรมาก นอกจากถนนกับรถส่วนวิธีที่สองนั้นไปถึงช้าหน่อย แต่ระหว่างทางจะสดชื่น ตื่นตาตื่นใจกับทิวทัศน์สวย ๆ ของต้นฤดูใบไม้ร่วง ถือได้ว่าเป็นการเดินทางไปด้วยพักผ่อนไปด้วยในตัวเสร็จ

หมู่เฮาชาวกะเหรี่ยงเลือกวิธีที่สอง เพราะตามนิสัยชอบทำอะไรสบาย ๆ อยู่แล้ว..ผมรับเป็นผู้ขับนำขบวนให้ เพราะพอจะคุ้นกับภาษาเยอรมันอยู่บ้างและทางที่จะไปก็ผ่านเมืองและสถานที่หลายแห่ง ที่ผมรู้จักหรือเคยอยู่ สมัยเรียนหนังสืออยู่ที่นั่น เมื่อประมาณ 20 ปีมาแล้ว

โบสถ์เก่าแห่งหนึ่งภายในเมืองฟรังค์ฟวร์ท

ดูเหล็ก ชมวิว กับ BMW (2)

ขบวน BMW ของคนไทยเราเคลื่อนออกจากอาโมร์บัคตอนประมาณ 9 โมงเช้า แล้วมุ่งหน้าไปยังเมือง **มิเคลชตัดท์** (MICHELSTADT) ขึ้นทางหลวงเลข 47 วิ่งไปต่อทางหลวงเลข 27 ผ่าน **ทเราเบร์บิโชฟส์ไฮม** (TRAUBER-BISCHOFSHEIM) แล้วเฉียงตะวันออกต่อไปยังเมืองมหาวิทยาลัยวิร์ซบวร์ก (WUERZBURG)

ที่วิร์ซบวร์ก เราหลงกลุ่มกันเล็กน้อย แต่ก็กลับมารวมที่มกันได้ อีกครั้งบนทางหลวง หมายเลข 13 ระหว่างทางไปอคเสนฟวร์ท (OCHSENFURT) เรายึดเส้นทาง *"ลัคกี นัมเบอร์"* นี้ไปเรื่อย ผ่าน **อุฟเฟนไฮม** (UFFENHEIM) จนถึงเมือง **อันส์บัค**(ANSBACH)

อันส์บัคเป็นเมืองที่มีค่ายทหารอเมริกันอยู่ด้วย และเนื่องจากวันนั้นเป็นวันเสาร์ ภายในเมืองจึงจ้อกแจ้กจอแจไปด้วยผู้คนหลายชาติหลายภาษาเราจอดพักรถลงยืดเส้นยืดสาย และหาข้าวเที่ยงกินกัน เดินไปพบร้านไก่ย่างเข้าโดยบังเอิญ ก็เลยจัดการฉลองเจ้าไก่เพื่อนยากแกล้มมันทอดกันอย่างเอร็ดอร่อย จนลืมไปเสียสนิทว่าเรายังมี *"ข้าวลิง"* สำรองอยู่ในรถกันคนละกล่อง

เมื่ออิ่มหมีพีมันดีแล้ว บ่ายจัดๆ เราก็ออกเดินทางต่อ โดยใช้ทางหลวงหมายเลข





(บน) วณิพกผมทองยามตกยาก (ล่าง) บุปผาชนเฮฮากันอย่างสนุกสนานที่จตุรัสแห่งหนึ่งในเมืองฟรังค์ฟวร์ท



ป้าแห่งหนึ่งระหว่างทาง
จากอาโมร์บัคไปมูร์เนา

13 เส้นเดิม มุ่งหน้าไปยัง **อินโกลชตัดท์** (INGOLSTADT) เมืองผลิตรถเอาดี แต่เนื่องจากเรามีเวลาค่อนข้างจำกัด จึงไม่ได้แวะเที่ยวที่นั่น

จากอินโกลชตัดท์ เราวิ่งไปเข้าเอาโทบาห์นหมายเลข 9 ซึ่งเป็นไฮเวย์ที่ตัดตรงมาจากเมือง **นือร์เบร์ก** (NUERBERG) ไปมิวนิคหรือ เมืองที่คนเยอรมันอ่านออกเสียงว่า **มินเคน** (MUENCHEN) เอาโทบาห์นช่วงนี้เป็นทางร่วมยุโรปหมายเลข อี 6 ด้วย

เราไปถึงมิวนิค เมืองหลวงของแคว้นบาวาเรียเมื่อตอนประมาณ 4 โมงเย็น เพื่อ



ที่จะไปให้ทันนัดตอน 5 โมงครึ่ง เราจำใจต้องถือว่ามิวนิคเป็นเพียงทางผ่านสำหรับเราวันนั้น

จากมิวนิคเราเปลี่ยนไปใช้เอาโทบาห์น หมายเลข 95 ซึ่งเป็นทางร่วมยุโรปหมายเลข อี 6 เดิม เดินทางลงใต้มุ่งไปยังทิศทางเมืองการ์มิช...*เอาโทบาห์นในช่วงนั้นค่อนข้างว่าง พวกเราจึงได้ทดลองกระแทกคันเร่ง* BMW *ที่ขับอยู่ เพื่อหาความเร็วสูงสุดกันดู ปรากฏว่าผมเหยียบเจ้า* 732 i *อัตโนมัติคู่ใจได้ประมาณ 220 กม./ชม. โยอัด* M 635 CSi *ได้กว่า 240 กม./ชม. ส่วน 324 ดีเซลคันของพันธุ์เทพ สุ้นได้เต็มเหยียดประมาณ 170 - 180*

เหยียบกันเพลิน แพลบเดียวก็เห็นป้ายชื่อเมืองมูร์เนาปรากฏขึ้นแล้ว มูร์เนาเป็นเมืองที่อยู่ก่อนถึงการ์มิชเล็กน้อย เราตรงไป *"เขคอิน"* ที่โรงแรมเล็ก ๆ น่ารัก น่าโรแมนติก ชื่อ อัลเพนโฮฟ (ALPENHOF) ที่ทาง BMW จองเอาไว้ให้ เกือบจะตรงตามเวลาในกำหนดการ

เราเดินทางวันนั้นทั้งหมดรวมได้ประมาณ 600 กม.เศษ...ก็ประมาณกรุงเทพฯ - ลำปาง นั่นแหละ...แต่แปลกที่เราไม่ยักรู้สึกเหนื่อยหรือเพลียเลยแม้แต่น้อย

พวกสิงคโปร์ ที่เลือกขับมาทางเอาโทบาห์น





ป้ายโฆษณาข้างทาง





โบสถ์โบราณในเมืองการ์มิช

ลูกชาวบ้าน

ชตุทท์การ์ท (STUTTGART) เมืองเบนซ์และโพร์เช มาถึงก่อนเราเล็กน้อย

อาหารเย็นมื้อนั้น ทาง BMW จัดให้เราค่อนข้างยิ่งใหญ่และหรูหรา *มีทั้งเนื้อแกะและเหล้าไวน์ แต่พวกเราบางคนก็ยังบ่นถึงเนื้อย่างน้ำตกกับเหล้าแสงโสม!*

15 กย. : วันเที่ยว ไปแตะหิมะที่การ์มิช

วันนั้นเป็นวันอาทิตย์ ทางเจ้าภาพปล่อยให้เราฟรีทั้งวัน บางเสียงบ่นอยากเข้าไปเที่ยวมิวนิค บางเสียงก็แนะว่าน่าจะทะลุชายแดนข้ามเข้าไปเที่ยวออสเตรีย ไปเที่ยวอินน์สบรุกค์ (INNSBRUCK) ที่ขึ้นชื่อลือชาว่าเป็นเมืองเที่ยวของเศรษฐี

แผนไปมิวนิคต้องล้มเลิก เพราะได้รับคำแนะนำมาว่า วันอาทิตย์มิวนิคเงียบเหงา เพราะร้านรวงปิดหมด ส่วนอินน์สบรุกค์ นั้นก็ต้องยุ่งยากเกินไป เพราะเป็นการเดินทางออกนอกประเทศ เราจึงมีปัญหาจะต้องจัดการเกี่ยวกับเรื่องทะเบียนรถและการประกันภัย เราจึงตกลงกันว่าเราจะไปกันแค่เมืองการ์มิช ซึ่งอยู่ห่างออกไป

ทางหลวงผ่านเมืองเส้นหนึ่ง
แถวเมืองวิร์ซบวร์ก

ดูเหล็ก ชมวิว กับ BMW (2)

ทางใต้ประมาณ 70 กม.เท่านั้นเอง

การ์มิชเป็นเมืองท่องเที่ยวแถบเทือกเขาแอลพ์ฝั่งเยอรมัน ที่มีทิวทัศน์สวยงามมากแห่งหนึ่ง การ์มิชเคยถูกเลือกให้เป็นเมืองที่ใช้แข่งขันกีฬาโอลิมปิกฤดูหนาวตอนที่เยอรมนีเป็นเจ้าภาพในปี 2513... ถ้าเป็นฤดูหนาวเราจะเห็นหิมะตกปกคลุมขาวทั่วไปหมด แต่ตอนที่เราไปนั้น เป็นแค่ต้นฤดูใบไม้ร่วง ซึ่งอากาศยังไม่เย็นพอที่จะมีหิมะตก จะพอเห็นอยู่บ้างประปรายก็ประเภท เอเวอร์กรีน สโนว์ (EVER-GREEN SNOW) หรือหิมะที่ไม่มีวันละลายตามยอดเขาสูง ๆ บางแห่งเท่านั้น

พอเราไปถึงก็พบว่า วันนั้นการ์มิชก็เงียบเหงาเหมือนกัน เพราะร้านรวงปิดหมด ผู้คนไปโบสถ์กันแล้วก็กลับบ้าน จะมีบ้างก็ออกไปท่องเที่ยวหาความสำราญกับธรรมชาติแถบชานเมือง ซึ่งว่ากันไปแล้วที่การ์มิชนี่มีอยู่อย่างมากมายเหลือเฟือทีเดียว

ทีแรกก็ว่ากันว่าเราจะขับรถไปชมทะเลสาบกัน แต่ขับไปขับมาไหงโผล่ไปเจอสถานีรถกระเช้าไฟฟ้าขึ้นยอดเขาแอลพ์ก็ไม่ทราบได้ รถกระเช้าแบบนี้แหละที่นักสกีอาศัยเป็นพาหนะนำตัวเองขึ้นไปเล่นสกีบนภูเขาสูง ๆ ในฤดูหนาวตอนหิมะตกแล้ว แต่สำหรับในฤดูที่หาหิมะทำยาไม่ได้รถกระเช้าก็จะพานักท่องเที่ยวขึ้นไปชมทัศนียภาพงาม ๆ จากเบื้องบนแทน

พวกเราไปต่อแถวซื้อตั๋วโดยสารกันโดยจ่ายเงินคนละ 43 มาร์ค หรือประมาณ 400 กว่าบาท เพื่อขึ้นไปเที่ยวบนยอดเขาที่มีชื่อว่า "ซุกชปิทเซ" (ZUGSPITZE) ที่อยู่เสียดเมฆขึ้นไปในระดับความสูง 2,966 เมตร จากระดับน้ำทะเล ซุกชปิทเซจัดเป็นยอดที่สูงที่สุดของเทือกเขาแอลพ์ในเขตประเทศเยอรมนี ต/ต ทีเดียว





(บน) รถกระเช้าไฟฟ้า พาหนะขึ้นสวรรค์ 2,966 เมตร จากระดับน้ำทะเล
(ล่าง) อีกมุมหนึ่งบนยอดซุกชปิทเซ

รถกระเช้าพาผู้โดยสารเต็มเหยียดประมาณ 30 คน *"แกว่ง"* ขึ้นไปอย่างค่อนข้างเร็ว มองลงมาเห็นทิวทัศน์ของทะเลสาบ และบริเวณป่าสนโดยรอบที่สวยงามราวกับมีเทวดามาแต่งแต้มไว้ พอดิ่งขึ้นไปได้ประมาณเศษ 2 ส่วน 3 ของทางเราก็มองเห็นกลุ่มเมฆหนาขาวลอยขวางอยู่เบื้องบน รถกระเช้าพาเราฝ่าทะลุกลุ่มเมฆนั้นขึ้นไปอีก ขณะที่อยู่ในกลุ่มเมฆนั้นเรามีความรู้สึกเหมือนอยู่ในแดนสนธยาชั่วครู่ มองไปรอบข้างก็เห็นแต่ละอองน้ำขาวทึบเต็มไปหมด

อากาศเริ่มบางลงเรื่อย ๆ เพราะเราอยู่สูงจากพื้นโลกขึ้นไปกว่า 2 กม.แล้ว เราเริ่มหายใจยากขึ้น...พี่สมิตเปรียบเปรยความรู้สึกในตอนนั้นว่า *"เหมือนอย่างกับเครื่องยนต์ตอนกำลังจะดับ"*...พอทะลุชั้นเมฆขึ้นไปเรามองลงมาข้างล่าง ก็เห็นแต่กลุ่มเมฆขาวโพลนแต่เพียงอย่างเดียวไม่เห็นพื้นดินเลย ผมคิดเล่น ๆ ว่า

"คนที่เขาว่าขึ้นสวรรค์นั่นน่ะ คงมีความรู้สึกเหมือนอย่างเราตอนนี้นี่แหละ..."

พอถึงยอดซุกชปิทเซ เราก็ลงจากรถกระเช้าออกไปสัมผัสอากาศภายนอกที่ได้รับแจ้งว่าเย็นถึงลบ 5 องศาเซลเซียส เย็นขนาดนั้นมิน่าเล่าเราถึงเห็นเอเวอร์กรีนสโนว์ ค้างอยู่ตามยอดเขาใหญ่น้อยโดยรอบทั่วไป...ผม โย กับพันธุ์เทพ ไต่ขึ้นไปบนหอคอยสูงสุด แล้วออกไปตากลมเย็นยะเยือกที่พัดแรงจนแสบผิว และถ่ายรูปเป็นที่ระลึกต่อกันนิดหน่อย ในขณะที่พี่สมิต พี่บรรเจิด และพี่บัญชา สมัครใจนั่งอังไออุ่นจากเครื่องทำความร้อนรออยู่ในห้องอาหารชั้นล่าง

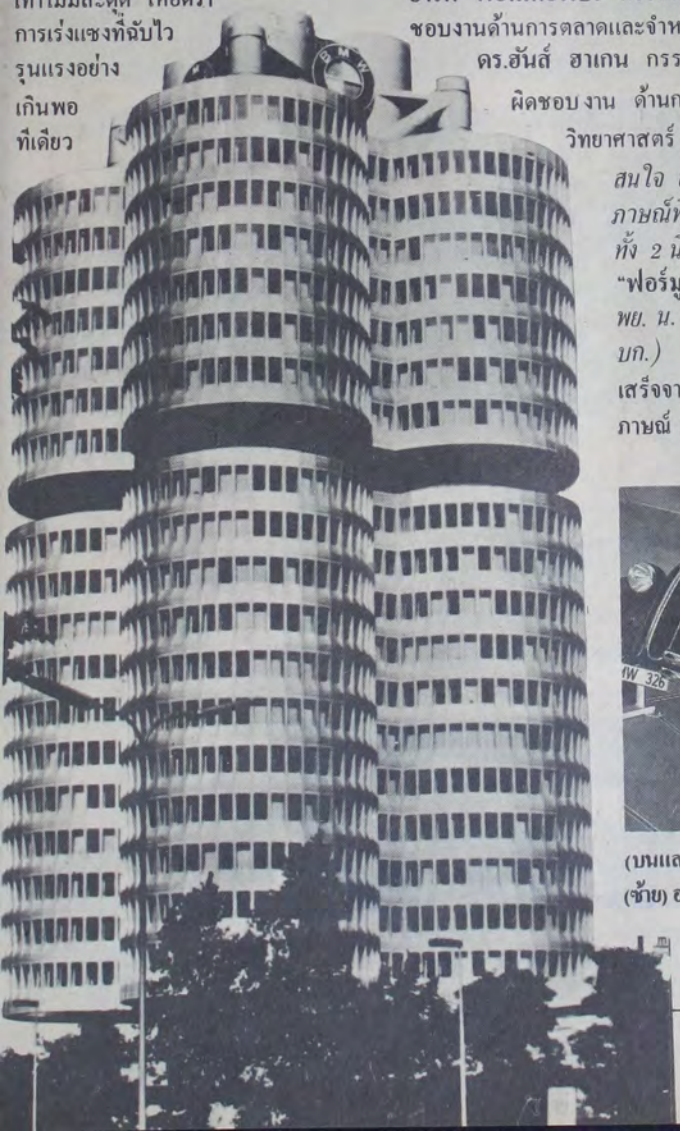
เมื่อชมวิว แตะหิมะกันจนหนำใจดีแล้ว เราก็นั่งรถกระเช้ากลับลงไปข้างล่าง ขาลงนี่รู้สึกวาบหวิวกว่าขาขึ้นอีก แต่เราก็ชดเชยโดยการเก็บเอาภาพความงามของธรรมชาติและทิวทัศน์มาจนล้นสมองและล้นกล้องถ่ายรูป

พอถึงข้างล่างก็ได้เวลาอาหารเที่ยงพอดี เราขับรถย้อนกลับไปหาร้านอาหารจีนที่ตอนขามามองเห็นว่าอยู่ตามริมทาง และ

หมายตาเอาไว้ พอหาพบก็ฉลองความอดอยาก (อาหารถูกลิ้น) กันเสียจนชุ่มปาก

อาหารธรรมดา ๆ มื้อนั้น เราจ่ายเงินกันไปคนละประมาณ 500 บาท...แพงมาก ถ้าเปรียบกับค่าครองชีพบ้านเรา แต่ถ้าคิดตามค่าเงินที่นั่นก็ไม่แพงเท่าไร

จากลับ ผมขอเปลี่ยนรถกับโย ลองขับ M 635 CSi ดูบ้างปรากฏว่า รู้สึกประทับใจกับความแรงของเจ้าเครื่อง 6 สูบ 3.5 ลิตร 24 วาล์ว ของรถคันนี้มาก แรงบิดที่รอบต่ำดีมากขับในเมืองใช้เกียร์ไหนก็แทบไม่ต่างกัน เครื่องมีความยืดหยุ่นดีมากทีเดียว และพอเร่งให้เครื่องทำงานรอบจัดขึ้น เครื่องก็เดินอย่างราบเรียบ เร่งลิ่นเท้าไม่มีสะดุด ให้อัตราการเร่งแซงที่ฉับไวรุนแรงอย่างเกินพอทีเดียว



16 กย. : เข้ามิวนิค ทัวร์พิพิธภัณฑ์ BMW

วันจันทร์ เรารีบ "เชคเอาท์" ออกจากโรงแรมอัลเพนโฮฟแต่เช้า เพื่อเดินทางเข้ามิวนิค ไปเยี่ยมชมสำนักงานใหญ่ของ BMW การจราจรในเมืองหลวงช่วงเช้า *"ลื่นไหล"* พอสมควร เราไปถึงอาคารสำนักงานใหญ่ BMW ทรง "กระบอกสูบ 4 ลูก" ที่ตั้งตระหง่านอยู่ข้างสนามกีฬาโอลิมปิกตอนประมาณ 8 โมงเช้า

แฮร์ ชิมพ์เค นำคณะของเราทั้งหมดขึ้นไปยังห้องประชุมชั้น 21 ที่นั่นเราได้มีโอกาสพบปะและสัมภาษณ์บุคคลระดับบริหารของ BMW 2 ท่าน คือ ดร.เอเบร์ฮาร์ด ฟอนเคอร์เบร์ กรรมการผู้รับผิดชอบงานด้านการตลาดและจำหน่าย และ ดร.ฮันส์ ฮาเกน กรรมการผู้รับผิดชอบงาน ด้านการวิจัยทางวิทยาศาสตร์ *(ผู้อ่านที่สนใจ อ่านบทสัมภาษณ์พิเศษบุคคลทั้ง 2 นี้ได้ ใน "ฟอร์มูลา" ฉบับ พย. น. 30 - 33... บก.)*

เสร็จจากการสัมภาษณ์ แฮร์ชิมพ์เค

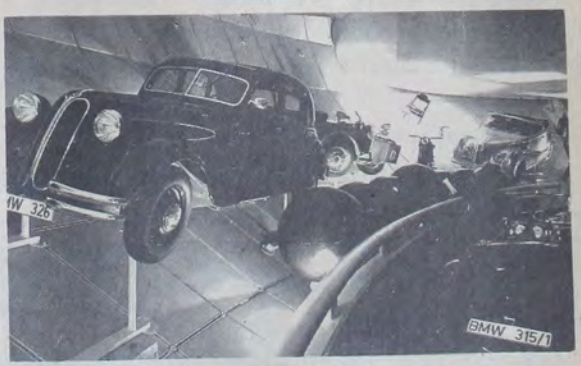




(ซ้าย) ดร.เอเบร์ฮาร์ด ฟอนเคอร์เบร์ และ (ขวา) ดร.ฮันส์ ฮาเกน สองบุคคลสำคัญระดับบริหารที่ให้เกียรติมาจับเข่าคุยกับกลุ่มผู้สื่อข่าวจากเมืองไทย

กีนำเราเข้าชมพิพิธภัณฑ์ BMW ที่อยู่ในบริเวณอาคารชั้นล่าง มีสิ่งที่น่าตื่นตาตื่นใจให้ชมมากพอสมควรทีเดียว ทางเดินในบริเวณตัวพิพิธภัณฑ์ออกแบบให้มีลักษณะวนแบบก้นหอย มีของเก่าในประวัติศาสตร์ของ BMW นำมาแสดงมากมาย นับตั้งแต่เครื่องบิน รถยนต์และจักรยานยนต์ ทั้งที่เป็นรุ่นในอดีต ปัจจุบันหรือแม้แต่ที่เป็น





(บนและล่าง) ของดีที่น่าดูภายในพิพิธภัณฑ์ BMW
(ซ้าย) อาคารสำนักงานใหญ่ BMW ทรง "กระบอกสูบสี่ลูก"

ดูเหล็ก ชมวิว กับ BMW (2)

ของหมู่เฮา ชาวกะเหรี่ยง ที่อัดอั้นการชอปปิงมานานหลายเพลา จนบางคนต้องระบายออกด้วยการเดินชอปในปั๊มน้ำมัน ตอนเราจอดเติมน้ำมันมาหลายครั้งแล้ว

อะไร ๆ ก็ดูน่าซื้อไปหมด...BMW มีขายตั้งแต่เสื้อยืดทีเชิร์ท เสื้อหนาว กระเป๋าใส่เอกสาร กระเป๋าสตางค์ เข็มกลัดไพวงกุญแจ ฯลฯ สินค้าแต่ละชนิด ล้วนให้เกิดเสียงขึ้นภายในรถ ในห้องปฏิบัติการแต่ละห้องประกอบด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์และเครื่องมือเครื่องใช้อีเลคทรอนิคที่ก้าวหน้าและมีราคาแพงมหาศาลทั้งสิ้น

ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ จะถูกวิศวกรผู้ชำนาญงานในด้านนี้โดยเฉพาะของ BMW นำไปเป็นข้อมูลใช้ประกอบการแก้ไข ปรับปรุง เพื่อทำให้รถที่ผลิตออกจำหน่ายทุกรุ่นนั้นสมบูรณ์เพียบพร้อมในด้านการพยายามกำจัดเสียงรบกวน





(บน) รถยนต์ของ BMW ตั้งแต่รุ่นคุณปู่จนถึงรุ่นปัจจุบัน (ล่าง) ภายในห้องปฏิบัติการด้านเสียงของ BMW

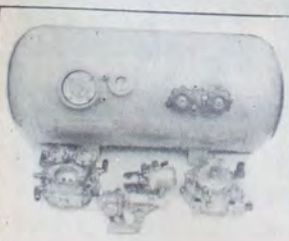
โครงการ (ที่เปิดเผยได้) ในอนาคต และสำหรับผู้ที่สนใจ เขามีวีดีโอเทป พากษ์อังกฤษฉายให้ชมและฟังด้วยตามทางเดิน ทั้ง 2 ฝาก

ชมของดีของ BMW แล้ว ก็ลงมาชอปปิงของที่ระลึกกันตามระเบียบอันดีงาม พะยี่ห้อ BMW ให้ดูเก๋ไก๋และมีค่าขึ้นมาก

หลังอาหารเที่ยง แฮร์ชิมพ์เค พาพวกเราเดินทางไปชมศูนย์ปฏิบัติการด้านเสียงของ BMW ที่ตั้งอยู่ห่างออกไปจากมิวนิคประมาณ 50 กม. ที่ศูนย์แห่งนี้ BMW ใช้เป็นที่ทดสอบและวิเคราะห์หาจุดที่ก่อ

สำหรับฉบับนี้ สัมปทานของผมก็หมดลงแต่เพียงเท่านี้ เอาไว้ฉบับหน้าผมจะพาคุณไปลุย **"โรงแรมผีสิง" ชโลสส์เอกก์ (SCHLOSS EGG)** *ต่อ...แล้วก็จะพาชมโรงงานประกอบรถ* **BMW** *ที่เมือง* **ดินโกลฟิง (DINGOLFING)**...*ขอปิดฉากเสียให้เข็ดที่มิวนิค แล้วบินกลับเมืองไทยเป็นอันปิดฉากการไปเยือน* **BMW** *ในคราวนี้*

แล้วพบกันครับ

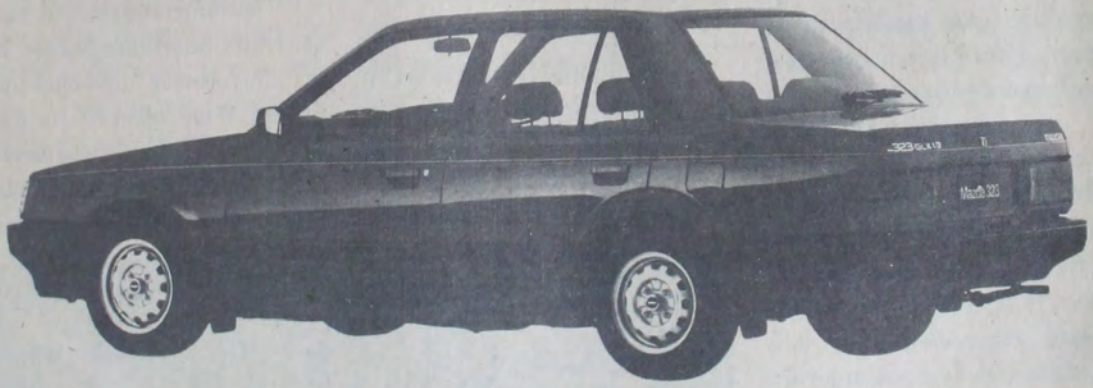


ห้างหุ้นส่วนจำกัด
นำเจริญออโต
เลขที่ 123-125 จุฬา ซอย 26 ต.วังใหม่ อ.ปทุมวัน กทม.
โทร. 214-0100, 215-1382



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





แฟมิเลีย 323 จีแอลเอกซ์

โฉมใหม่จากมาซดา



ถ้าเราจะเรียง ลำดับมาซดาในชุดแฟมิ-เลีย รุ่นที่กมลสุโกศล นำออกจำหน่ายล่าสุด ก็เป็นรุ่นที่ 5 แต่ในจำนวนนี้ มาซดานำรหัส 323 มาใช้เพียง 3 รุ่นรวมทั้งรุ่นใหม่นี้ 323 จีแอลเอกซ์ ยังคงเก็บส่วนสำคัญหลายรายการของรุ่นเอกซ์จีและเอกซ์แอลไว้ อาทิเช่นเครื่องยนต์ก็ยังเป็นเครื่องเดิม คือ 1.3 ลิตร โอเวอร์เฮดแคม-ชาฟท์ 68 แรงม้า แต่ลดรอบสูงสุดจาก 6,000 รตน. เหลือ 5,800 รตน. แรงบิดยังคงเป็น 9.7 กก.ม. แต่รอบเพิ่มจาก 3,500 รตน. เป็น 3,800 รตน. อัตราทดเกียร์และเฟืองท้าย ก็ยังเป็นของเดิม คือ 1–5 3.416, 1.842, 1.290, 0.918, 0.775 ตามลำดับ เกียร์ถอยหลัง 3.214 เฟืองท้าย 4.105

ช่วงล่างก็เป็นแบบเดิม แต่มิติเปลี่ยนแปลงไป อาทิเช่น ฐานล้อ รุ่นเอกซ์จี/เอกซ์แอล 2.635 มม. เหลือ 2,400 มม.



ช่วงล้อหน้า ยังคงเป็น 1,390 ตามเดิม แต่ช่วงล้อหลังขยายจาก 1,390 เป็น 1,415 มม.

มิติของตัวถังเพิ่มขึ้นจากรุ่นก่อนทุกรายการ คือ ยาวสุด 4,195 จากเดิม 3,955 กว้าง 1,645 รุ่นก่อน 1,630 สูง 1,390 รุ่นเดิม 1,375 สรุปได้ว่า จีแอล-เอกซ์ยาว× กว้าง× สูงกว่าเดิม 240×15×15 มม. ตามลำดับ การขยายสัดส่วนเพิ่มขึ้น และจากเอกสารของบริษัทผู้ผลิตที่ระบุว่าเสริมความแข็งแกร่งของโครงสร้างมากยิ่งขึ้น ทำให้ 323 จีแอลเอกซ์มีน้ำหนักมากกว่า 323 เอกซ์แอลถึง 65 กก. คือเดิม 835 กก. เป็น 900 กก. และถ้าเทียบกับรุ่นเอกซ์จี (5 ประตู) ก็จะหนักเพิ่มขึ้นกว่าเดิมถึง 70 กก. ยังไม่ทันได้ขึ้นขับก็เหมือนมีคนนั่งอยู่แล้ว 1 คน หากคำนึงถึงเครื่องยนต์เดิม เกียร์-เฟืองท้ายเดิม

มาซดา 323 จีแอลเอกซ์ มีความใหม่ที่เห็นชัดเจนคือรูปร่างภายในการจัดวางตำแหน่งของอุปกรณ์ต่าง ๆ รวมทั้งลักษณะของแผงหน้าปัด เบาะนั่งหน้า-หลัง ก็ยังคงลักษณะเดิมไว้มาก ที่เห็นชัดก็คือหน้าปัด มีรุ่นที่แสดงผลด้วยระบบแอลซีดีให้เลือกด้วยนอกเหนือจากระบบใช้เข็มตามมาตรฐานทั่วไป

มาซดา 323 เป็นรถครอบครัวขนาดเล็กที่ได้รับความนิยมในประเทศมากพอสมควร และราคาขายต่อในตลาดรถใช้แล้วก็อยู่ในเกณฑ์ดี



โอเพล เรคอร์ดมาใหม่

โชว์รูมอยู่ปากซอยราชครู

ขณะนี้เป็นที่แน่นอนแล้วว่าบริษัท พระนครยนตรการจำกัด ผู้แทนจำหน่ายรถไดฮัทสุ และโฮลเดน ได้นำรถโอเพลจากเยอรมนี เข้ามาจำหน่ายอีกครั้งหนึ่ง หลังจากที่บริษัท อโศกมอเตอร์ จำกัด เคยนำเข้ามาจำหน่ายเมื่อปลายปีก่อน

โอเพลที่พระนครยนตรการจะนำออกจำหน่ายในกลางเดือนเมษายน ศกนี้นั้น เป็นรุ่นเรคอร์ด เครื่องยนต์เบนซิน 2.2 ลิตร หัวฉีด ผลิตกำลัง 116 แรงม้าที่ 4,000 รตน. หรือเครื่องยนต์ดีเซล 2.3 ลิตร 71 แรงม้าที่ 4,400 รตน. (ตามเอกสารของบริษัท เครื่องดีเซลรอบสูงกว่า





เครื่องเบนซิน)

สำหรับรุ่นที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน ตามรายละเอียดของพระนครยนตรการ ระบุว่าให้ความเร็วสูงสุดถึง 190 กม./ชม. อัตราเร่ง 0–100 กม./ชม. ในเวลา 10.5 วนท. ความสิ้นเปลืองที่ความเร็วคงที่ 90 กม./ชม. 16.6 กม./ลิตร ที่ 120 กม./ชม. 12.5กม./ลิตรในเมือง9.4กม./ลิตร

ส่วนรุ่นที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ขณะขับด้วยความเร็วคงที่ 90 กม./ชม. สิ้นเปลือง 19.2 กม./ลิตร ที่ 120 กม./ชม. 13.7 กม./ลิตร ขับในเมืองประมาณ 13.1 กม./ลิตร

การดำเนินธุรกิจค้ารถโอเพล บริษัทพระนครยนตรการได้เปิดโชว์รูมและศูนย์บริการแห่งใหม่ที่ 1165 ถนนพหลโยธิน



ปากซอยราชครู โทรศัพท์ 278–1045–6 และ 279–0473 สำหรับ 50 ท่านแรก ที่สนใจสั่งจองจะได้รับราคาพิเศษ ซึ่งจะสอบถามได้ทั้งที่บริษัทพระนครยนตรการ เลขที่ 108 ถนนวิภาวดีรังสิต โทรศัพท์ 561–0120–4, 513–1511 หรือที่โชว์รูมใหม่ก็ได้

สเปศ แวกอน

รถตู้มิตซูบิชิ

ในช่วงที่กีฬา "ซีเกมส์" กำลังแข่งขันในประเทศของเราเมื่อปลายปีที่แล้ว บริษัท สิทธิผลมอเตอร์ จำกัด สั่งรถคันหนึ่งซึ่งพูดกันว่า "พิเศษ" เข้ามาในประเทศ และเท่าที่ทราบรถที่สั่งเข้ามาได้มอบให้องค์การกุศลแห่งหนึ่งไปแล้ว รถที่ว่านั้นคือ มิตซูบิชิ สเปศ แวกอน รถตู้ หรือไมโครบัสขนาด 3 ตอน 8 ที่นั่ง รูปทรงเพรียวลมนำสมัย และให้ความแปลกใหม่เหมือนใช้รถเก๋งในรูปรถตู้

สเปศ แวกอน ผลิตออกมา 2 แบบ คือ 1800 จีแอลเอกซ์ เกียร์ 5 สปีด กับ 1800 จีแอลเอกซ์ เอ/ที เกียร์ออโตแมติค 3 สปีด ทั้ง 2 แบบใช้เครื่องยนต์ 1,755 ซีซี 65 กิโล–วัตต์ (88.4 แรงม้า พีเอส) ที่ 5,000 รอบ/นาที เครื่องวางขวางขับเคลื่อนล้อหน้า ทำความเร็วได้พอ ๆ กับรถเก๋งชั้นดีคือประมาณ 160 กม./ชม. (เกียร์ธรรมดา) หรือ 155 กม./ชม. (เกียร์ออโต) ระบบช่วงล่างก็เหมือนรถเก๋งคือล้อหน้าใช้แมคเฟอร์สันล้อหลังใช้คานขวาง คอยล์สปริง

สเปศ แวกอน เป็นรถ 5 ประตู พื้นรถต่ำ เน้นการตกแต่งภายในจนได้บรรยากาศรถเก๋งชั้นดี แต่ที่ได้ความสะดวกสบายมากกว่าก็คือเบาะนั่งหน้า และกลางพับเป็นแนวราบกลายเป็นที่นอนได้สบายหากต้องการ

มิติ ยาวสุดตัว 4,295 มม. กว้าง 1,640 มม. สูง 1,525 มม. เนื้อที่ห้องโดยสารยาว 2,445 มม. กว้าง 1,360 มม. ฐาน





ล้อ 2,625 มม. ล้อคู่ หน้า 1,410 มม. คู่หลัง 1,375 มม. ท้องรถสูง 150 มม. ส่วนหน้ายื่นจากดุมล้อ 790 มม. ส่วนหลัง 880 มม. น้ำหนักตัวเปล่า 1,070 – 1,085 กก. ใช้ยาง 165 เอสอาร์ 13

เมื่อใดก็ตามที่รถคันนี้มีขายอย่างจริงจัง "ฟอร์มูลา" จะนำมาเสนออีกครั้งหนึ่ง สำหรับฉบับนี้มาฟังความรู้สึกของคนที่ได้ทดลองขับกันก่อน



รายการทดลองขับ

ทำหนังสือเกี่ยวกับรถยนต์ ก็มีดีมีเสียอยู่หลายอย่าง อย่างหนึ่งที่ดีก็คือได้พบได้เห็นหรือได้ทดลองจับรถใหม่ ๆ ทั้งที่มีขายและไม่มีขายในประเทศไทย อยู่เสมอ ๆ

อย่างกรณีที่บริษัท มิตซูบิชิ และบริษัทซิติเซน แห่งประเทศญี่ปุ่น เป็นสปอนเซอร์ ในการจัดแข่งวินด์เซิร์ฟ นานาชาติ ขึ้นที่หาดจอมเทียน เมื่อปลายปีที่แล้ว ฝีมือการทำงานของทีม งานจากญี่ปุ่นทำให้บริเวณหาดจอมเทียน แปรสภาพไปเป็นโชว์รูมรถยนต์ โชว์รูมนาฬิกาข้อมือ เวทีการแสดง และศูนย์การจัดการแข่งขันอย่างน่าทึ่ง

ในโอกาสเดียวกันนี้ ทั้งสองสปอนเซอร์ใหญ่ จึงถือโอกาส ประชาสัมพันธ์โดยมีการเชื้อเชิญ สื่อมวลชน และเชื้อเชิญลูกค้าของบริษัท มาพักผ่อนหย่อนใจด้วย

บนหาดทรายที่ร้อนระอุ ในยามกลางวัน มีรถมิตซูบิชิ สเปศ แวกอน รถอเนกประสงค์ ขับเคลื่อนสี่ล้อ ตั้งเด่นอยู่บนแท่น เมื่อเสร็จสิ้นภารกิจของการตั้งโชว์ตัวแล้ว ผู้แทนนิตยสารรถยนต์ต่าง ๆ ในเมืองไทย ได้มีโอกาส ทดลองขับกันพอหอมปากหอมคอ และต่อไปนี้คือ รายละเอียดจาก "ฟอร์มูลา"

สเปศ แวกอน เป็นรถนั่งขนาดสามตอน เบาะหลังพับลงได้ราบกับพื้น ทั้งสองตอนทำให้ได้ที่เก็บของที่กว้างยาวขึ้น

รูปทรงภายนอก ดูเด่น น่าสมัย สามารถเลือกระบบขับเคลื่อน สี่ล้อ หรือสองล้อหน้าได้โดยสวิทช์ไฟฟ้าที่ด้ามเกียร์ เครื่องยนต์ปกติเป็นเครื่องยนต์วางขวางโอเวอร์เฮด แคมชาฟท์ ขับเคลื่อนล้อหน้า ขนาด 1,755 ซีซี ของกาแลนท์ แต่สเปศ แวกอน คันที่นำเข้ามาโชว์นี้ จากปากคำของเจ้าหน้าที่ มิตซูบิชิ ไทย กระซิบว่าใส่เครื่องขนาด 2,000 ซีซี มา

มองจากภายนอก ก็เหมือนรถเก๋งนั่งหรู ๆ เล็ก ๆ คันหนึ่ง เข้าไปนั่งภายในทุกอย่างก็บอกว่าเป็นรถเก๋งนั่งหรู ๆ เล็ก ๆ คันหนึ่ง และเมื่อทดลองขับ ก็ยังคงเหมือนรถเก๋งนั่งหรู ๆ เล็ก ๆ คันหนึ่ง อีกเช่นกัน



สำหรับรถขับเคลื่อนสี่ล้อ ที่ใคร ๆ ก็ต้องคาดหวังไว้ว่า มันจะพาเราไต่ขึ้นที่สูงชัน บุกตะลุยทรายและดินแดนทุรกันดารได้เหมือนรถจี๊พที่มีชื่อเสียงในอดีต แต่สิ่งที่ดีที่สุดที่ได้ทดลองมาคือ ขับบนถนนธรรมดา ขึ้นเนินบนถนน จากสายตรงพัทยาขึ้นไปโรงแรมรอยัลคลิฟ เท่านั้น เมื่อน้ำหนักตัวรวมคนนั่งแค่เกินพันกิโลไปนิดเดียว จึงไม่ต้องสงสัยว่า สเปศ แวกอน จะพาเราขึ้นฉลุยเมื่อเทียบกับรถคันเก่าคู่ขา ที่ใช้ประจำ

ถึงแม้ว่าตามหลัก และตามที่หัวใจเรียกร้อง อยากจะเอาสเปศ แวกอน ไปลุยทรายที่ชายหาด แต่ก็ต้องหักห้ามใจ เพราะมีเพื่อนฝูงชาวนิตยสารรอขับกันอยู่อีกหลายราย เกิดไปติดหล่มอยู่ในทราย เพื่อนฝูงคงบ่นกันถ้วนหน้า เจ้าหน้าที่ของมิตซูบิชิก็คงไม่แฮพพีนัก เพียงคาถาแค่หมุนด้วยล้อทั้งสี่ ไม่ใช่จะเป็นยันต์กันผีได้ว่าจะไม่มีวันติดหล่ม แต่ถ้าใช้ยางหน้าแคบเกินไปก็มีสิทธิ์ เข็นได้เหมือนกัน อย่างน้อยประสพการณ์เมื่อ ห้า หก ปีก่อนเคยสอนไว้เมื่อซูบารุ ออกรถขับเคลื่อนสี่ล้อใหม่ ๆ ณ ที่ชายหาดแห่งหนึ่งของฮาวาย ก็ยังต้องออกแรงเข็นขึ้นจากทรายกันมาแล้ว เพราะยางหน้าแคบไป อย่างไรก็ดี เจ้าหน้าที่จากมิตซูบิชิไทยแลนด์ ก็ยืนยันว่า หาดทรายในพัทยานั้น เจ้าสเปศ แวกอน ตะลุยมาแล้วโดยไม่มีเหตุการณ์ต้องออกแรงเกิดขึ้น

เล่าให้ฟังแล้วว่า แค่ทดลองขับสั้น ๆ นักวินด์เซิร์ฟ มีสตางค์ พบเห็นเข้าต่างก็ถามจะซื้อกันให้แซด ข้อเสียของการทำหนังสือรถยนต์ที่ยังไม่ได้บอกก็คือ ความทรมานใจที่ได้ทดลองขับรถที่เหมือนรถแล้วก็หลุดลอยผ่านไป อย่างน้อยนี่ก็เป็นหน้าที่ของเราที่รับความขมขื่นข้อนี้แทนคุณผู้อ่านจริงไหมครับ ?

ชัยเอก ขาวสิริ

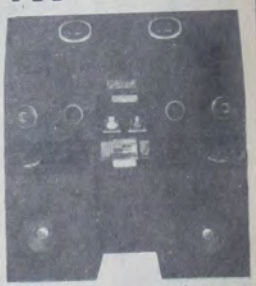


สมชาย ม่วงกล่ำ
เจ้าของและผู้จัดการ
ประสบการณ์กว่า 10 ปี
พร้อมผลงานซึ่งเป็นที่
ยอมรับของลูกค้าทุกคน
คือตารับประกันคุณ-
ภาพ

ประณีตทั้งฝีมือ และคุณภาพ

เพื่อสร้างสรรค์ผลงานให้ ท่านประจักษ์ฝีมือ





จำหน่ายและติดตั้ง
แอร์-วิทยุ ฟิล์มกรองแสง
สติกเกอร์ของ 3M ผ้า
หุ้มเบาะ ระบบกันขโมย
รถยนต์ ประดับยนต์

ส. วงศ์สว่าง ออโต

1398/2-3 สี่แยกพระรามหก ถ.ประชาราษฎร์สาย 1 เขตดุสิต กรุงเทพฯ

ฮอนดา เลเจนด์

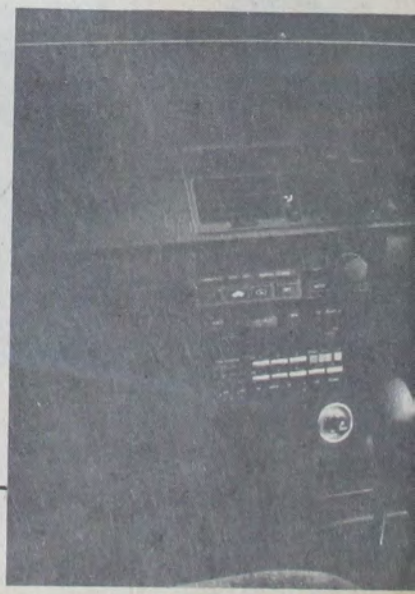
ใหม่สุด ใหญ่สุด หรูหราสุด ของฮอนดา



ก่อนหน้านี้ รถยนต์นั่งขนาดโตที่สุด และหรูหราที่สุดจากสายการผลิตของฮอนดามอเตอร์ แห่งประเทศญี่ปุ่น คือ แอคคอร์ด แต่เมื่อปลายปี 2528 ที่เพิ่งผ่านพ้นไปนี่เอง แอคคอร์ดก็ถูกลดฐานะเป็น "พี่รอง" เมื่อฮอนดาปล่อยรถอนุกรมใหม่ล่าสุดซึ่งโตกว่าและหรูหรากว่า ออกสู่ตลาดรถยนต์ในญี่ปุ่น รถอนุกรมนี้ได้รับการขนานนามว่า "เลเจนด์" (LEGEND) และคงไม่ใช่เรื่องไกลเกินความเป็นจริงถ้าจะกล่าวว่า เลเจนด์ คือผลพวงจากการร่วมมือระหว่างฮอนดา กับ บริทิช เลย์แลนด์ แห่งประเทศอังกฤษ

เลเจนด์ ปรากฏตัวในตัวถังแบบเดียว คือ 4 ประตู หลังแอ่น แต่แยกโมเดลให้เลือกใช้ตามรสนิยมเป็น 2 ระดับ คือ เลเจนด์ 2.0 จีไอ กับ เลเจนด์ 2.5 เอกซ์ไอ

รุ่น 2.0 จีไอ ใช้เครื่องยนต์ วี 6 ทำมุม 90 องศา ความจุ 1,996 ซีซี (กระบอกสูบ 82.0 มม. ช่วงชัก 63.0 มม.) อัตราการอัด 9.2 ต่อ 1 ผลิตกำลังสูงสุด 145 แรงม้า (เจไอเอส–เนท) ที่ 6,500 รอบต่อนาที แรงบิดสูงสุด 17.0 กก.ม.ที่ 5,500









รอบต่อนาที มิติตัวถังยาว 4,690 มม. กว้าง 1,695 มม.สูง 1,390 มม.ฐานล้อ 2,760 มม.

ส่วนรุ่น 2.5 เอกซ์ไอ ใช้เครื่องยนต์ วี 6 ทำมุม 90 องศา เช่นกัน แต่เพิ่มขนาดความจุเป็น 2,493 ซีซี (กระบอกสูบ 84.0 มม. ช่วงชัก 75.0 มม.) อัตราการอัด 9.0 ต่อ 1 ผลิตกำลังสูงสุด 165 แรงม้าที่ 6,000 รอบต่อนาที และแรงบิดสูงสุด 21.5 กก.ม. ที่ 4,500 รอบต่อนาที ตัวถังโดกว่าแบบแรกเล็กน้อย คือยาว 4,810 มม. กว้าง 1,735 มม. ส่วนความสูง และฐานล้อเท่ากัน

ทั้งสองโมเดลเป็นรถวางเครื่องหน้า (ตามขวาง) ขับเคลื่อนล้อหน้า ระบบเกียร์มาตรฐานเป็นเกียร์ธรรมดา 5 จังหวะ และมีระบบเกียร์อัตโนมัติ 4 จังหวะให้เลือกใช้ถ้าต้องการ

ตามตัวเลขของโรงงานผู้ผลิต เลเจนด์ มีค่าสัมประสิทธิ์แรงต้านอากาศต่ำเพียง 0.32 และอวดได้ว่าเป็นรถที่เก็บเสียงได้เยี่ยมมาก คือที่ความเร็ว 100 กม./ชม. วัดค่าความดังได้เพียง 63 เดซิเบล


SUNNY


SUNNY


SUNNY

นิสสัน ซันนี

มีให้เลือก 3 ตัวถัง 5 เครื่องยนต์

นิสสัน มอเตอร์ แห่งประเทศญี่ปุ่น ปล่อยรถนั่งซึ่งได้รับการขนานนามว่า "ซันนี" ออกสู่ตลาดเป็นครั้งแรกเมื่อเดือนเมษายน 2509 และนับจนถึงเดือนกรกฎาคม 2528 นิสสันขายรถซันนีไปแล้วกว่า 7.7 ล้านคัน โดยมากกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนนี้เป็นยอดขายในต่างประเทศ

ในช่วงเวลาเกือบ 20 ปีดังกล่าว นิสสัน ได้เปลี่ยนโฉมให้แก่ซันนีไปแล้วรวม 5 ครั้ง และครั้งสุดท้ายกระทำไปเมื่อปลายปี 2528 ที่เพิ่งผ่านพ้นไปนี่เอง

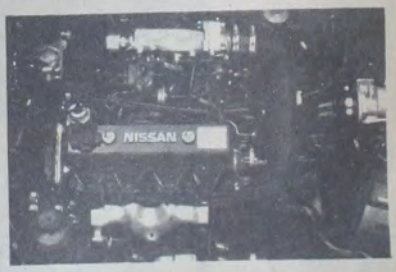
ซันนี รุ่นที่ 6 ซึ่งเพิ่งออกสู่ตลาดรถยนต์ในญี่ปุ่นเมื่อสองสามเดือนที่ผ่านมา ยังคงมีตัวถัง 3 แบบเช่นเดียวกับรุ่นก่อน คือมีทั้งตัวถัง 4 ประตู หลังแอ่น 3 ประตู ท้ายลาด และ 5 ประตูท้ายลาด ดังที่เห็นในภาพหน้าขวามือ แต่สิ่งที่พิเศษกว่าซันนีรุ่นก่อน ๆ ก็คือ ซันนีรุ่นนี้มีแบบขับเคลื่อน 4 ล้อ ให้เลือกใช้ด้วยในตัวถังแบบ 4 ประตู

สำหรับเครื่องยนต์ มีให้เลือกทั้งหมด 5 แบบ เป็นเครื่องที่ยกกระบิมาจากซันนีรุ่นก่อนนั่นเอง แต่ได้รับการปรุงแต่งเสียใหม่เพื่อให้มีสมรรถนะ การประหยัด และการตอบสนองดีขึ้นกว่าเดิม 5 เครื่องที่ว่านี้ก็ได้แก่ เครื่องรหัสอี 13 เอส ความจุ 1,270 ซีซี 67 แรงม้าที่ 6,000 รอบต่อนาที เครื่องรหัสอี 15 เอส ความจุ 1,487 ซีซี 73 แรงม้าที่ 5,600 รอบต่อนาที ทั้งสองเครื่องนี้ป้อนเชื้อเพลิงด้วยคาร์บูเรเตอร์ แบบควบคุมการทำงานด้วยระบบอีเลคทรอนิค เครื่องรหัส อี 15 อี ความจุ 1,487 ซีซี 82 แรงม้าที่ 5,600 รอบต่อนาที เครื่องนี้ป้อนเชื้อเพลิงด้วยหัวฉีดแบบอีจีไอ เครื่องรหัส อี 15 อี ที เป็นเครื่องเดียวกับอี 15 อี แต่ติดตั้งเทอร์โบชาร์เจอร์เข้าไป 1 ตัว และเพิ่มระบบควบคุมการทำงานของเครื่องยนต์ด้วยอีเลคทรอนิคทำให้ได้กำลังสูงสุดเพิ่มขึ้นเป็น 100 แรงม้าที่ 5,600 รอบต่อนาที ส่วนเครื่องสุดท้ายเป็นเครื่องดีเซลรหัส ซีดี 17 ความจุ 1,680 ซีซี ให้กำลังสูงสุด 55 แรงม้าที่ 4,800 รอบต่อนาที

สำหรับระบบถ่ายทอดกำลัง ก็มีให้เลือกใช้ทั้งเกียร์ธรรมดา 4 จังหวะ กับ 5 จังหวะ และเกียร์อัตโนมัติ 3 จังหวะกับ 4 จังหวะ

อีกไม่นานเกินรอ ซันนีรุ่นใหม่นี้ก็คงได้เข้ามาวิ่งกันเกลื่อนในเมืองเรา เช่นเดียวกับรุ่นก่อน ๆ อ้อ! ลืมบอกไปนิด สำหรับตัวถังแบบ 5 ประตู ท้ายลาดของซันนีรุ่นนี้ เขามีชื่อเฉพาะตัวซึ่งแปลกไปจากตัวถังอีก 2 แบบว่า "ซันนี แคลิฟอร์เนีย" เข้าใจว่าเป็นการเฉลิมวาระที่นิสสันเริ่มการผลิตรถซันนีในสหรัฐอเมริกาเมื่อเดือนมีนาคม 2528 นั่นเอง

















โตโยตา เซลิคา

ย้ายล้อขับ ไปไว้ข้างหน้า







ก่อนเดือนสิงหาคมปีกลาย ถ้ามีใครพูดขึ้นว่า "เซลิคา เป็นรถขับเคลื่อนหน้า" คนฟังรอบข้างคงได้หัวเราะกันจนดิ้น

แต่เดี๋ยวนี้ คุณมีสิทธิ์พูดอย่างนั้นได้แล้วโดยไม่ต้องกลัวใครขัดคอ เพราะในการผ่าตัดใหญ่ เซลิคาเป็นครั้งที่ 3 นี้ โตโยตาได้ทำตามสมัยนิยม โดยเปลี่ยนล้อขับของเก๋งกึ่งสปอร์ทซึ่งขายไปแล้วเกือบ 3 ล้านคันในช่วง 15 ปี จากปี 2513–2517 จากล้อหลังเป็นล้อหน้าเรียบร้อยไปแล้ว

เซลิคา รุ่นที่ 4 ซึ่งอวดตัวแก่สายตาคนญี่ปุ่นไปแล้วตั้งแต่ปลายปีก่อน ปรากฏตัวในลักษณ์ของเก๋งกึ่งสปอร์ท 3 ประตู 4 ที่นั่ง รูปทรงเปลี่ยม เพรียว และสมสมัยกว่าเซลิคารุ่นก่อน ตามคำอ้างของผู้ผลิต เซลิคารุ่นนี้มีค่าสัมประสิทธิ์แรงต้านอากาศแค่ 0.31

ถึงมีตัวถังเดียว แต่เซลิคาก็มีเครื่องยนต์ให้เลือกใช้ตามรสนิยมถึง 3 เครื่อง เครื่องแรกเป็นเครื่องรหัส 3 เอส-จีอีแอลยู ซึ่งเป็นเครื่อง 4 สูบเรียง 16 วาล์ว ความจุ 1,998 ซีซี ป้อนเชื้อเพลิงด้วยหัวฉีดอีเอฟไอ ให้กำลังสูงสุด 160 แรงม้าที่ 6,400 รอบต่อนาที อีกเครื่องหนึ่งเป็นเครื่อง 16 วาล์วเหมือนกันแต่ขนาดเล็กลงไปหน่อย คือ 1,587 ซีซี ให้กำลัง 130 แรงม้าที่ 6,600 รอบต่อนาที รหัสเครื่อง 4 เอ-จีอีแอลยู ส่วนเครื่องสุดท้ายรหัส 1 เอส-ไอแอลยู เป็นเครื่องหัวฉีด โอเวอร์เฮดแคม 4 สูบเรียง ความจุ 1,832 ซีซี กำลัง 105 แรงม้าที่ 5,400 รอบต่อนาที

สำหรับโมเดล 2.0 จีที ซึ่งใช้เครื่องยนต์ 16 วาล์ว 1,998 ซีซี ทดสอบโดยนิตยสารรถยนต์ในอังกฤษ ได้ค่าอัตราเร่ง 0–100 กม./ชม. ใน 9.0 วินาที 0–160 กม./ชม. ใน 23.8 วินาที ควอเตอร์ไมล์ใน 16.5 วินาที และความเร็วสูงสุด 208 กม./ชม. นักขับทดสอบของนิตยสารดังกล่าวถึงกับออกปากว่า "เป็นหนึ่งในบรรดารถขับเคลื่อนล้อหน้าที่ทรงตัวดีที่สุดที่เราเคยทดสอบ" นั่นเทียว





กันกระแทกอเนกประสงค์

ถ้าเป็นยางกันกระแทกประตูรถธรรมดา ๆ ก็คงไม่น่าสนใจนักเพราะชื่อก็บอกอยู่แล้วว่า มีประโยชน์แค่ป้องกันการกระแทกของประตูรถกับวัตถุอื่น ๆ เท่านั้น แต่ที่จะแนะนำต่อไปนี้ เป็นยางกันกระแทกอเนกประสงค์ที่ใช้ประโยชน์ได้สารพัดสารพันจริง ๆ

ผลิตภัณฑ์ที่ว่าคือ สเปส ดอร์-บัฟเฟอร์ ของบริษัทฮันนี่ ดิว จำกัด ซึ่งมีคุณสมบัติพิเศษต่าง ๆ ดังนี้

1. กันกระแทกได้อย่างนุ่มนวล เพราะผลิตจาก PVC อย่างดี สามารถยืดหยุ่นได้

2. มีสัญญาณเตือนเป็นเสียงเพลงเมื่อเปิดประตูหรือปิดประตูไม่แน่น

3. มีสัญญาณไฟกระพริบที่ขอบประตูทั้งสองข้าง ซึ่งจะติดขึ้นทุกครั้งที่ท่านเหยียบเบรค, เปิดสัญญาณไฟเลี้ยว (ถ้าเปิดสัญญาณไฟเลี้ยวพร้อมกับเหยียบเบรค ไฟกระพริบจะติดเฉพาะข้างที่เปิดไฟเลี้ยว, เปิดไฟสูงหรือไฟถอยหลัง (เลือกได้หนึ่งวงจร)

4. ไฟกระพริบสีเขียวและแดงจะกระพริบเป็นจังหวะ ด้วยการบังคับจากแผงวงจรไฟฟ้า ซึ่งเป็นสิ่งที่ทำให้ขอบประตูรถสวยงาม แปลกตาขึ้น

คนรักรถท่านใดสนใจสเปส ดอร์บัฟเฟอร์ ก็หาซื้อได้ตามห้างสรรพสินค้าและร้านประดับยนต์ทั่วไป ส่วนร้านค้าต่างจังหวัดที่สนใจ ติดต่อได้ที่ คุณสุรีย์ ธีรวชิรกุล บริษัทฮันนี่ ดิว จำกัด เลขที่ 158-160 ถนนพลับพลาไชย ป้อมปราบ กทม. 10100 โทร.224-6558, 224-6559





วิวหลัง "ดาวดวงน้อย"

รถเก๋งไม่ใช่จักรยานยนต์ ที่คนขับจะสามารถเหลียวซ้ายแลขวาเมื่อยามจำเป็นได้โดยสะดวก ฉะนั้น กระจกมองข้างจึงถือเป็นอุปกรณ์ช่วยขับที่สำคัญยิ่ง แถมยังนับเป็นเครื่องประดับชิ้นหนึ่งของรถอีกด้วย

สำหรับท่านที่เป็นเจ้าของรถโตโยตา สตาร์เลท และเห็นความสำคัญของกระจกมองข้าง ขณะนี้ทางห้าง เอกซ์-วัน ได้สั่งกระจกมองข้างทั้งซ้ายและขวารุ่นใหม่จากญี่ปุ่นสำหรับเจ้า "ดาวดวงน้อย" ของท่านมาจำหน่ายแล้ว โดยมีคุณสมบัติ แข็งแรงทนทาน และสามารถพับได้

ถ้าสนใจก็พกเงิน 3,000 บาท (ต่อ 1 คู่) ตรงไปที่ห้าง เอกซ์-วัน เลขที่ 1015 ถนนประชาชื่น หลังปั๊ม ปตท. บางซื่อ เขตดุสิต กทม. โทร.585-6788



กำจัดคราบปราบสนิม

ถ้าอยากให้วัสดุเครื่องใช้ต่าง ๆ ของท่านที่ทำด้วยโลหะผิวมันหรือเคลือบผิวด้วยโครเมียม มีความเงางามเหมือนใหม่อยู่เสมอ "พญาน้อย" ขอแนะนำให้ ท่านใช้ "โครมเพสท์" ครีมชนิดพิเศษของโซแนกซ์ ซึ่งสามารถกำจัดร่องรอยสนิมและคราบขุ่นมัวบนผิววัสดุของท่านได้หมดจด และนอกจากนี้ "โครมเพสท์" ยังเคลือบผิวโลหะนั้นด้วยฟิล์มบาง ๆ เพื่อป้องกันไม่ให้กลับเป็นสนิมซ้ำอีกด้วย

"โครมเพสท์" เป็นผลิตภัณฑ์ชั้นนำเมดอินเยอรมนี สนใจหาซื้อได้ตามห้างสรรพสินค้า ร้านประดับยนต์ และปั๊มน้ำมันทั่วไป หรือติดต่อโดยตรงกับตัวแทนจำหน่ายได้ที่ บริษัทยูทีอินเตอร์เนชันแนล จำกัด โทร.221-1180, 222-7461



แดมเพอร์ชั้นยอด

แดมเพอร์หรือโชคอัพนับเป็นอุปกรณ์ที่มีความหมายต่อชิ้นส่วนต่าง ๆ ของรถยนต์อย่างยิ่ง โดยเฉพาะล้อ ยาง และช่วงล่างทั้งหมด คุณสมบัติของโชคอัพที่ดี คือต้องให้ความนิ่มนวล ทนทาน และประหยัด

รถยนต์ของท่านใดที่โชคอัพเก่ามีปัญหา ก็น่าจะถึงเวลาเปลี่ยนเสียที "พญาน้อย" ขอเสนอโชคอัพ มอนโร ซึ่งมีคุณสมบัติดีเด่นครบถ้วนทั้ง 3 ประการและเป็นโชคอัพที่ยานพาหนะในอเมริก ยุโรป และญี่ปุ่นเจาะจงเลือกใช้รวมทั้งรถยนต์ทุกรุ่นทุกแบบในเมืองไทยก็สามารถใช้มอนโรได้

ท่านที่สนใจเชิญติดต่อสอบถามรายละเอียดที่ บริษัทบอร์เนียวเทค จำกัด 231/2 ถนนสาธรใต้ ยานนาวา กทม. 10120 โทร.211-9132, 211-5189, 211-5191 ต่อ 407, 409

เรื่องของคนรักหม้อน้ำ

เปิดกระโปรงรถทีไร ก็ต้องเจอหม้อน้ำที่นั้น เจ้าของรถที่สักแต่เติมน้ำให้เต็มหม้ออย่างเดียว ย่อมไม่ใช่คนรักหม้อน้ำที่แท้จริง เพราะหม้อน้ำก็ต้องการการเอาใจใส่ เช่นเดียวกับชิ้นส่วนอื่น ๆ ของเครื่องยนต์เหมือนกัน ฉะนั้นใครที่อยากได้ชื่อว่าเป็นคนรักหม้อน้ำ ก็ควรหมั่นดูแลรักษามันอย่างสม่ำเสมอ

ฉบับนี้ *"พญาน้อย"* ขอแนะนำผลิตภัณฑ์ที่ใช้สำหรับหม้อน้ำรถยนต์ 2 ชนิด ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ของดิงโก้ทั้งคู่ คือ

1. น้ำยาล้างหม้อน้ำ ดิงโก้ เป็นน้ำยาขจัดสิ่งสกปรก สนิมและคราบน้ำมันออกจากหม้อน้ำ วิธีใช้ก็เพียงแต่เติมน้ำยานี้ลงไป แล้วเดินเครื่องประมาณ 10 นาที จึงล้างน้ำทิ้ง ควรล้างน้ำสัก 2-3 ครั้ง แล้วเติมน้ำลงไปใหม่หม้อน้ำรถของท่านก็จะสะอาดเอี่ยมสมใจ

2. ดิงโก้ ซัมเมอร์ คูแลนท์ เป็นน้ำยาที่ช่วยรักษาระดับอุณหภูมิของน้ำในหม้อน้ำไม่ให้ร้อนจัดเกินไป พร้อมทั้งยังช่วยกันสนิมหม้อน้ำ และกันหม้อน้ำรั่วอีกด้วย

วิธีใช้ง่ายมาก หลังจากที่ท่านล้างหม้อน้ำด้วย "น้ำยาล้างหม้อน้ำดิงโก้" จนสะอาดดีแล้ว ท่านก็เติมน้ำยา "ดิงโก้ ซัมเมอร์คูแลนท์" ลงไป 1 ขวด พร้อมกับน้ำสะอาด เท่านั้น

คนรักหม้อน้ำ ที่สนใจติดต่อได้ที่ บริษัท ยิ่งเจริญอิมปอร์ต-เอ็กซ์ปอร์ต (1977) จำกัด 694/16-18 ถ.พหลโยธิน ตรงข้ามวัดไผ่ตัน กรุงเทพมหานคร โทร. 270-1360-1

ข่าวดี ซื้อผลิตภัณฑ์ดิงโก้ทั้ง 2 ชนิดขณะนี้ถึง 31 มีนาคม 2529 แถมไฟแชค ดิงโก้ สวยหรูฟรี 1 อัน ทุกขวด

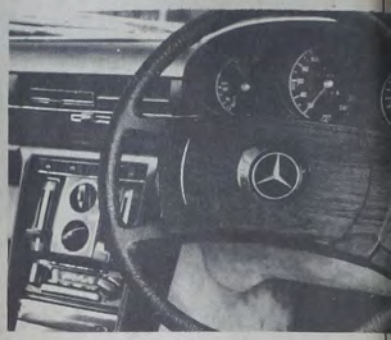


ชุมทางเฟอร์นิเจอร์รถ

ไก่งามเพราะขน คนงามเพราะแต่ง ฉันใด รถก็งามได้เพราะเครื่องประดับฉันนั้น ท่านที่เห็นด้วยกับคำกล่าวนี้ ขอเชิญล้อมวงกันเข้ามา *"พญาน้อย"* มีเฟอร์-นิเจอร์ (รถ) จากเฟนเดอร์ทริมให้ท่านเลือกถึง 3 รายการ ดังนี้



กล่องคอลโซล (CONSOLE BOX FOR MERCEDES BENZ)
สำหรับรถเบนซ์ รุ่น W 123/4 และ W 126 ผลิตจากไม้ที่คัดพิเศษและเคลือบเงา เปิด-ปิดด้วยการเลื่อนฝาบนเข้ากับชิ้นส่วนที่เป็นไม้ในรถและฟิตพอดีกับช่องที่ทำไว้ในรถข้างคนขับ ให้ความสวยงามเป็นพิเศษและประโยชน์ในการเก็บรักษาม้วนเทปและของอื่น ๆ



ไม้พวงมาลัย (TEAK PAD)
ผลิตจากไม้ที่คัดเป็นพิเศษเคลือบเงา เข้ากับชิ้นส่วนที่เป็นไม้ในรถ ติดตั้งง่าย เพิ่มความสง่างาม ให้ภายในรถ และให้ความภูมิใจและบ่งบอกถึงรสนิยมของเจ้าของรถ

คิ้วบังโคลนโครเมียม ของรถเบนซ์ (FENDERTRIM)
ในปี 1956 บริษัทผู้สร้างรถเบนซ์ได้เพิ่มส่วนประกอบสำคัญชิ้นหนึ่งให้กับรถรุ่น 200 2 ประตู (รุ่น CABRIOLET) สิ่งนั้นคือ คิ้วบังโคลน จุดประสงค์เพื่อเพิ่มความสง่างามและป้องกันส่วนที่ยื่นนูนออกมาของรถไม่ให้เสียหายจากการขีดข่วน และอีกหลายปีต่อมาบริษัทผู้สร้างรถเบนซ์ ก็นำมาประกอบกับรถลีมูซีน รุ่น 600 อีกครั้งหนึ่งด้วยจุดประสงค์เดียวกัน ซึ่งจะเห็นว่าบริษัทผู้สร้าง เลือกใส่เฉพาะรถที่คลาสสิคและภูมิฐาน แต่ปัจจุบันท่านสามารถจะประกอบคิ้วบังโคลนเข้ากับรถท่านได้ง่าย โดยไม่ต้องรอบริษัทผู้สร้างและมีพร้อมทุกรุ่นจากรถปี 1968

สนใจติดต่อได้ที่ **หจก.เฟนเดอร์ทริม (ประเทศไทย)** โทร . 468-1378, 468-0389



พิชิตฝุ่นที่ผ้าเบรค



ปัญหากวนใจเจ้าของรถที่ใช้ล้อแมกเรื่องหนึ่งก็คือ ฝุ่นจากผ้าเบรคมาเกาะล้อแมก ซึ่งทำให้สกปรกและยังกัดกร่อนล้อในเวลาต่อมาด้วย

ถ้าล้อแมกที่ท่านถนอมต้องประสบปัญหาเช่นนี้ *"พญาน้อย"* ขอแนะนำให้ท่านติดตั้ง "เทอร์โบดัสท์คัฟเวอร์" แผ่นอลูมิเนียมพิเศษ เคลือบสีทนความร้อนใช้ในการป้องกันฝุ่นที่เกิดจากผ้าเบรค ได้เป็นอย่างดี

การติดตั้ง "เทอร์โบดัสท์คัฟเวอร์" ง่ายมาก และไม่ต้องปรับแต่งระบบเบรคแม้แต่น้อย เนื่องจากแผ่นอลูมิเนียมนี้จะทำงานโดยอิสระไม่เกี่ยวข้องกับระบบเบรค

สนใจติดต่อสอบถามได้ที่ **หจก. เฟนเดอร์ทริม (ประเทศไทย)** โทร. 468-1378, 468-0389

พญาน้อย นวยนาด

แนะนำ 323 ใหม่ – สุกิจ ปัจฉิมสวัสดิ์ กรรมการผจก. บริษัทกิจกมลสุโกศล จำกัด จัดงานแถลงข่าวแนะนำรถมาซดา 323 ใหม่แก่สื่อมวลชน ณ โรงแรมรามาการ์เดน เมื่อวันที่ 7 มค. ที่ผ่านมา



นิวเอรา ลุ้น ฟอร์ด มาราธอน – อารี สันติพงษ์ชัย กรรมการผจก.และคณะผู้บริหารบริษัท นิวเอรา ร่วมกันจัดงานเลี้ยงแนะนำรถกระบะฟอร์ด มาราธอน วันอังคารที่ 14 มค.นี้ ณ โรงแรมเซ็นทรัลพลาซา





เดือนมกราคม 2529 หลายบริษัท *"สวัสดีปีใหม่"* กันด้วยการแนะนำรถยนต์เก๋งและกระบะหลายยี่ห้อ เริ่มตั้งแต่ **7 มค. กิจกมลสุโกศล** พา 323 ใหม่ออกมาแนะนำ.....■ *14 มค.* บริษัท นิวเอรา จำกัดอุตส่าห์เข็นรถกระบะขนาด 1 ตันนามว่า *"มาราธอน"* ออกมารับกับประกาศขึ้นภาษีรถใช้ดีเซลและแกสอีก 4 เท่าของรัฐบาลท่านพอดี!!!.....■ **เผลอไปไม่ทันไร ฮอนดาคาร์ส์** เปิดโชว์รูมอีกแห่งแล้วข้างกองทะเบียนกรมตำรวจ นัยว่าศูนย์บริการก็จะแล้วเสร็จในบริเวณเดียวกันเดือนมีนาคมที่จะมาถึงนี้.....■ **23 มค. บริษัท ธนบุรี ประกอบรถยนต์ จำกัด** จัดแถลงข่าวแนะนำเบนซ์ 300 ดีแวน กับเขาด้วยเหมือนกันหลังจากที่ขายดีแบบเงียบ ๆ มานาน.....■ **28 มค.** ตามติด ๆ มาด้วยงานแนะนำรถ**ซูซูกิ เอสเอ 413** คันกะทัดรัดน่าใช้ เห็นผจก.การตลาดหนุ่มดีของบริษัทสยามอินเตอร์ฯ บอกว่าถ้า**พุทชีแคท** จะเปลี่ยนมาใช้รุ่นนี้ จะออกเงินดาวน์ให้ จริงรึเปล่าจ๊ะพี่จำ?.....■ รายนี้ได้ข่าวว่าวิ่งแจกการ์ดจนล้มป่วย หลงนึกว่าป้า**บัญชา เผ่าจินดา** ปชส.ยนตรกิจจะแต่งงานหนที่ 2 อ้าว! กลับกลายเป็นเจ้าภาพแต่งลูกสาวคนสวย **ปานหทัย** กับหนุ่ม**คมพจน์ ชาญวิทยา** 31 มค. ศกนี้.....■ ตั้งแต่ 1 มค. 29 เป็นต้นไป **วิทย์ ศักดิเสมอพรหม** อดีตผจก.ฝ่ายขายบริษัทแองโกลไทยมอ-





ฮอนดาเปิดโชว์รูมอีกแห่ง – มร.โคจิ นากาตะ ผจก.ทั่วไปฮอนดามอเตอร์ ญี่ปุ่นแผนกขายภาคพื้นเอเชีย เป็นประธานในพิธีเปิดโชว์รูมใหม่ของฮอนดา–ข้างกองทะเบียนกรมตำรวจ 24 มค. ที่ผ่านมา



นิติศักดิ์ ประสิทธิ์ศิลป์

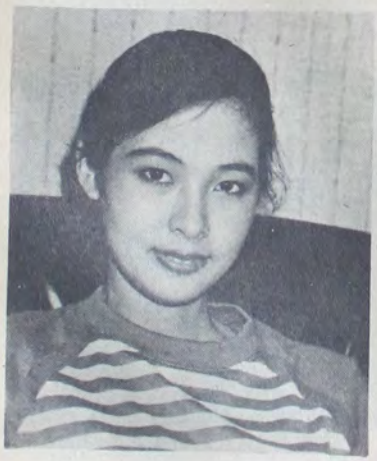
เตอร์ย้ายมาเป็นขุนทัพฝ่ายขายบริษัทคาร์เตอร์ พฤกษ์ โชติน แฟนเก่า ๆ ผ่านไปแถวนั้นอย่าลืมแวะ....■ ข่าวดี สำหรับลูกค้าที่ซื้อรถกระบะฟอร์ด มาราธอนที่บริษัท แอล เอส พี เจนเนอรัล จำกัด ระหว่างวันที่ 14-31 มค.นี้ **ยงยุทธ สันทนาประสิทธิ์** บอกมาว่าจะได้แถมกระเป๋าเอกสารนอกสวยหรูมูลค่า 2,000 บาทฟรีทันที สนใจติดต่อ 390-0582, 392-7086.....■ หลังจากที่เพิ่งประจักษ์กับตนเองว่า *"ชีวิตเราหักจะเหมือนเครื่องจักรเข้าไปทุกทีแล้ว"* หนุ่มไฟแรงจากเอเซีย 21 **นิติศักดิ์ ประสิทธิ์ศิลป์** เลยตัดสินใจเจียดเวลาที่เคยมีแต่งานๆๆ มาเลี้ยงผึ้งดูนกไปตามเรื่อง ลองสบายใจอย่างนี้แล้วอีกไม่นานคงจะมีเรื่องหวาน ๆ มาให้จิ๊ดจ๊าดกันเล่นเป็นแน่!.....■ กลับจากสนามแข่งรถพัทยาคราวนี้ **วรรณา ชัยสุพัฒนากุล** หรือ *"คุณปับ"* ฝ่ายส่งเสริมการขายไทยบริดจสโตน บอกว่าถึงผิวจะเกรียมไปบ้างก็ยอมเพราะกำลังดีอกดีใจที่ส่วนใหญ่ของรถยนต์ที่ชนะในการแข่งขันประเภทต่าง ๆ ล้วนใช้แต่ยางบริดจสโตน อัลฟา 9



เปิดโชว์รูมใหม่ – ปรีชา พรประภา กรรมการผจก.ใหญ่บริษัทสยามกลการ จำกัดเป็นประธานในพิธีเปิดโชว์รูมนิสสันแห่งใหม่ที่ถนนพัฒนาการ โชว์รูมนี้นอกจากจะขายรถแล้ว ยังมีบริการซ่อม อะไหล่ และรถใช้แล้ว



เปิดเป็นแห่งที่ 4 – มร. เอ็บ คาวางูจิ กรรมการผจก.บริษัท ตรีเพชรอีซูซุ-เซลส์ จำกัด มอบกระเช้าแสดงความยินดีต่อวัชระ แสงไตรรัตน์นุกูล ในพิธีเปิดศาลาฟาสเตอร์ อีซูซุมหานคร สาขาสามย่าน เมื่อเร็ว ๆ นี้



– "มิสคาสตรอล 86" คนใหม่ล่าสุด วันทนีย์ กฤตานุกูลหรือ "หญิง"



โฉมน้องใหม่โวลโว 240 – กรรมการผจก.บริษัทสวีเดนมอเตอร์ส จำกัด เริงชัย ศิริทิณพงษ์ แนะนำรถโวลโว 240 โฉมใหม่ซึ่งถือว่าเป็นน้องใหม่ของรถ 760 พร้อมอุปกรณ์มากมายให้กับฝ่ายขายที่โชว์รูมสำนักงานใหญ่

.....■ **มณัฐ เจียรวัฒนานนท์** กระซิบฝากบอกแฟน "ฟอร์มูลา" มาว่าตอนนี้ หยวนชิงได้เปิดสาขาเพิ่มขึ้นอีกแห่งหนึ่งอยู่ที่ 542/125-130 ถ.รัชดาภิเษก บางเขน โทร. 513-5450 จำหน่ายอะไหล่และอุปกรณ์ของรถเบนซ์ บีเอมดับเบิลยู และเปอโฌต์ทุกรุ่น.....■ ถามกันถึงเบอร์โทรศัพท์ของ **ตงเฮงเตอร์** ตอนนี้เขามี 3 เบอร์แล้ว ที่ถนนสาธุประดิษฐ์ โทร.294-2901, 294-3731-2.....■ ฉบับนี้ขอแนะนำร้านซ่อมไดนาโม แบทเตอรี รถยนต์ และรับซ่อมมอเตอร์-ไซค์ด้วย *"อโสกไดนาโม"* ใครบ้านอยู่แถวถนนอโศก-ดินแดง น่าจะลองไปใช้บริการ ที่นั่นมีช่างเล็กช่างใหญ่ฝีมือดีหลายคน โทร. 245-3278.....■ **"คุณลัน"** เจ้าของแหล่งตกปลาใหม่แถวลาดกระบัง บอก **"พุทซีแคท"** ว่าที่บึงนั้นมีปลาใหญ่ ดูจากรูปก็ใหญ่ดี เพื่อนฝูงใครสนใจอยากชวนไปด้วยกัน *"บึงน้ำใหม่"* อยู่ในบริเวณหมู่บ้านการเคหะนคร 2 ถนนลาดกระบัง ระยะแนะนำบ่อมีรายการพิเศษมากมาย.....■ พบกันฉบับหน้า....**พุทซีแคท**

ต้อนรับซูซูกิใหม่ – นคร จันทรสมบูรณ์ รองกรรมการผจก. บริษัท สยามอินเตอร์ฯ จัดแถลงข่าวแนะนำรถซูซูกิ เอสเอ 413 28 มค. นี้ ที่โรง-แรมสยามอินเตอร์คอนติเนนตัล







แนะนำไส้กรองใหม่ – ชาญ เชียรกานนท์ กรรมการผจก.บริษัท ซีที โปรดักส์ เลี้ยงรับรองมร.อาซูมิ และมร.นางายะชิ และแถลงข่าวแนะนำไส้กรอง PMC และน้ำยาเคลือบสีรถ เบตา แวกซ์ ณ โรงแรมมณเฑียร เมื่อเร็ว ๆ นี้

เปิดตัวเบนซ์ใหม่ – คณะผู้บริหารบริษัทธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด จัดงานแถลงข่าวแนะนำรถเบนซ์ 300 ดีแวน ต่อสื่อมวลชน วันที่ 23 มค. ณ โรงแรมไฮแอทเซ็นทรัลพลาซา



สัมมนากูดเยียร์–มร.จอห์น แฮนลอน กรรมการผจก.บริษัท กูดเยียร์ (ประเทศไทย) จำกัดจัดการสัมมนาในหัวข้อเรื่องการขายด้วยการเน้นหนักเรื่องคุณภาพ ณ โรงแรมอิมพีเรียล



แชมพ์พบแชมพ์ – บุญเลิศ บุญวิสุทธิ์ กรรมการผจก.บริษัทโตโยตามหานคร ทำพิธีส่งมอบรถยนต์นั่งโตโยตาจำนวน 89 คัน ให้กับอมรเทพ ดีโรจน-วงศ์ กรรมการผจก.บริษัท เอวอน คอสเมติคส์ (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อเร็ว ๆ นี้



ความสำเร็จของกูดเยียร์ – กูดเยียร์ไทยประสบความสำเร็จในโครงการป้องกันอุบัติเหตุในการทำงานโดยไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเลยแม้แต่รายเดียว ในรอบ 1 ปี



โซแนกซ์ฉลองปีใหม่ – ไพโรจน์ ลิ้มวัฒนะกูร แห่งบริษัทยูทีอินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด จัดงานฉลองปีใหม่สังสรรค์ผู้แทนจำหน่ายโซแนกซ์ และพนักงานประจำปี



– สเตชั่น แวกอน คันงามของ นคร "หนุ่มน้อยฝอยข่าว" ฝีมือการดัดแปลงต่อตัวถังของคู่นวฉกรรจ์ สนใจติดต่อ 393-9245-6, 393-5605



แต่งน้องชาย – บก."ฟอร์มูลา" แสดงความยินดีในพิธีมงคลสมรสระหว่าง รวิวรรณ นามวงษ์ กับ สมศักดิ์ อารีธรรมศิริกุล น้องชายเอกชัย อารีธรรมศิริกุล ณ ภัตตาคารเจ้าพระยา 17 มค. ที่ผ่านมา



เฮนเนสซี่ต้อนรับ – บริษัท ริช มอนเด (ประเทศไทย) จำกัดเลี้ยงต้อนรับ มร.คอลลิน แคมเบลล์ กรรมการบริหาร เฮนเนสซี่ ฝรั่งเศสในโอกาสมาเยือนประเทศไทย ณ ภัตตาคารแชงการีลา



บึงนี้...มีปลาใหญ่ สนใจอ่านในข่าว



เอสโซสมทบทุน – สุรัตน์ หาญเมธีคุณา นายกสโมสรพนักงานบริษัท เอสโซ กำลังมอบเชคจำนวน 5 หมื่นบาทให้แก่ ชนิษฐา เทวินทรภักดี ผู้ปกครองสถานสงเคราะห์เด็กพิการฯ ปากเกร็ด เพื่อนำไปสมทบทุนสร้างอาคารเรียนของเด็กพิการต่อไป

JENSEN®

โปรดเรียกใบรับประกันจากผู้ขาย



DIGITAL READY



● ลำโพง JTX 300 DIGITAL READY

ลำโพง 6"×9" แบบ 3 ทางล่าสุดเพื่อรับมือกับระบบเสียงรุ่นดิจิตอลโดยเฉพาะ ทนแรงขับได้สูงถึง 150 วัตต์ และความถี่ตอบสนอง 40-25,000 Hz ใช้แม่เหล็ก STRONTIUM FERRITE MAGNET ประสิทธิภาพสูงขนาด 14 ออนซ์ ง่ายต่อการติดตั้ง

● ลำโพง JCX 200 DIGITAL READY

ลำโพง 6"×9" แบบ 2 ทาง ทนแรงขับได้สูงถึง 150 วัตต์ และความถี่ตอบสนอง 40-22,000 Hz ใช้แม่เหล็ก STRONTIUM FERRITE MAGNET ง่ายต่อการติดตั้ง

● เพาเวอร์ แอมป์ MEI PA 750 H

ภาคขยายให้กำลังขับ 75 วัตต์/ข้าง ความเพี้ยนต่ำ สามารถปรับเป็นโมโนได้ ความถี่ตอบสนอง 20-30,000 Hz ±1 dB มีวงจรอินพุทปรับความไวและใช้ร่วมกับอิเลคโทรนิคครอสโอเวอร์ โมดูล



● วิทยุเทป MEI CX 180E



วิทยุเทปหน้าปัดล้ำสมัย ระบบอำนวยความสะดวกแบบสัมผัสทั้งหมด ภาคเทปคาสเซทและภาครับวิทยุ ใช้วงจรทันสมัยเพื่อความทนทานและประสิทธิภาพสูง ตลอดจนวงจรลดเสียงรบกวนแบบ DNR (DYNAMIC NOISE REDUCTION)

บริษัท โพลีกอน ออดิโอ จำกัด

ห้อง 477 ชั้น 4 อาคารโรงภาพยนตร์วอร์เนอร์ 119 ถนนมเหลักษ์ บางรัก กทม. 10500 โทร. **235-8944**

T.S.E. ที.เอส.อี.

รับต่อรถพ่วง, รถดั๊ม, รถตู้, รถบัส,
รถปิคอัพดั๊มพ์, รถปิคอัพแวน, ดับเบิลแค็ป
และรถดัดแปลงทุกชนิด **ต่อโดย T.S.E.**
โทร. 521-4549 ราคาย่อมเยาว์



รถดั๊มพ์ ปิคอัพ



รถซิ่ง ปิคอัพ 5 ประตู



รถแวน 5 ประตู



รถดั๊มพ์ 10 ล้อ



รถตู้อลูมิเนียม



รถตู้ติดเครน

โปรดนำบัตรนี้ไปลดราคา
พิเศษ 10% ต่อ 1 คัน
T.S.E. โทร. 521-454

โพร์เช 928 เอส เปิดประทุน

รถเศรษฐีที่หันหลังคาทีละครึ่งล้าน

เรื่อง : อินเจคชัน

การเป็นเศรษฐี ได้เปรียบคนอื่นอยู่ตรงที่ว่า สามารถเป็นเจ้าของรถในฝันได้ โดยที่รถนั้นไม่จำเป็นว่าจะต้องมีขายในตลาดตามแคทาลอกเหมือนอย่างชาวบ้าน

อย่างเช่นคุณมีสิทธิ์ฝันดีจะได้เป็นเจ้าของ "โพร์เช 928 คอนเวอร์ทะเบิล" หรือรถเปิดประทุนที่หาไม่ได้จากโพรดักชันไลน์ของโรงงาน

มีเงินซะอย่าง...นั่นไม่ใช่เรื่องยากที่จะทำ!

ก่อนอื่นเราขอแนะนำให้ โอนเงินไปฝากที่แบงค์สวิสสักก้อนหนึ่ง ไปซื้อเหมือนอย่างที่คุณฝันถึง แล้วเอาขับกลับไปสวิสได้ทันทีโดยไม่ชักช้า

ใครจะว่าอะไรก็ช่าง อย่าไปใส่ใจสนใจฟังให้เมื่อยหูเลย ถือเสียว่าปากหอยปากปู พูดเพราะอิจฉาคุณก็แล้วกันนะครับ!

ถ้าสนใจผมบอกเบอร์โทรของลินซ์ให้ก็ได้ครับ

(0424) 51277

ต่อดี ๆ อาจได้ลดสัก 5,000 !?!









บ้านพักตากอากาศเชิงภูเขาแอลพ์สักหลังวันดีคืนดีก็บินไปเบิกเงินออกมา 1,250,000 บาท เอาไปหาซื้อรถโพร์เช 928 เอส ธรรมดา ๆ สักคัน

เลือกสีเอาตามใจชอบเลยนะครับ!

บอกความฝันของคุณให้เขารู้ แล้วทิ้งรถไว้ที่เขาประมาณ 3 เดือนครึ่ง บินกลับไปที่นั่นอีกที เพื่อรับ

"โพร์เช 928 เอส คอนเวอร์ทะเบิล" รถสปอร์ทเปิดประทุนหลังคาอ่อน





สารพันเบนซ์ใหม่

ชมตลาดรถเบนซ์ใหม่ ๆ รถยั่วใจ "นายทุน"



คนที่เลือกระดับชีวิตของงานราชการและรัฐวิสาหกิจ (เพราะขาดแคลนตำแหน่งนี้นั่นเอง ที่ว่าในแต่ละปีนั้นมักจะไม่ค่อยมีสักเท่าไหน ไร้ประสิทธิภาพ แต่กอบโกยผลประโยชน์ส่วนตัวเรื่องอย่างน้อยก็ มุดน้ำลากเก่ง และเชี่ยวชาญชมัดใน การแฉลงข่าวเข้มแข็งชิงชังแก้ตัวขายเก้าเอาหน้ารอดไปวัน ๆ) คงจะยอมรับว่าอันกิจการล่าง ๆ นั้นควรจะให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการ โดยมีการแข่งขันกันอย่างเสรีให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ (ธุรกิจเอกชนที่มีคุณสมบัติพอศึกษาราชการและรัฐวิสาหกิจก็มีเยอะ แต่ก็ยังมี



โอกาสที่จะรับผลกรรมเข้าสักวัน)

ซึ่งถ้าเป็นเช่นนี้ ก็จำเป็นต้องมีสิ่งจูงใจ "นายทุน" ที่มีคุณค่าเลิศเลอพอสมควรเพื่อให้เขากล้ายอมลงทุนและเสี่ยงต่อการทุนหายกำไรวอดอันเกิดขึ้นเป็นปกติวิสัยปีละนับหมื่น ๆ รายในประเทศเสรี + ทุนนิยมอย่างสหรัฐอเมริกา

สำหรับในเมืองไทยนั้น เราท่านคงเคยได้ยินกับหูตัวเองมาบ่อย ๆ ว่า คนที่ยอมเสี่ยงลงทุนดำเนินกิจการ



ปีราชยานภาพ
(บน) เบนซ์ 300 E ใหม่
(กลาง) เครื่อง 2.3 ลิตร 16 วาล์ว
(รูปในหน้าเต็มหน้า) เบนซ์ 190 E 2.3-16
(ขวา) รัถยาวพิเศษ 300 TD เทอร์โบดีเซล

ของตัวเองนั้นก็ด้วยหวังว่า *"จะได้ขี่รถเบนซ์ใหม่ ๆ กะเค้าบ้าง"*

และรถเบนซ์ใหม่ ๆ ที่ว่านี้ ในปี 86 ก็จะมีหลายรุ่นเหลือเกินให้เลือก โดยรุ่นเก่าที่จะตกสายพานการผลิตมีดังนี้

- 190 D 2.2
- 300 D Turbodiesel
- 300 CD Turbodiesel
- 300 TD Turbodiesel
- 380 SE
- 380 SL
- 500 SEL
- 500 SEC

และรุ่นใหม่ ที่จะออกมาแทนที่มีดังนี้

- 190 E 2.3-16 (จะกล่าวถึงต่อไป)
- 190 D 2.5 (5 สูบดีเซล 2,497 ซีซี)
- 300 D Turbo (สมรรถนะน่าทึ่ง หวิด 210 กม./ชม.)
- 300 E (จะกล่าวถึงต่อไป)
- 420 SEL ("SEL ซูเนียร์")
- 560 SL ("โรดสเตอร์" 227 แรงม้า)
- 560 SEL ("ซีดาน" 238 แรงม้า)
- 560 SEC ("คูเป้" 238 แรงม้า)
- 300 SDL Turbo (เครื่องดีเซลใหม่ 6 สูบ ตัวถังเอส คลาสส์)

ผู้สันทัดกรณีให้ความเห็นไว้ว่า ไดม์เลร์ เบนซ์ ออกมาหลายรุ่นเช่นนี้ ก็เพื่อจะเอาใจ (และเอาเงิน) เสี้ยวตลาดระดับกลางและระดับสูงอย่างสมบูรณ์ครบถ้วน ส่วน *"ความรู้สึกว่าเป็นรถเบนซ์"* นั้นรถทั้งหมดนี่ไม่แตกต่างกันเท่าใดนักถึงความเร็วและอัตราเร่งจะต่างกันก็ตาม

ในสหรัฐฯนั้น เบนซ์ดีเซลเคยฮิตอยู่พักใหญ่ โดยเฉพาะในปี 82 เบนซ์ดีเซลขายได้ถึง 80% ของยอดขายเบนซ์ทั้งหมด แต่หลังจากนั้นคนอเมริกันก็เปลี่ยนรสนิยมจากดีเซลกลับมาเป็นเบนซินอีก และในปี 85 นี้ เบนซ์เบนซินขายได้มากกว่าเบนซ์ดีเซลราว 10%

เบนซ์ใหม่ที่คาดกันว่าตลาดจะให้การต้อนรับเป็นอย่างดีในปี 86 คือรุ่น 300 E และ 190 E 2.3-16 วาล์ว

พูดถึง 300 E กันก่อน คันนี้ใช้เครื่องยนต์ใหม่ 6 สูบ 2,962 ซีซี แคมชาฟท์เดี่ยวเหนือหัวขับด้วยโซ่ ควบคุมการจุดระเบิดด้วยไมโครโพรเซสเซอร์ ซึ่งทำหน้าที่จำกัดรอบเครื่องด้วย โดยจะไม่จุดระเบิดถ้าคนขับเหยียบเพลินเกินพิกัดรอบสูงสุดที่ 6,350 รตน. หัวฉีดใช้ของโบชรุ่น KE-111 เป็นระบบกลไกผสานกับอีเลคทรอนิค เครื่องยนต์ (แบบที่จะส่งไปขายใน สรอ.) ให้กำลัง 177 แรงม้าที่ 5,700 รตน. และแรงบิด 26 กก.-ม. ที่ 4,400 รตน.

ระบบกันสะเทือนหลังชนิด 5-link เช่นเดียวกับที่เบนซ์เริ่มใช้กับรุ่น 190 ซึ่งทางโรงงานอธิบายว่า **"ออกแบบโดยพิจารณาจากหลักการว่าล้อหลังแต่ละล้อเคลื่อนไหวได้ 6 ลักษณะ ดังนั้นถ้าสามารถควบคุมให้ได้ 5 ลักษณะโดย link แต่ละอัน มันก็จะเคลื่อนไหวได้เฉพาะแต่ลักษณะที่ 6 อันเป็นสิ่งที่**



ต้องการเท่านั้น" (ซึ่งก็คงจะหมายความว่า ใช้เหล็กต่าง ๆ ยึดมิให้มีการเปลี่ยนแปลงในสิ่งที่ควรจะคงที่เช่น ช่วงล้อ (track) การเยื้องตัวของล้อซ้าย-ขวา (yaw) มุมแคมเบอร์ มุมโทอิน-โทเอาท์ โดยใช้ล้อเคลื่อนไหวได้เฉพาะการเต้นขึ้น-ลงในแนวดิ่งเท่านั้น) และไม่ว่าทฤษฎีจะถูกหรือผิดก็แล้วแต่ ในวงการรถยนต์ระดับสูงก็ดูจะยอมรับกันโดยทั่วไปแล้วว่า ระบบ 5-link ของเบนซ์ (โปรดอย่าสับสนกับ 5-link ของรถญี่ปุ่น ซึ่งคนละเรื่องทั้งราคาและการทำงาน) ประสบความสำเร็จเป็นอย่างดีจนนิตยสารบางฉบับถึงกับยกย่องให้อยู่ในชั้นแนวหน้าของโลกสำหรับรถยนต์นั่ง

ตัวถังของอนุกรม **W124** *ที่ใช้ มองผาด ๆ อาจเห็นว่าส่วนหน้าไม่ต่างจาก* **W123** *มากนัก แต่ในความเป็นจริง* **W124** *ได้รับอิทธิพลจากการทดสอบในอุโมงค์ลมเป็นอย่างมาก เช่นหน้ากระจังเอียงลาดโคมไฟหน้าเสมอระดับกับตัวถัง และโดยทั่ว ๆ ไปความละม้ายคล้ายคลึงระหว่างตัวถังของ* **W124** *กับของเบนซ์ 190 จะมีให้เห็นทั่วทั้งคัน และนี่ก็คงจะเป็นรูปร่างของเบนซ์ที่จะได้เห็นกันต่อไปอีกหลายปี ที่น่าทึ่งคือค่า* **Cd** *ลดลงเหลือเพียง 0.31 ทั้ง ๆ ที่เป็นรถเก๋ง 4 ประตูที่ยังคงหน้าตาของเบนซ์ไว้ได้เป็นอย่างดี มิได้แปรโฉมไปเป็นรถที่ส่งมาจากแดนต่างดาว แต่อย่างใด*

สมรรถนะของเบนซ์ 300 E เกียร์อัตโนมัติ (ในสภาพที่จะส่งไปขายในตลาดอเมริกัน) จัดว่าไม่เลว อัตราเร่ง 0-96.6 กม./ชม. ใน 8.5 วินาทีและความเร็วสูงสุด 217 กม./ชม. ทั้ง ๆ ที่หนักถึง 1,495 กก. ถ้าเป็นสเปคยุโรปและใช้เกียร์ธรรมดา 5 สปีดย่อมจะดีกว่านี้อีกอย่างแน่นอน

บางกระแสข่าวรายงานว่า **สำหรับ 190 E 2.3 ลิตร 16 วาล์ว** *คันนี้ เดิมทีทางไดม์เลร์-เบนซ์ กำหนดจะพัฒนาเพื่อส่งลงแข่งแรลลีตั้งแต่เมื่อ 5 ปีก่อน (แต่ในที่สุดก็ตัดสินใจไม่ส่ง) มิใช่เพิ่งมาตัดสินใจปุบปับกันที่หลังอย่างที่กระแสข่าวจากแหล่งอื่นอ้าง*

จะอย่างไรก็ตาม คาดกันว่า 190 E 2.3-16 จะเป็นเบนซ์รุ่นที่ขายดีที่เดียว เพราะมีผู้สนใจเฝ้ารอคอยเป็นจำนวนมาก

สปอยเลอร์หน้า-หลังและสเกิร์ทที่ใส่เพิ่มเติมเข้าไปกับตัวถังรุ่นธรรมดาช่วยลดค่า Cd ลงเหลือ 0.34 และทางโรงงานอ้างว่าช่วยลดแรงยกที่ด้านหน้าและหลังของรถได้ 45% และ 40% ตามลำดับอีกด้วย

ช่วงล่างเมื่อเทียบกับ 190 มาตรฐานแล้ว รุ่น 16 วาล์ว ใช้สปริงหน้าสั้นกว่า บุชยางแข็งกว่า และเหล็กกันโคลงทั้งหน้า-หลังขนาดใหญ่กว่ายางที่เบนซ์เลือกใช้กับ 2.3-16 คือปีเรลลี พี 6 ขนาด 205/55 VR 15 ซึ่งเป็นยางหน้ากว้างทรงเตี้ยมากพอที่จะมีผลกระทบต่อมุมแคมเบอร์ ดังนั้นช่วงล่างด้านหลังจึงมีตัวปรับระดับไฮโดรนิวแมติคให้ด้วย (เช่นเดียวกับรุ่น 300 E)

ฝาสูบ 16 วาล์ว ออกแบบโดย **ไดม์เลร์-เบนซ์ และ คอสเวิร์ธ** *ของอังกฤษช่วยให้ไอดีไหลเข้าห้องเผาไหม้ได้คล่องกว่าเดิม 25% ห้องเผาไหม้รูปทรงชนิดที่เรียกว่า* **เพนท์รูฟ** *วางหัว-*

190 E ตัวใหม่ เครื่องโตขนาด 2.6 ลิตร





เทียนตรงกลางเพื่อให้เปลวไฟเดินทางระยะสั้นและมี สควิช แอเรีย (สำหรับทำให้เพิ่มความปั่นป่วนอลวนของกระแสไอดี) 2 แห่ง (เดิมเพียง 1) อัตราส่วนการอัด 10.5 ต่อ 1 สำหรับยุโรปและ



(บน) คูเป 560 SEC สปอร์ท 2 ประตู คันใหม่ (ล่าง) เกียร์อัตโนมัติของรุ่น 300 E เลือกได้ระหว่างโปรแกรมซึ่งนอกเมืองหรือประหยัดในเมือง

ลดลงเหลือ 9.7 ต่อ 1 สำหรับสหรัฐฯ ป้อนเชื้อเพลิงด้วยหัวฉีดของโบชชนิดอีเลคทรอนิคผสมกลไกคล้ายกับที่ใช้ในรุ่น 300 E



ห้องเกียร์เปลี่ยนเป็น GETRAG 5 สปีดเพื่อให้สามารถทนแรงม้าแรงบิดที่เพิ่มขึ้นแต่บางคนอาจไม่ค่อยชอบ เพราะตำแหน่งเกียร์ดันเป็นแบบรถแข่ง คือเกียร์ 1 อยู่ซ้ายล่าง (ใต้เกียร์ถอยหลัง ที่มีตัวลอคกันอยู่) อันอาจจะเหมาะสำหรับ การซิ่งนอกเมือง (อัดกับรถจากบาวาเรีย) แต่เมื่อวิ่งในเมืองซึ่งต้องใช้เกียร์ 1 บ่อย ๆ (วันละเป็นร้อยครั้งถ้า สภาพการจราจรในเมืองนั้นมันซื่อบื้อ เหมือนกรุง – เทพฯ) ก็จะไม่สะดวกคล่องตัวเท่าไร

ภายในมีมาตรวัดมากกว่ารุ่นธรรมดาตามธรรมเนียมรถไฮ–เพอร์ฟอร์มานซ์ คือเพิ่มมาตรวัดโวลท์ อุณหภูมิน้ำมันเครื่อง และนาฬิกาจับเวลาให้

สมรรถนะของ 190/2.3-16 *ใกล้เคียงกับ* 230 E *โดยมีอัตราเร่ง 0-96.6 กม./ชม.ใน 8.7 วินาที และทำความเร็วสูงสุดได้ประมาณ 225 กม./ชม.*

ส่วนในแง่จิตวิสัย "เก่งเล็ก" ให้ความรู้สึกที่แตกต่างจาก "เก่งใหญ่" ไม่น้อย คือ "แข็ง" กว่า "ตึงมือ" กว่า (เพราะยางและการปรับแต่งช่วงล่าง) ฟู่ฟ่ากว่า (และเสียงเครื่องยนต์ก็คำรามดังกว่าด้วย) ในขณะที่ "เก่งใหญ่" เร็ว เรียบและเงียบ เสมือนโจรย่องเบา แต่ก็สง่าและภูมิฐานกว่า สำหรับราคานั้นสูสีกันตกมาถึงเมืองไทยก็คันละหลายล้านบาท

อย่างไรก็ตาม สำหรับคนที่อยากขี่เบนซ์ทั้งแท่งที่ซิ่งได้กว่า 200 กม./ชม. โดยไม่ต้องจ่ายเป็นล้านก็ยังพอมีทางอยู่ เพราะได้ยินว่าเครื่อง 300 D เทอร์โบรุ่นใหม่นี่ร้ายเหลือ ทั้งแรงขึ้นและเสียงรบกวนตลอดจนการสั่นสะเทือนน้อยลง เชื่อว่าอีกมิช้ามินานคงพอหาได้ในตลาดเครื่องยนต์ใช้แล้วในระดับราคาแถว ๆ แสนเดียว เพียงแต่เตรียมเลือกตัวถังเบนซ์เก่า ๆ สภาพชิง ๆ รอไว้เท่านั้น (แต่อย่าลืมว่าตัวถังเล็กใส่เครื่องนี้ไม่ลง)

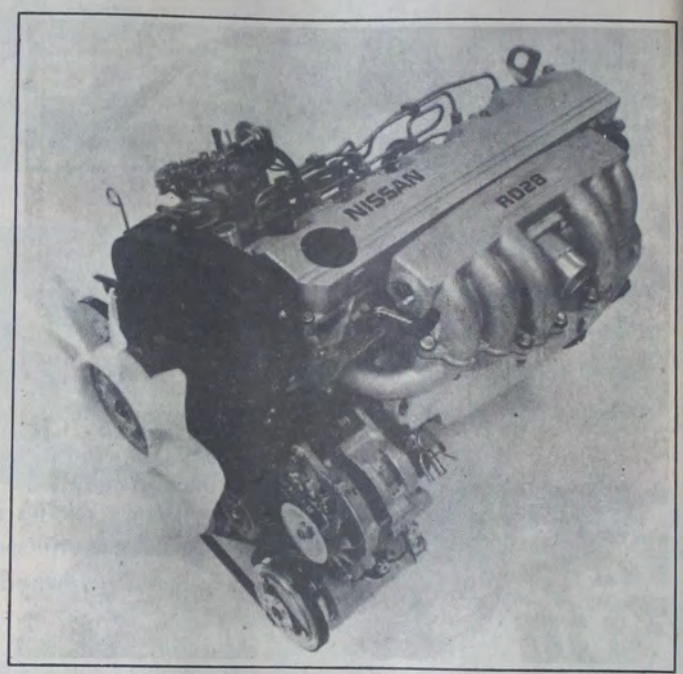
และนี่ก็คงเป็นทางออกที่ดีสำหรับคนที่จำเป็นต้องปิดบัง ความร่ำรวยไว้เงียบ ๆ ใช่มั้ยครับ?!

การแก้ปัญหาเทอร์โบของนิสสัน

กลวิธีของ นิสสัน ในอันที่จะทำให้เทอร์โบตอบสนองได้ดีตั้งแต่รอบต่ำจนถึงรอบสูงนั้น คือการออกแบบครีบบังคับแกสไอเสีย ที่เข้าไปปั่นใบพัดเทอร์ไบน์ให้ปรับได้ตามสภาพใช้งาน

การทำงานของเทอร์โบ ถูกจำกัดลงโดยขนาดที่เรียกว่า "เออาร์ เรโช" (A/R RATIO)... "เอ" คือพื้นที่หน้าตัดของทางเข้าไอเสียที่แคบที่สุดในตัวเทอร์โบ และ "อาร์" คือ รัศมีจากแกนกลางของเทอร์โบ ไปจนถึงกึ่งกลางของหน้าตัดทางเข้าไอเสีย ถ้า "เออาร์" ต่ำก็จะมีผลทำให้ไอเสียพุ่งเร็ว หมุนเทอร์ไบน์ได้เร็ว ทำให้ได้แรงบูสต์ดีที่รอบต่ำ แต่ถ้า "เออาร์" ต่ำมากเกินไป ก็อาจจะทำให้เทอร์ไบน์หมุนเร็วจนเกิดการชำรุดเสียหายได้

เพื่อแก้ไขปัญหานี้ นิสสันจึงได้พัฒนาครีบบังคับแกสไอเสียในตัวเทอร์โบ ซึ่งมีหลักการทำงานง่าย ๆ ก็คือสา-



ให้เทอร์โบทำงานได้ดีทั้งรอบสูงและรอบต่ำ นิสสันใช้ปรับทางเข้าของแกสไอเสียปั่นเทอร์โบ



เรื่อง : ชัยเอก ขวศิริ



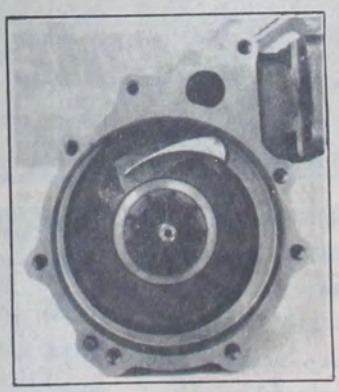
มารถเปลี่ยนแปลง "เออาร์ เรโช" ได้ในขณะใช้งาน นั่นเอง

เทอร์โบของ **นิสสัน** เปลี่ยนค่า "เออาร์" ได้ตั้งแต่ 0.21–0.77 ตามการไหลของไอเสียและหัวฉีดเชื้อเพลิง เมื่อติดตั้งเทอร์โบนี้เข้ากับเครื่อง **อีจี 20 อีที** ขนาด 1,998 ซีซี วี-6 ที่ใช้กับ **นิสสัน เซดริค** จะทำให้ได้แรงบิดที่รอบต่ำดีขึ้น โดยสามารถบูสต์ได้เต็มที่ ตั้งแต่รอบเครื่อง 1,600 รตน. ขึ้นไป ที่ 1,600 รตน. นี้ แรงบิดจะดีขึ้น 11.8 เปอร์เซนต์ (เมื่อเทียบกับเครื่องที่ติดตั้งเทอร์โบธรรมดา) เป็น 18.9 กก.–ม. ลดเวลาบูสต์ลงกว่าครึ่งจาก 1.4 เหลือเพียง 0.6 วินาที และจากการที่สามารถบังคับไอเสียได้จึงใช้เทอร์โบตัวใหญ่ขึ้นได้ ซึ่งจะมีผลทำให้กำลังม้าสูงสุดเพิ่มขึ้นจากเครื่องยนต์เทอร์โบธรรมดาอีก 5.9 เปอร์เซนต์ คือจาก 170 เป็น 180 แรงม้า และให้แรงบิดสูงสุดเพิ่มขึ้น 2.3 เปอร์เซนต์เป็น 22.5 กก.–ม. ที่ 4,000 รตน.

นอกจากนั้น **นิสสัน** *ยังมีอุปกรณ์ควบคุมการเพิ่มแรงบูสต์พิเศษในช่วงเวลาสั้น ๆ คือ ประมาณ 10 วินาที สำหรับการเร่งในกรณีฉุกเฉิน โดยจะบูสต์เป็น 425 มิลลิเมตรปรอท จากปกติ 375 มิลลิเมตรปรอทเพื่อการแซงที่รวดเร็ว*

กาเรท แอร์รีเสิร์ช แห่งสหรัฐฯ ผู้ผลิตเทอร์โบชั้นนำ ก็กำลังพัฒนาเทอร์โบที่ปรับได้คล้ายแบบนี้อยู่เช่นกัน แต่มีการออกแบบที่ซับซ้อนกว่า คือแทนที่จะใช้ครีบเดียวปรับทิศทางไอเสีย กลับใช้ครีบเล็ก ๆ ติดตั้งรอบเทอร์ไบน์ที่ปรับมุมได้เช่นเดียวกับเทอร์ไบน์ผลิตไฟฟ้าตามเขื่อนใหญ่ ๆ ซึ่งจะให้ประสิทธิภาพการทำงานสูง และการใช้ครีบบังคับไอเสียจึงไม่จำเป็นที่จะต้องใช้เวสต์เกทหรือทางระบายไอเสียอีกต่อไป





ซ้ายบน : เครื่องยนต์ดีเซลหกสูบเรียงใหญ่ที่สุดของนิสสัน
ขวาบน : เทอร์โบพร้อมกับครีบปรับทิศทางไอเสียของนิสสัน

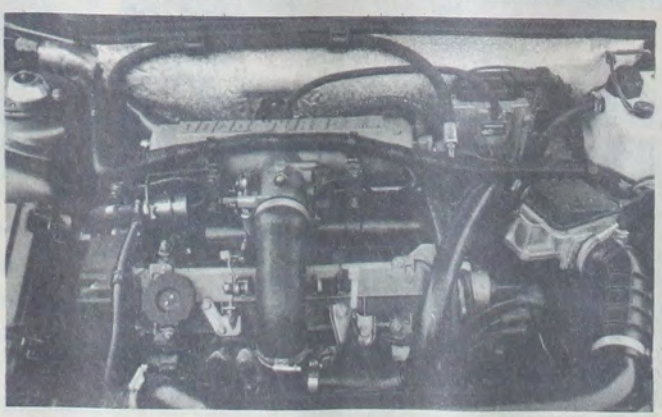
เขาว่าอย่างนั้นจริงไหม ?

เรื่อง : เจษฎา

เทอร์โบ ประหยัดกว่าเครื่องยนต์ธรรมดาจริงไหม..?



นับตั้งแต่ฉบับนี้เป็นต้นไป คอลัมน์ "เขาว่าอย่างนั้น.. จริงไหม ? ที่เคยขาดหายจากหน้า "ฟอร์มูลา" ไปเสียนาน ก็จะกลับมาเป็นคอลัมน์ประจำอีกครั้งหนึ่ง...สำหรับท่านที่มีปัญหาเกี่ยวกับเครื่องยนต์กลไก ไม่ว่าจะประสบกับตัวเอง หรือไปได้ยินได้ฟังคนอื่นเขาพูดมา และก็ไม่ทราบว่าที่ได้ฟังมานั้นจะ"จริง" หรือ "ไม่-จริง" อย่างไร ? ก็เขียนจดหมายมาถามได้ที่ "ฟอร์มูลา" โดยวงเล็บที่มุมซองว่า



"เขาว่าอย่างนั้น...จริงไหม?" จดหมายทุกฉบับเราจะตอบให้ทราบใน "ฟอร์มูลา" ฉบับต่อ ๆ ไป

สำหรับในฉบับนี้จะพูดถึงเรื่องเครื่องยนต์ "เทอร์โบ" และเครื่องยนต์ "ธรรมดา" ซึ่งมีหลายคนถกเถียงกันว่าเครื่องอย่างไหนจะประหยัดเชื้อเพลิงมากกว่ากัน และส่วนใหญ่แล้วมักจะถามกันว่า..."*เครื่องยนต์เทอร์โบประหยัดกว่าใช้เครื่องธรรมดา... จริงหรือไม่?*

คำตอบ : ไม่จริง!

มีเหตุผล 4 ประการด้วยกันที่น่าจะเชื่อและเข้าใจว่าเครื่องยนต์เทอร์โบประหยัดกว่าเครื่องยนต์ธรรมดา เหตุผลนั้นก็คือ

1. เครื่องยนต์เทอร์โบให้กำลังและแรงบิดที่สูงกว่า ทำให้ผู้ผลิตสามารถเลือกใช้เฟืองท้าย ที่มีอัตราทดต่ำได้ และเมื่อเครื่องยนต์ทำงานที่ความเร็วรอบต่ำกว่าก็น่าจะประหยัดเชื้อเพลิงกว่าเช่นกัน

2. ถ้าเทียบเครื่องยนต์เทอร์โบกับเครื่องยนต์ธรรมดาซึ่งให้กำลังเท่ากัน เครื่องเทอร์โบย่อมมีขนาดเล็กกว่า แรงเสียดทานจากการเสียดสีของชิ้นส่วนต่าง ๆ ภายในเครื่องยนต์ย่อมน้อยกว่า นั่นหมายถึงว่าเครื่องเทอร์โบน่าจะประหยัดเชื้อเพลิงกว่าอีกเช่นกัน

3. เมื่อเครื่องยนต์เทอร์โบมีขนาดเล็กกว่า น้ำหนักตัวเครื่องก็ย่อมน้อยกว่า ซึ่งก็น่าจะประหยัดเชื้อเพลิงกว่าด้วย

4. เทอร์โบช่วยประจุไอดีเข้าสู่กระบอกสูบ โดยอาศัยพลังงานจากไอเสียซึ่งโดยปกติจะสูญเสียไปเปล่าประโยชน์ ประสิทธิภาพของเครื่องยนต์จึงสูงขึ้น หมายถึงความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงต่ำลงนั่นเอง

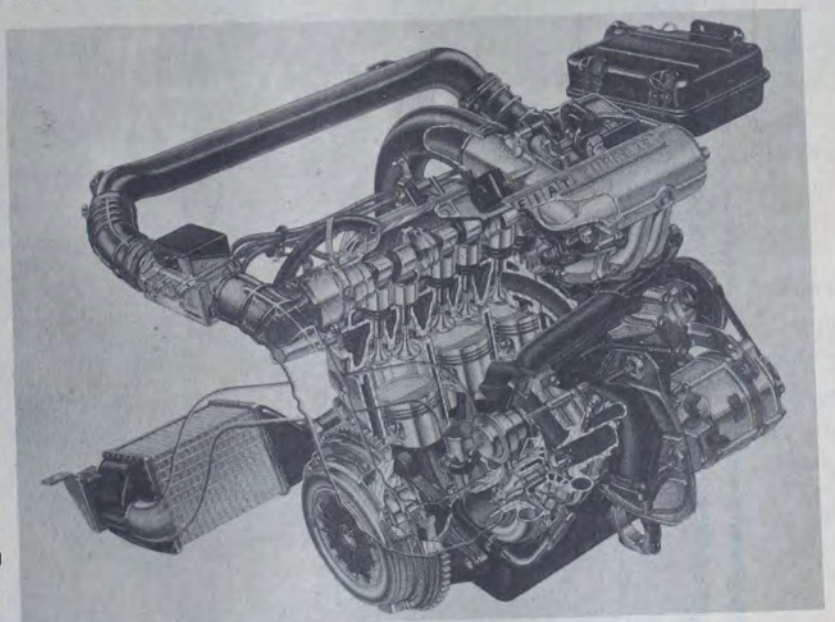
แต่ในสภาพการใช้งานจริงแล้วมิได้เป็นเช่นนั้นเลย!

เครื่องเทอร์โบไม่สามารถใช้อัตราส่วนการอัดสูงมากได้ และที่ความเร็วรอบต่ำ (ประมาณ 1,500 ถึง 3,000 รอบ/นาที) ซึ่งเป็นช่วงที่เครื่องยนต์ถูกใช้งานมากที่สุด สำหรับการขับรถโดยปกติทั่วไปเทอร์โบยังไม่สามารถใช้พลังงานจากไอเสียมาอัดไอดีเข้ากระบอกสูบได้อย่างเต็มที่ ที่ความเร็วรอบย่านนี้ เครื่องเทอร์โบจะอยู่ในสภาพใช้งานเช่นเดียวกับเครื่องยนต์ยุคโบราณ ที่มีอัตราส่วนการอัดไอดีต่ำและสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงมาก

ถึงแม้ว่าเครื่องยนต์เทอร์โบจะช่วยประหยัดเชื้อเพลิงได้ที่ความเร็วรอบสูง แต่เครื่องยนต์เทอร์โบเป็นเครื่องยนต์ที่ให้กำลังสูงกว่าเครื่องยนต์แบบ"ธรรมดา" เมื่อผู้ขับใช้พลังงานจากเครื่องเทอร์โบมากขึ้น (แม้จะไม่ตั้งใจก็ตาม) ความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงย่อมเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

และประการสุดท้าย เครื่องยนต์เทอร์โบมักจะมีปัญหาเรื่องความร้อน ซึ่งมีผลเสียต่ออายุใช้งานของชิ้นส่วนภายในเครื่องยนต์เพื่อป้องกันอันตรายจากปัญหาความร้อนของชิ้นส่วนเหล่านี้ ผู้ผลิตจึงจำเป็นที่จะต้องป้อนไอดีที่ "เข้มข้น" (น้ำมันเชื้อเพลิงมาก อากาศน้อย) ให้กับเครื่องเทอร์โบ ซึ่งจะช่วยลดอุณหภูมิในห้องเผาไหม้ลงได้ แต่ความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงจะกลับสูงขึ้น

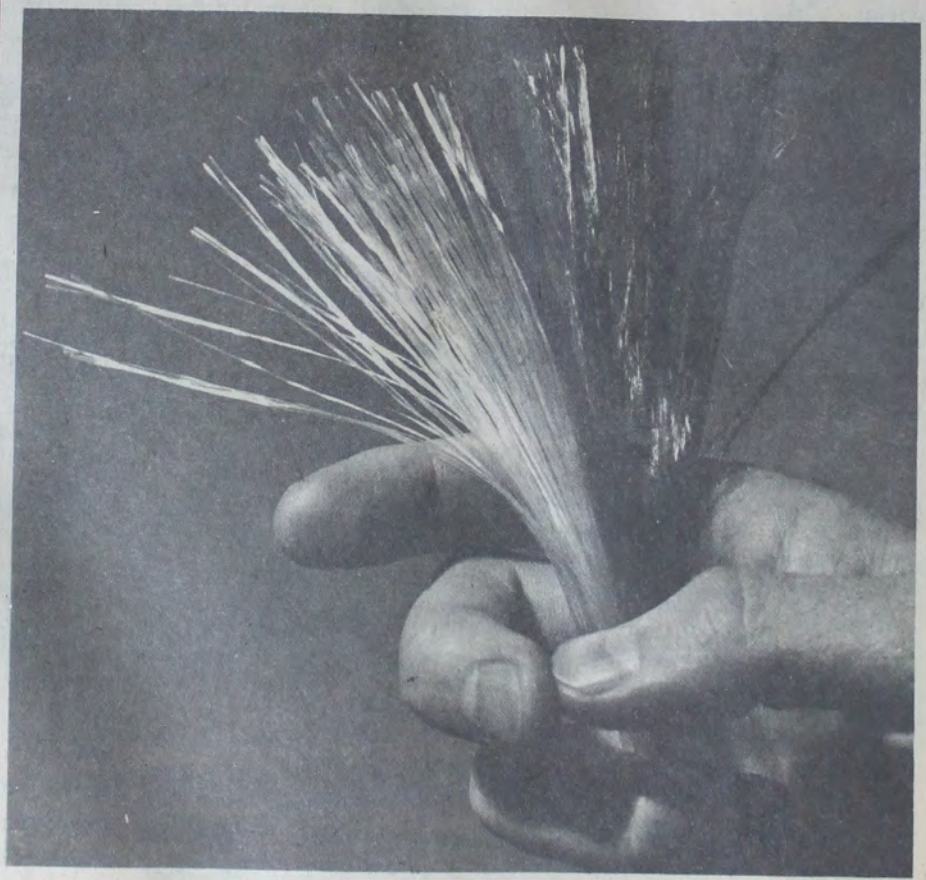
เครื่องเทอร์โบที่ประหยัดเชื้อเพลิงจะต้องเป็นเครื่องที่มีอัตราส่วนการอัดสูง ใช้เทอร์โบที่ทันสมัย ขนาดเล็ก และสามารถอัดอากาศได้ตั้งแต่รอบต่ำ ใช้ระบบหัวฉีดจ่ายเชื้อเพลิง และตัดตอนการจ่ายขณะผู้ขับถอนคันเร่ง นอกจากนั้นยังจะต้องเป็นเครื่องที่มีระบบจุดระเบิดที่ทันสมัย พร้อมอุปกรณ์ป้องกันการนอค (นอคเซนเซอร์) ของเครื่องยนต์ และจำเป็นต้องมีอุปกรณ์ลดอุณหภูมิของอากาศที่ออกจากเทอร์โบ (อินเตอร์คูลเลอร์) ด้วย



ความก้าวหน้าในโลกรถยนต์ (4)

(ต่อจากฉบับที่แล้ว)

พลาสติค : กับส่วนประกอบรถยนต์



สารสังเคราะห์สีขาวเหมาะสำหรับทำสปริงเพราะให้การหยุ่นตัวได้ดี ราคาถูก สีดำคือ คาร์บอนกราไฟต์ ไฟเบอร์ ราคาแพง แข็งแรงเกือบเท่าเหล็กแต่เบากว่ามาก

ในยุคหนึ่ง...พลาสติคเริ่มเข้ามามีบทบาทในรถยนต์ โดยถูกใช้เป็นชิ้นส่วนประกอบแทนไม้ ในปัจจุบันชิ้นส่วนภายในรถเกือบทั้งหมดทำมาจากพลาสติค และในอนาคตอันใกล้นี้ อย่าแปลกใจ ถ้าคุณจะเห็นหรือได้ยินเขาพูดกันว่า สปริง...เพลากลางและวาล์วของรถยนต์จะทำจากวัสดุอโลหะ....

เรื่อง : ชัยเอก ชวศิริ

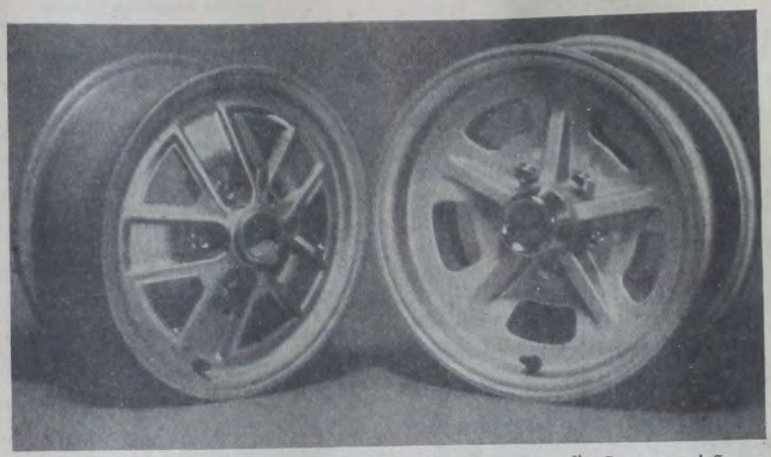
สหรัฐฯ ดูจะเป็นประเทศที่ก้าวหน้าที่สุดในด้านการใช้วัสดุสังเคราะห์ในรถยนต์... และถ้าพิสูจน์กันได้ว่า วัสดุสังเคราะห์มีข้อดีเด่นสมจริงดังคำเล่าลือ ก็คาดกันว่ายุโรปและญี่ปุ่นคงไม่ยอมน้อยหน้าสหรัฐฯ ในเรื่องนี้เช่นกัน

เชฟโรเลต์ คอร์เวท รถสปอร์ตสัญชาติอเมริกันคันเดียวที่กล่าวได้ว่าเป็นผู้นำในด้านวัสดุสังเคราะห์ เคยใช้สปริงแผ่นเดี่ยววางขวางทำหน้าที่รับแรงของล้อทั้งสองข้าง และที่ปลายทั้งสองของล้อคู่หน้า (ในรถปี 2524) วัสดุที่ใช้มีความหนาประมาณครึ่งนิ้ว และมีน้ำหนักเพียง 3.6 กก. เท่านั้น... **สปริงนี้ทำมาจากวัสดุสังเคราะห์คือไฟเบอร์กลาส** ซึ่งผู้ผลิตนำมาใช้แทนสปริงแบบแหนบแผ่น ที่มีแหนบซ้อนกันสิบชั้น และมีน้ำหนักถึง 18.6 กก.

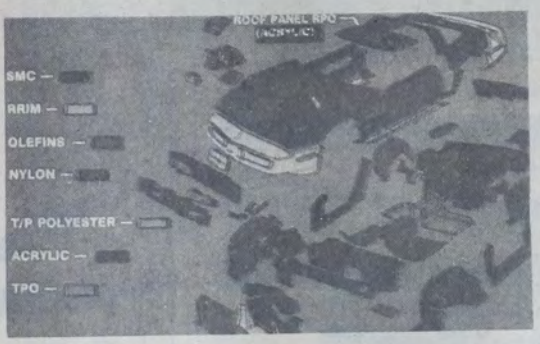
พลาสติคและวัสดุสังเคราะห์มีข้อดีเด่นกว่าโลหะหลายประการด้วยกัน นอกเหนือจากการช่วยลดน้ำหนักลงแล้ว คุณสมบัติในการใช้งานยังดีเด่นกว่าชิ้นส่วนที่ทำมาจากโลหะอีกด้วย สปริงที่ทำจากไฟเบอร์กลาสไม่ผุกร่อน ไม่มีการล้าเนื่องจากการรับแรงนาน ๆ เหมือนสปริงโลหะ และเกือบจะพูดได้ว่าสปริงไฟเบอร์กลาสไม่มีวันหัก! เพราะคุณสมบัติของไฟเบอร์กลาสคือถ้าเริ่มใช้งานรับแรงได้ก็จะใช้งานได้ตลอดไป

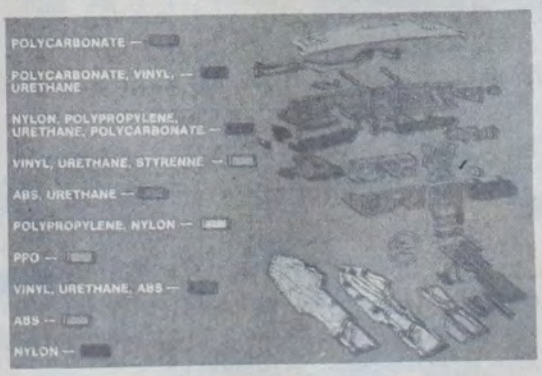
ว่ากันว่าตามจริงแล้วอายุใช้งานของสปริงไฟเบอร์กลาส จะยืนยาวกว่าอายุใช้งานของตัวรถเสียอีก!

เจเนอรัล มอเตอร์ส เจ้าของ **คอร์เวท** ได้ค้นคว้าเรื่องสปริงไฟเบอร์กลาสมาตั้งแต่ปี 2521 เพื่อจะผลิตและนำมาใช้กับรถรุ่นปี 2524 พอปี 2523 วิศวกรก็เริ่มมั่นใจในคุณสมบัติของสปริงไฟเบอร์กลาส แต่เมื่อเริ่มนำมาใช้กับรถก็เกิดปัญหาที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนในขณะทดลอง **คอร์เวท** ต้องใช้สปริงเหล็กแบบเดิมไปเรื่อย ๆ ก่อน จนกระทั่งต้นปี 2523 จึงนำสปริงไฟเบอร์กลาสมาใช้กับล้อหน้า และใช้กับล้อหลังในปี 2527



ล้ออลูมิเนียมหล่อ ผ่านการทดสอบกับรถแข่งมาแล้ว





ชิ้นส่วนของพลาสติคในรถ คอร์เวท, ขอบคิ้ว, ชิ้นส่วนตัวถัง และชิ้นส่วนภายใน ทำจากพลาสติคหลายชนิด คิดเป็นน้ำหนัก 15 เปอร์เซนต์ของน้ำหนักรถทั้งหมด

ปัจจุบันสปริงไฟเบอร์กลาสยังคงมีราคาสูงกว่าสปริงโลหะประมาณ 3 เท่า แต่ก็สามารถลดน้ำหนักไปได้ประมาณ 34 กก. และเป็นที่แน่นอนว่าในอนาคตอันใกล้นี้ เมื่อเทคนิคการผลิตดีขึ้น และมีการผลิตใช้งานกันมากขึ้นราคาของสปริง

ไฟเบอร์กลาสก็จะต้องถูกลงอย่างแน่นอน

สปริงไฟเบอร์กลาสมีอายุการใช้งานนานกว่าสปริงโลหะถึง 5 เท่าตัว เมื่อคอร์เวทที่ใช้สปริงไฟเบอร์กลาสปรากฏโฉมครั้งแรก วงการยานยนต์ทั่วโลกต่างตื่นเต้นกันไปทั่ว

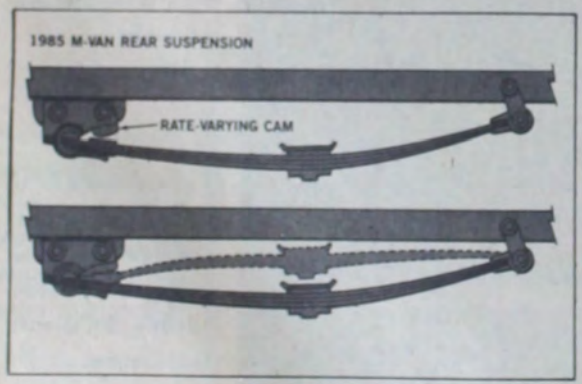
อย่างไรก็ดีการใช้สปริงแผ่นแบบแผ่นเดี่ยววางขวางเพื่อรับน้ำหนักในรถคอร์เวท เป็นเรื่องไม่ยากเพราะแผ่นสปริงทำหน้าที่เป็นเพียงสปริงเท่านั้น ส่วนจุดยึดจุดรับแรงของชิ้นส่วนกันสะเทือน อื่นก็มีชิ้นส่วนอื่นอีกหลายชิ้นรับหน้าที่ไป

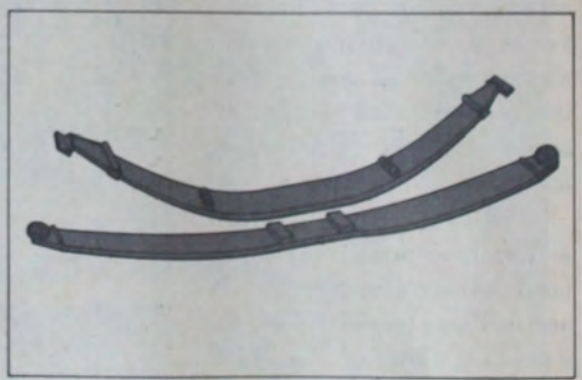
วิศวกรของ **เจเนอรัล มอเตอร์ส** มีโครงการที่จะใช้แผ่นสปริงไฟเบอร์กลาสวางตามแนวยาว ดังเช่นที่ใช้กันอยู่ในรถทั่ว ๆ ไปกับรถ **แอสโตร** ตู้ แต่ก็มีปัญหาที่ค่อนข้างซับซ้อนกว่าที่ใช้กับรถ **คอร์เวท** คือ **แอสโตร** เป็นรถที่มีอัตราการรับน้ำหนักบรรทุกระหว่างไม่ได้บรรทุกกับขณะบรรทุกที่แตกต่างกันมาก ดังนั้นการรับแรงของสปริงจึงต้องเป็นแบบอัตราก้าวหน้า และการยึดแผ่นสปริงแบบวางตามยาวนี้ นอกจากแผ่นสปริงจะต้องรับน้ำหนักตัวรถแล้ว ยังต้องรับแรงบิดที่เกิดจากการขับเคลื่อนและแรงดันด้านข้างจากการขับเข้าโค้งอีกด้วย

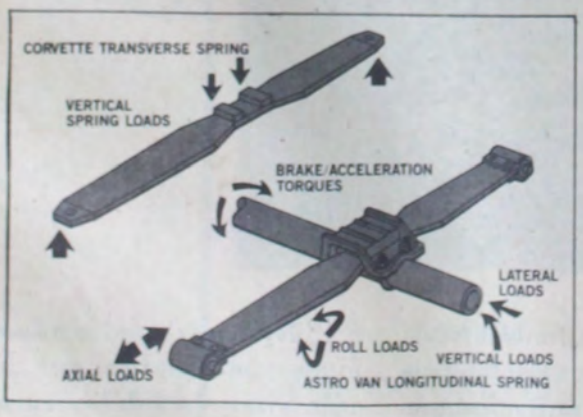
วิศวกรของ **เจเนอรัล มอเตอร์ส** นั่งคิดนอนคิดวิธีแก้ไขปัญหานี้อยู่ตลอดเวลา จนในที่สุดก็สำเร็จได้ในห้องรับประทานอาหาร โดยวิศวกรได้ใช้กระดาษเช็ดปากสเกทช์รูปอย่างคร่าว ๆ

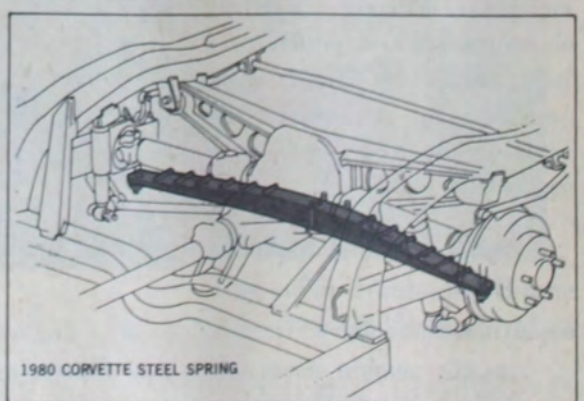
และในอีกสามเดือนต่อมา ความคิดเหล่านั้นก็พร้อมที่จะพิสูจน์ว่าเป็นไปได้!

การจัดให้แหนบสปริงน้อยแผ่นสามารถรับแรงในอัตราก้าวหน้า (ยิ่งบรรทุกหนัก สปริงจะยิ่งแข็ง) โดยการใช้









บน : การทำงานของแหนบสปริงแบบอัตราก้าวหน้าของรถ แอสโตร
ล่าง : เปรียบเทียบการทำงานของสปริงวางขวาง (บน) และสปริงแหนบวางตามยาวที่ต้องรับแรงมากแบบกว่า

บน : สปริงไฟเบอร์กลาสหน้าและหลังของคอร์เวท
ล่าง : สปริงแหนบโลหะหลายแผ่นที่ล้อหลังของคอร์เวทแบบเก่า

หมอนรองรับหนุนแผ่นสปริงเมื่อบรรทุกหนัก ทำให้ช่วงรับน้ำหนักของสปริงสั้นลงหรือเท่ากับทำให้สปริงแข็งขึ้นนั่นเอง

แม้วิธีง่าย ๆ นี้จะช่วยให้วิศวกรแก้ไขปัญหาการออกแบบจนลุล่วงไปด้วยดีก็ตาม แต่ปัญหาที่สำคัญที่สุดก็ยังคงมีอยู่ ปัญหานั้นก็คือ การชักจูงให้ลูกค้าผู้ซื้อรถยอมรับความก้าวหน้าใหม่ทางเทคโนโลยี ซึ่งดูเหมือนว่าไม่ง่ายนักที่จะอธิบายให้ลูกค้าเชื่อว่าแหนบบาง ๆ เพียง 2-3 แผ่นจะสามารถรับน้ำหนักบรรทุก และใช้งานได้ดีเหมือนกับแหนบเหล็กสิบแผ่นซ้อนกัน

เจเนอรัล มอเตอร์ส คาดไว้ว่าแหนบไฟเบอร์กลาสจะได้รับความนิยมและยอมรับมากขึ้นเรื่อย ๆ คาดกันว่าภายในเวลาสามปีจากนี้ **จีเอม** จะผลิตแหนบไฟเบอร์กลาสกว่า 3.4 ล้านชิ้น เพราะแนวโน้มของการออกแบบรถในอนาคตจะมีเส้นสายของฝากระโปรงหน้าต่ำ เพื่อให้ได้ผลทางอากาศพลศาสตร์ที่ดี ระบบกันสะเทือนแบบแมคเฟอร์สัน สตรัท จึงออกจะไม่เหมาะสมในด้านการใช้เนื้อที่และความสูง นักออกแบบรถยนต์คงจะต้องหันมาใช้ระบบสปริงแผ่นวางขวางมากขึ้น และนอกจากนั้น ระบบกันสะเทือนแบบใหม่นี้ยังช่วยให้การประกอบรถยนต์ในโรงงานทำได้ง่ายและรวดเร็วขึ้น

นอกจาก **จีเอม** แล้ว **ฟอร์ด** แห่งสหรัฐฯ ก็เริ่มสนใจพัฒนาวัสดุสังเคราะห์ขึ้นมาใช้เป็นชิ้นส่วนสำคัญ ๆ ของรถยนต์ **ฟอร์ด** กะการณ์ไว้ว่าจะนำสปริงสังเคราะห์มาใช้กับรถพิคอัพที่จะผลิตในปี 2529 นี้... *ขณะนี้ฟอร์ดกำลังทดสอบรถคันดังกล่าวอยู่ในสนามทดสอบในรัฐอริโซนา*

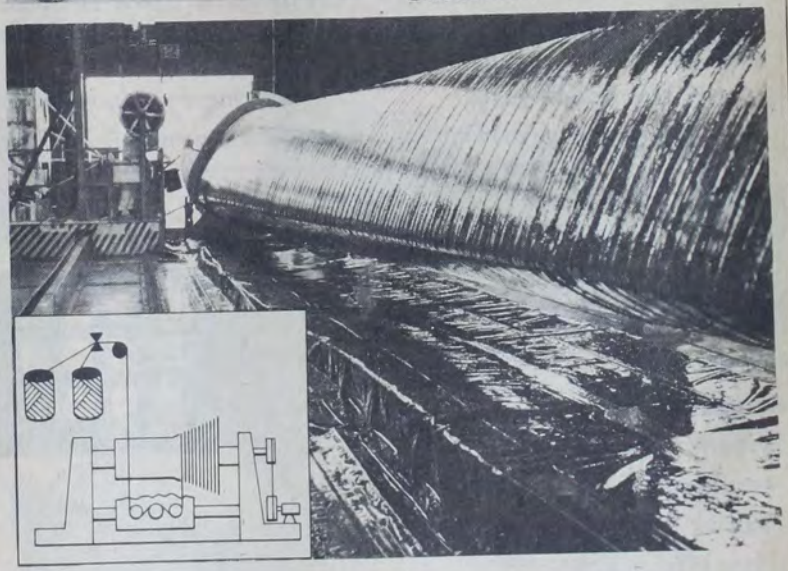
การผลิตชิ้นส่วนที่ต้องรับแรงสูงด้วยวัสดุสังเคราะห์นี้เป็นการนำเอาเทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานมาใช้ ชิ้นส่วนของเครื่องบินรบหลายจุดได้ใช้สารสังเคราะห์เป็นเส้น ๆ พันขึ้นรูป เช่น ส่วนถังเชื้อเพลิง ส่วนหัวกรวยของเครื่องบินเป็นต้น ถังที่รับแรงดันสูงนี้วิศวกรเรียกกันเล่น ๆ ว่า "เหมือนเล่นพันด้ายด้วยกาว" ส่วนชื่อที่เป็นทางการของการผลิตคือ "ฟิลาเมนท์ ไวน์ดิง" โดยใช้สารสังเคราะห์เช่น ไฟเบอร์กลาสหรือคาร์บอน กราไฟท์ไฟเบอร์พันรอบแบบที่กำลังหมุนจนได้รูป แล้วเคลือบน้ำยาเพื่อยึดให้อยู่ตัว หลังจากนั้นจึงอัดด้วยแบบ แล้วส่งเข้าอบด้วยความร้อน เพื่อให้น้ำยาแห้งและแข็งตัว

เพลงกลางไฟเบอร์ ของฟอร์ด ชิ้นเดียว ใช้แทนโพลาโลหะสองท่อน



เพลากลางที่ใช้กราไฟท์พัน เบากว่าแบบใช้ท่อเหล็กถึง 4.5 กก. ซึ่งจะทำให้การสมดุลดีขึ้น ลดเสียงรบกวน ลดการสั่นสะเทือน และลดการกระตุกกระแทก เนื่องจากหยุ่นตัวดีกว่าโลหะ จึงไม่มีการกระแทกกันเมื่อเพลาหมุน เป็นผลให้การขับขี่นิ่มนวลขึ้น ยืดอายุการใช้งานของกากบาดและเฟืองท้าย

"ฟิลาเมนท์ ไวน์ดิง" พันเส้นไฟเบอร์ที่ชุ่มด้วยน้ำยาบนแบบวิธีการผลิตอย่างละเอียด ยังคงปิดเป็นความลับ



กว่าที่จะพัฒนาเพลากลางกราไฟท์ขึ้นมาจนสำเร็จ วิศวกรผู้ออกแบบต้องทุ่มเทการทำงานอย่างมากมาย ทั้งนี้เพราะสูตรการคำนวณแรงบิด แรงเค้น ที่เคยใช้กับโลหะนั้น ใช้กับสารสังเคราะห์ไม่ได้เลย ปัจจุบันวิศวกรมีความรู้ ความชำนาญในการออกแบบและคำนวณเกี่ยวกับคุณสมบัติของสารสังเคราะห์ได้ดีขึ้น และกำลังพัฒนาเพื่อนำมาใช้กับชิ้นส่วน

อื่น ๆ อีกต่อไป

นอกเหนือจากชิ้นส่วนดังกล่าวแล้ว ฟอร์ด ก็กำลังทดลองใช้ลูกสูบที่ทำมาจากคาร์บอนไฟเบอร์หล่อในพลาสติคคุณภาพสูง โดยมีโลหะเป็นส่วนประกอบตรงส่วนที่เป็นห้องเผาไหม้เท่านั้น ลูกสูบนี้เมื่อใช้ร่วมกันกับก้านสูบกราไฟท์ ไฟเบอร์จะทำให้สามารถลดน้ำหนักที่ต้องเคลื่อนที่กลับไปมา อันเป็นสาเหตุของความสั่นสะเทือน ในเครื่องยนต์ขนาดสูงกว่าสองลิตรขึ้นไป ถ้าเป็นเครื่องสี่สูบเรียงจะมีอาการสั่นสะเทือนสูงมาก แต่เมื่อใช้ชิ้นส่วนที่ทำจากสารสังเคราะห์ ซึ่งมีน้ำหนักเบากว่าชิ้นส่วนที่ทำจากอลูมินัมถึง 25 เปอร์เซนต์นี้ก็จะช่วยแก้ปัญหาได้

ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ที่จะใช้วัสดุใหม่นี้คือก้านกระทุ้งวาล์ว โดยการใช้เทคนิคการผลิตแบบเดียวกันกับคันเบ็ดตกปลา วิธีการก็คือ พันไฟเบอร์ที่ชุ่มด้วยน้ำยารอบ ๆ แกนเหล็ก เมื่อแห้งแล้วก็ดึงแบบออก แล้วนำมาตัดเป็นท่อน และใส่ชิ้นส่วนโลหะเล็ก ๆ เข้าที่ปลายทั้งสองข้างเพื่อกันการสึกหรอ

นอกจากบริษัทรถยนต์ยักษ์ใหญ่แล้ว บริษัท กูดเยียร์ ก็ได้พัฒนาวงล้อพลาสติคมานานกว่าสิบปีแล้ว และสามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ได้จนเรียบร้อย วงล้อพลาสติคนี้น้ำหนักเบากว่าล้อแมกซ์ถึงร้อยละ 17 และเบากว่าล้อเหล็กธรรมดาร้อยละ 40

นอกจากจะทำให้ประหยัดน้ำมันขึ้นแล้ว ยังช่วยลดน้ำหนักที่ไม่รองรับโดยสปริงได้ถึงร้อยละ 35 อีกด้วย

ก่อนหน้านี้วิศวกรพบปัญหาว่านักล้อจะไม่แน่นหลังจากการใช้งาน และเมื่อเวลาเบรคความร้อนจากจานเบรคจะทำให้พลาสติคยืด และหลุดออกจากดุมโลหะ แต่หลังจากใช้เวลาพัฒนาประมาณปีครึ่ง โดยเปลี่ยนแปลงสูตรผสมทางเคมีของสารสังเคราะห์ โดยใช้ไฟเบอร์กลาสเป็นวัสดุ ปัญหาเหล่านี้ก็แก้ให้ลุล่วงไปได้

ปัจจุบันล้ออโลหะ 4,000 วงล้อกำลังได้รับการทดสอบจากการใช้งานจริง และยังต้องใช้เวลาอีกระยะหนึ่งกว่าล้ออโลหะนี้จะพร้อมสำหรับยานยนต์บนถนน

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) ผู้บริหารเดิมอาซาเทวี





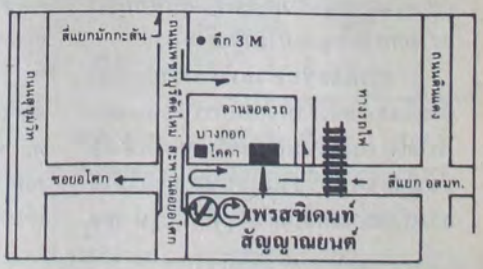




PIONEER KENWOOD

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

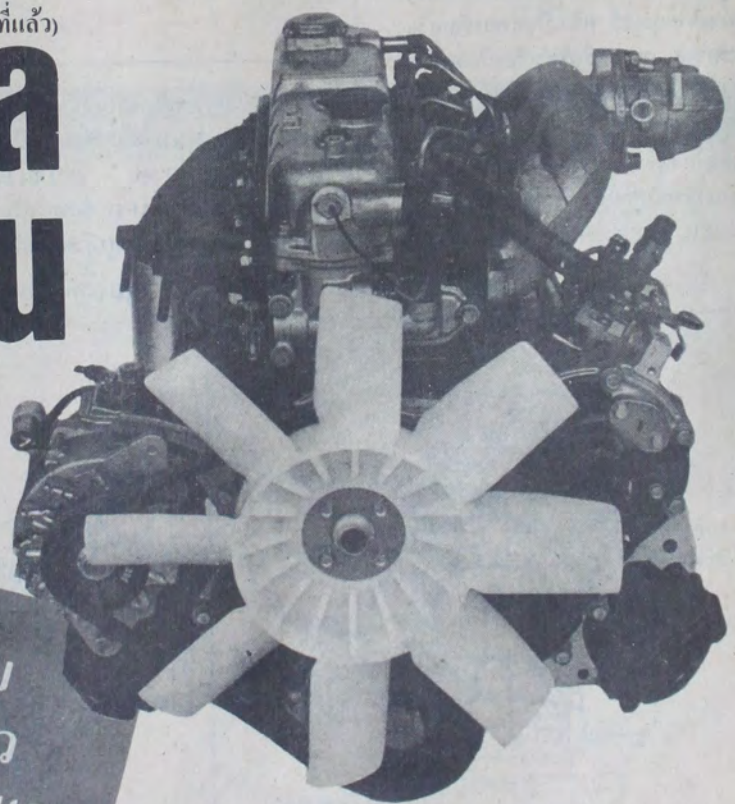
TEN ALPINE Sansui



(ต่อจากฉบับที่แล้ว)

ดีเซลชาวบ้าน

เครื่องยนต์แบบโอเวอร์เฮดวาล์วและโอเวอร์เฮดแคม



(ตอนที่ 3)

โดยชาวรถ

ก่อนที่จะนำท่านผู้อ่านให้รู้ซึ้งถึงภายในเครื่องยนต์ดีเซล กระผมขอให้ท่านผู้อ่านได้เข้าใจกับส่วนประกอบภายนอกของเครื่องยนต์ดีเซลก่อนคือ หลาย ๆ ท่านคงจะได้ยินคำโฆษณาว่ารถคันนี้ใช้เครื่องยนต์รุ่นโอเวอร์เฮดวาล์ว (OHV = OVER HEAD VALVE) และใช้เครื่องยนต์รุ่นโอเวอร์เฮดแคมชาฟท์ (OHC = OVER HEAD CAMSHAFT) กระผมขอแนะนำให้ท่านซึ่งยังไม่เข้าใจในเรื่องเหล่านี้ให้เข้าใจก่อน ๆ ที่จะพูดถึงรายละเอียดของเครื่องยนต์ดีเซลต่อไป เพราะอย่างน้อยจะทำให้ท่านนำไปพิจารณาในการที่จะเลือกใช้รถให้ถูกต้องกับงานหรือความต้องการ หรือสามารถที่จะอธิบายให้เพื่อนฝูง, ญาติพี่น้องให้เข้าใจ เครื่องยนต์ดีเซลที่นิยมใช้กันอยู่ในปัจจุบันนี้ มีการจัดวางเพลาลูกเบี้ยว (CAMSHAFT) ไว้ 2 แบบ คือ

1 แบบเพลาลูกเบี้ยวอยู่ข้างเสื้อสูบ ส่งกำลังไปขับลิ้นโดยผ่านทางลูกถ้วย, ก้านส่งลิ้น, กระเดื่องกดลิ้น และลิ้นซึ่งอยู่บนฝาสูบ แบบนี้เรียกว่าลิ้นอยู่บนฝาสูบ เพลาลูกเบี้ยวอยู่ข้างเสื้อสูบหรือโอเวอร์เฮดวาล์ว (OHV)

การสังเกตว่าเครื่องยนต์ดีเซลนี้เป็น

แบบโอเวอร์เฮดวาล์ว คือ

ก. ฝาครอบส่วนบนขนาดเล็ก

ข. มองไม่เห็นสายพานมาขับพุลเลย์หรือเฟืองเพลาด้านบนฝาสูบ (ยังไม่เปิดฝาครอบส่วนบน)

ค. เมื่อเปิดฝาครอบส่วนบนออกมองไม่เห็นเฟืองหรือโซ่มาขับทางด้านบน

ง. มีก้านกระทุ้งส่วนขับกระเดื่องส่วน

จ. เวลาเปิดฝาสูบและถอดออกไม่มีความสัมพันธ์เกี่ยวกับโซ่หรือสายพาน

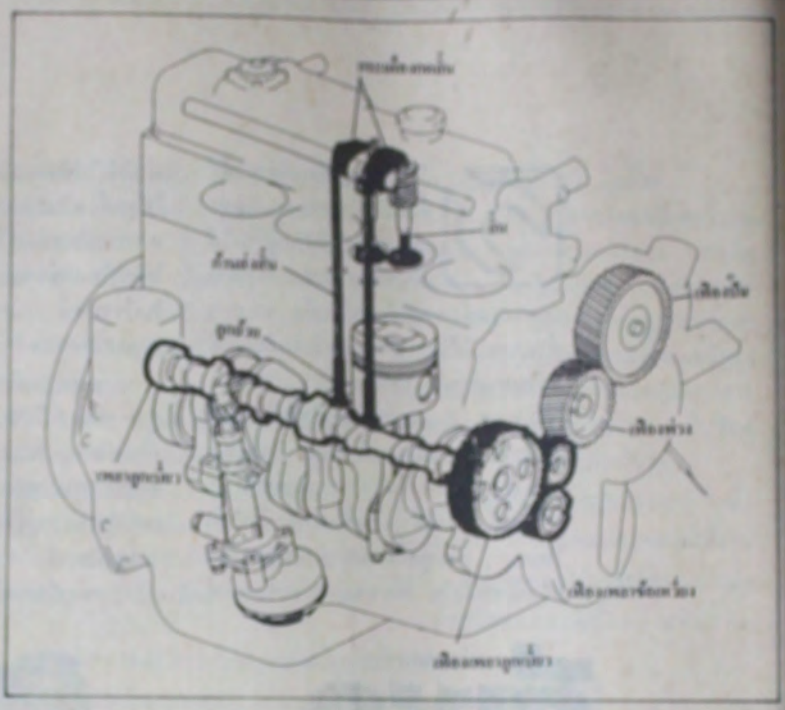
ฉ. รู้จากคู่มือของผู้ผลิตกำหนดให้

ช. ไม่มีเพลาลูกเบี้ยวอยู่บนฝาสูบ

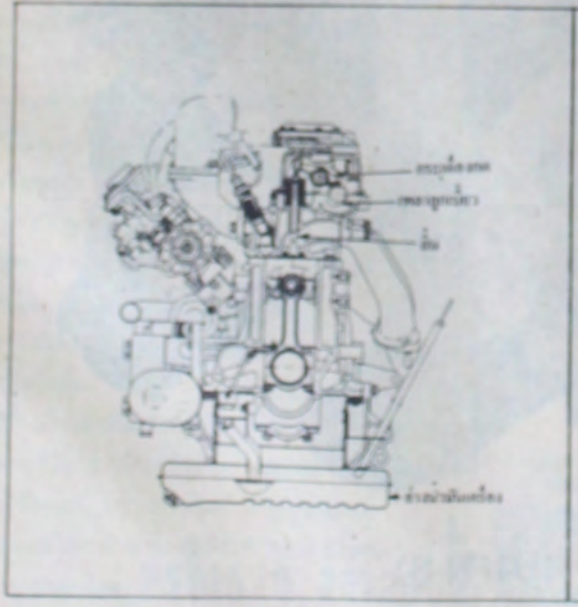
จากข้อต่าง ๆ ดังกล่าวมาแล้วพอที่จะเป็นแนวทางให้ท่านได้สังเกตดูว่าเครื่องยนต์เครื่องไหนใช้การวางเพลาลูกเบี้ยวไว้ที่ไหนของเครื่องยนต์

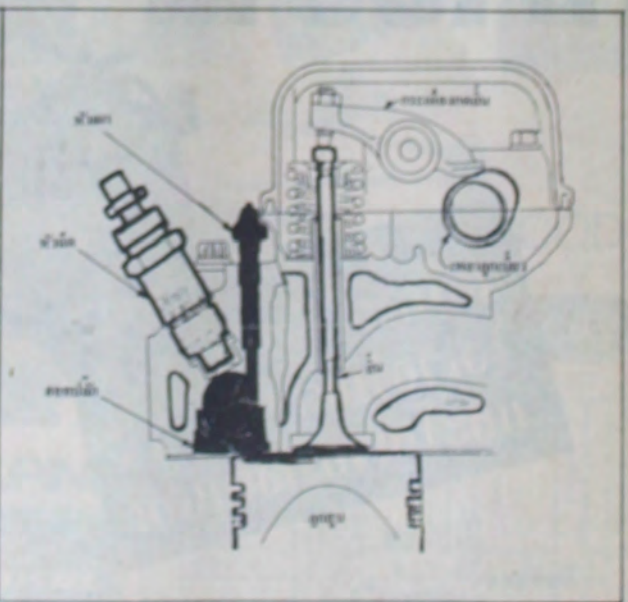
2 แบบที่เอาเพลาลูกเบี้ยวไว้บนฝาสูบ การส่งกำลังมาขับให้ส่วนทำงานอาจจะผ่านจากพุลเลย์ หรือเฟืองเพลาข้อเหวี่ยงผ่านทางสายพานหรือโซ่หรือเฟืองเพื่อมาขับพุลเลย์หรือเฟืองเพลาลูกเบี้ยวที่อยู่บนฝาสูบและขับกระเดื่องกดส่วนหรือลูกเบี้ยวขับส่วนโดยตรงก็แล้วแต่ผู้ผลิตกำหนด ซึ่งอาจจะมีเพลาลูกเบี้ยวอันเดียว (SOHC = SINGLE OVER HEAD CAMSHAFT) คือทำให้ลูกเบี้ยวที่อยู่บนเพลาขับให้ส่วนไอดีและไอเสียทำงานหรืออาจจะแยกเป็นแบบเพลาลูกเบี้ยวคู่ (DOHC = DOUBLE OVER HEAD CAMSHAFT) คือแยกเป็นเพลาลูกเบี้ยว 2 ตัวอยู่บนฝาสูบคือแยกกันขับส่วนไอดีและส่วนไอเสีย ฉะนั้นเมื่อท่านเห็นการโฆษณาไม่ว่าจะเป็นทางโทรทัศน์, วิทยุ หรือดูจากคู่มือที่จะทำให้ได้ทราบได้ทันทีว่าเครื่องยนต์นี้เป็นแบบไหน

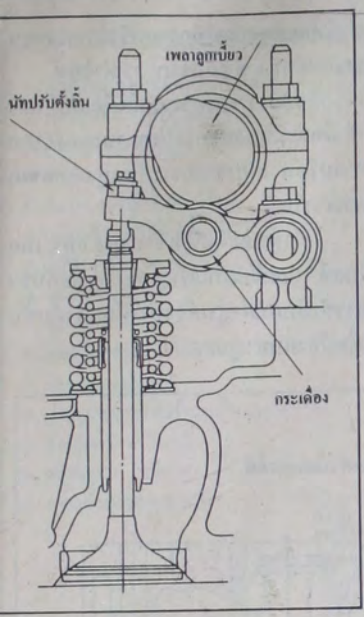
การขับให้เพลาลูกเบี้ยวหมุนนั้นถ้า

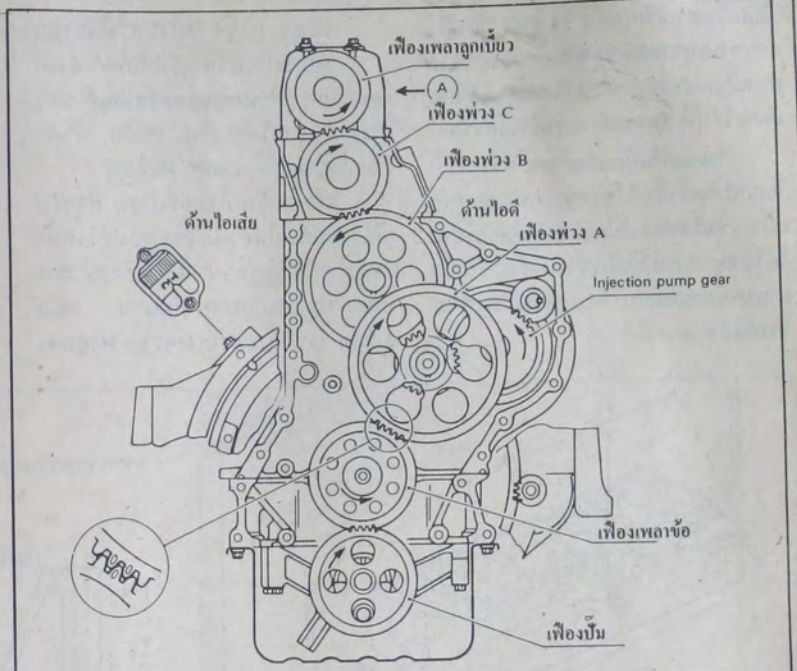


เครื่องยนต์แบบเพลาลูกเบี้ยวอยู่บนฝาสูบ (โอเวอร์เฮดแคมชาฟท์)





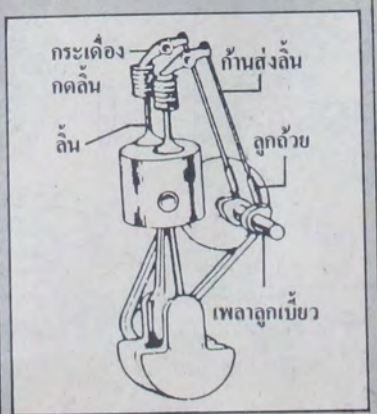


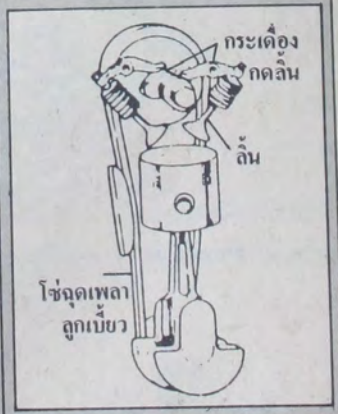


การส่งกำลังขับเพลาลูกเบี้ยวโดยใช้เฟืองพ่วง

สรุปความแตกต่างระหว่างโอเวอร์เฮดวาล์วกับโอเวอร์เฮดแคม

ที่	รายการ	โอเวอร์เฮดวาล์ว	โอเวอร์เฮดแคมชาฟท์
1	การจัดวางเพลาลูกเบี้ยว	อยู่ข้างเสื้อสูบ	อยู่บนฝาสูบ
2	การขับเพลาลูกเบี้ยว	ใช้เฟือง	ใช้เฟืองหรือสายพานหรือโซ่
3	กำลังในการขับลิ้น	สูญเสียไปเพราะส่งผ่านหลายตอน	สูญเสียน้อย
4	การปรับตั้งระยะห่างของลิ้น	ง่าย	ค่อนข้างยุ่งยาก
5	การถอดฝาสูบ	สะดวก	ยุ่งยากเพราะมีตัวต่อ
6	โครงสร้างเสื้อสูบ	ยุ่งยาก	ง่ายกว่า
7	สมรรถนะ	ยังต่ำ	สูง





เป็นเครื่องยนต์ดีเซลเล็ก (4 สูบ) มักจะใช้สายพานเพราะลดเสียงดัง และสะดวกสบายในการบริการ ส่วนเป็นเครื่องยนต์ใหญ่ มักจะใช้เฟืองเพราะต้องการความแข็งแรง

พอจะเห็นข้อแตกต่างระหว่างคำว่าไอเวอร์เสควาล์วกับไอเวอร์เสดแคมชาฟท์แล้ว เพื่อให้ชัดลงไปอีก จึงใคร่ขอให้ท่านได้รู้ถึงความสำคัญของส่วนที่เกี่ยวข้องคือ ฝาสูบของแต่ละแบบ, โครงสร้างและลักษณะการติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ

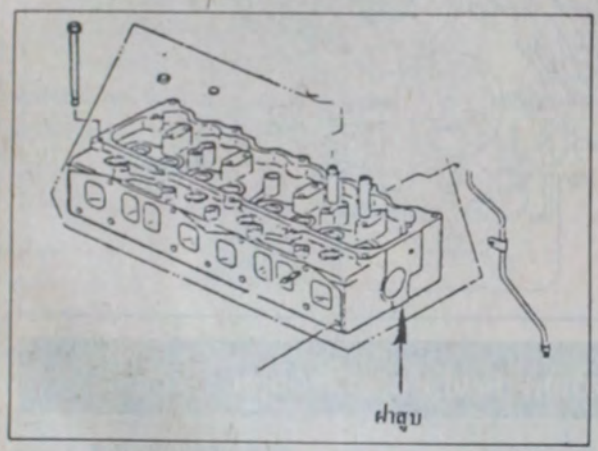
ฝาสูบ (CYLINDER HEAD)

ฝาสูบเป็นส่วนที่ทำให้เกิดกำลังอัด เพราะปิดอยู่ส่วนบนของเครื่องยนต์ ที่ฝาสูบจะมีชุดกลไกของลิ้น, หัวฉีด, หัวเผา และท่อร่วมไอดี–ไอเสีย ติดตั้งอยู่

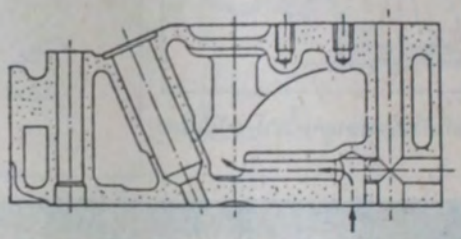
ห้องเผาไหม้จะอยู่ที่ฝาสูบ สำหรับเครื่องยนต์ที่มีห้องเผาไหม้แบบล่วงหน้า (PRECOMBUSTION CHAMBER) และห้องเผาไหม้แบบอากาศหมุนวน หรือสเวิร์ล (SWIRL CHAMBER) ฝาสูบจะทำด้วยเหล็กหล่อที่มีความแข็งแรงทนทานต่อแรงอัดสูง ซึ่งเกิดจากการเผาไหม้

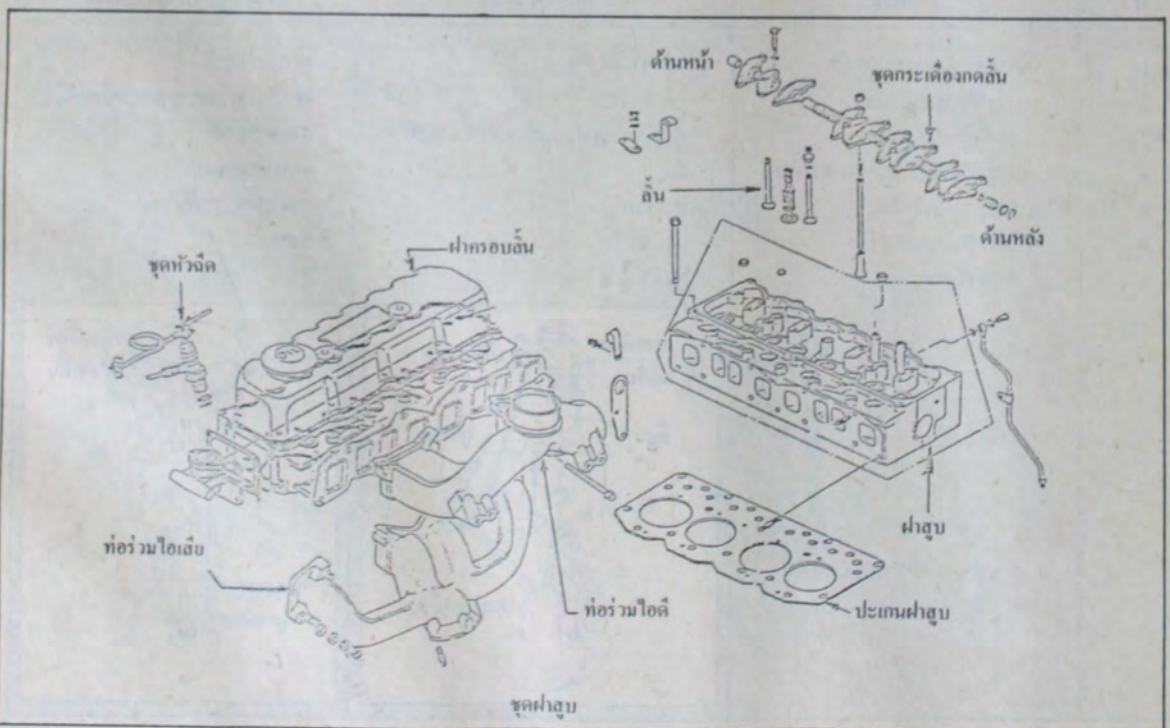
รอบ ๆ ช่องทางของลิ้นไอเสีย และหัวฉีดจะมีช่องทางน้ำไหลผ่านเพื่อระบายความร้อน เนื่องจากความร้อนสูงที่เกิดจากการเผาไหม้

ฝาสูบจะติดตั้งเข้ากับเสื้อสูบโดยโบลท์ และมีปะเกนฝาสูบกั้นอยู่เพื่อกันรั่ว การขันโบลท์ฝาสูบต้องทำให้ถูกลำดับขั้นเพื่อป้องกันฝาสูบคด



การระบายความร้อนหัวฉีดและลิ้น

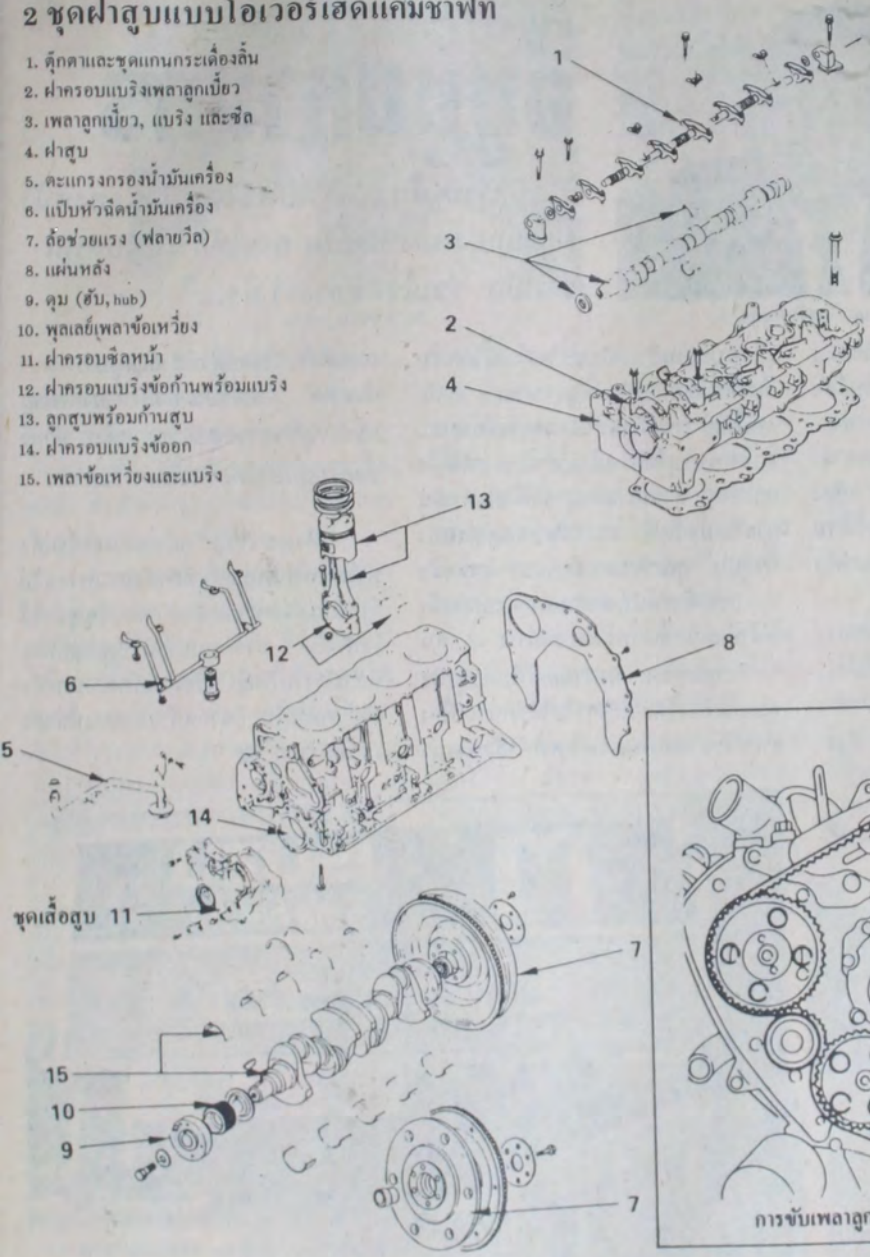




ชุดฝาสูบ

2 ชุดฝาสูบแบบโอเวอร์เฮดแคมชาฟท์

1. ตุ๊กตาและชุดแกนกระเดื่องลิ้น
2. ฝาครอบแบริงเพลาลูกเบี้ยว
3. เพลาลูกเบี้ยว, แบริง และซีล
4. ฝาสูบ
5. ตะแกรงกรองน้ำมันเครื่อง
6. แป๊บหัวฉีดน้ำมันเครื่อง
7. ล้อช่วยแรง (ฟลายวีล)
8. แผ่นหลัง
9. ดุม (ฮับ, hub)
10. พุลเลย์เพลาข้อเหวี่ยง
11. ฝาครอบซีลหน้า
12. ฝาครอบแบริงข้อก้านพร้อมแบริง
13. ลูกสูบพร้อมก้านสูบ
14. ฝาครอบแบริงข้อออก
15. เพลาข้อเหวี่ยงและแบริง





การขับเพลาลูกเบี้ยวด้วยสายพาน

1 ชุดฝาสูบแบบโอเวอร์เฮดวาล์ว

ท่อร่วมไอดี-ไอเสีย (INTAKE & EXHAUST MANIFOLD)

เป็นทางผ่านของอากาศบริสุทธิ์ที่ผ่านหม้อกรองอากาศ ท่อร่วมไอดี ลิ้นไอดี และห้องเผาไหม้ ในจังหวะดูด เมื่ออากาศถูกอัดให้ร้อน น้ำมันถูกฉีดเข้าไปในห้องเผาไหม้ เกิดการลุกไหม้ขึ้นในจังหวะระเบิด แกสที่ได้จากการเผาไหม้ก็จะออกไป ทางลิ้นไอเสีย ท่อร่วมไอเสีย ท่อไอเสียต่อไป

ข้อคิดวันนี้ : เครื่องยนต์ไม่ว่าแบบไหน จะใช้ได้นานก็ขึ้นอยู่กับการใช้และบำรุงรักษา



วัชระ แสงไตรรัตน์นุกูล

เรื่อง : ป้อมน้อย

อีซูซุมหานคร

"...มีความรู้สึกว่า ตัวเองเป็นเสมือนกองหน้า มีฐานกองหลังที่ดีเยี่ยม คอยให้การสนับสนุน ร่วมมือ ร่วมใจ อย่างจริงใจ..."

ขับรถผ่านแถวสามย่าน... พระปิ่นเกล้า...เพชรบุรีตัดใหม่ คงจะเคยผ่านตาสัญลักษณ์เด่นเห็นชัดของศาลาฟาสเตอร์ อีซูซุมหานครมาบ้างแล้ว เพียงแต่คุณจะรู้บ้างไหมว่าศาลาฟาสเตอร์สามสี่แห่งบนถนนที่ว่านี้มีเจ้าของคนเดียวกัน คือ คุณ วัชระ แสงไตรรัตน์นุกูล

คนหนุ่มชื่อนี้...นามสกุลนี้ จบการศึกษาจากอัสสัมชัญพาณิชย์ แล้วจึงได้ก้าวเข้ามาในวงการรถยนต์ คุณ วัชระ บอกกับ "ฟอร์มูลา" ว่า *"ผมอยู่บริษัท แองโกลไทยมอเตอร์ ขายรถฟอร์ดมาเกือบ 13 ปี แล้วจึงย้ายไปอยู่บริษัท ซุปเปอร์คาร์...บริษัท โตโยตาธนบุรี รวมแล้วก็เกือบ 20 ปีแน่ะครับ"*

ด้วยความเชื่อมั่นว่าในปัจจุบันกำลังขายผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพภายใต้สัญลักษณ์ *"อีซูซุ"* ประกอบกับ ได้ยึดหลักนโยบายซื่อสัตย์จริงใจ และพยายามที่จะเข้าใจในสิ่งที่ลูกค้าต้องการ ทำให้ คุณ วัชระ ประสบความสำเร็จในธุรกิจด้านนี้โดยเริ่มต้นจากการเปิดบริษัท อีซูซุมหานคร สำนักงานใหญ่ พระปิ่นเกล้า...สาขาวัดช่องลม... สาขาเพชรบุรีตัดใหม่ เยื้องดิกสหพัฒน์ฯ และล่าสุด สาขาสามย่าน ที่เพิ่งเปิดดำเนินการไปเมื่อวันที่ 23 ธันวาคมที่ผ่านมา ปัจจุบัน คุณวัชระ มีเพื่อนร่วมงานซึ่งประกอบด้วยพนักงานแผนกขายและเจ้าหน้าที่แผนกอื่น ๆ รวมประมาณ 45 คน

คุณวัชระ มีความคิดเห็นต่อธุรกิจรถยนต์เมืองไทยว่ายังคงไปได้อีกนานเนื่องจากเมืองไทยเป็นประเทศที่กำลังพัฒนารถยนต์เป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญต่อการพัฒนาประเทศ *"ผมเชื่อว่ากำลังซื้อยังคงมีอยู่ มันขึ้นอยู่ว่าเราจะสามารถ "ดึง" กำลังซื้อส่วนนั้นมาได้มากน้อยแค่ไหน !"*

ฟังคุณวัชระ กล่าวอย่างมั่นใจแล้ว ทำให้นึกไปถึงคุณ ๆ ที่กำลังมองหารถไม่ว่าจะเป็นเก๋งหรือกระบะ ของอีซูซุมาไว้ใช้สักคัน น่าจะแวะเวียนไปพูดคุยกันดูที่สำนักงานใหญ่ หรือสาขาใดสาขาหนึ่งก็ได้ คนหนุ่ม อนาคตก้าวไกลคนนี้กำลังรอต้อนรับอยู่ ■



สำนักงานใหญ่ พระปิ่นเกล้า
โทร.424-0460, 424-1785



สาขาสามย่าน โทร.251-5021, 251-5783



สาขาติดรร.วัดช่องลม โทร. 314-7124-5



สาขาเพชรบุรีตัดใหม่ (เยื้องดิกสหพัฒน์)
โทร. 314-2736



เกษม เธียรกานนท์

เรื่องและภาพ : สายยศ

ซี ที โปรดักส์

"...เจ้าของรถมักไม่สนใจว่า จะต้องใช้ไส้กรองยี่ห้ออะไร ปล่อยให้เป็นหน้าที่ของ ศูนย์บริการต่าง ๆ...."

ในอนาคตอันไม่ไกลนี้ พฤติกรรมการซื้อของคนไทยจะเปลี่ยนไป โดยจะพิถีพิถันเรื่องคุณภาพและราคาของสินค้าควบคู่กันไปมากขึ้น เนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ สินค้าที่จะขายได้จะต้องเป็นประเภท *"ของดีราคาถูก"* เท่านั้น

ด้วยความเชื่อมั่นในความคิดดังกล่าว ทำให้ **คุณเกษม เธียรกานนท์** ผู้จัดการทั่วไป ของห้างหุ้นส่วนจำกัด ซีที โปรดักส์ ได้ตกลงซื้อลิขสิทธิ์การผลิตไส้กรอง พี เอมซี จากญี่ปุ่น มาทำการผลิตในประเทศไทยที่โรงงานสยามประกอบฟิลเตอร์ ด้วยการสั่งชิ้นส่วนที่สำคัญจากญี่ปุ่นมาประกอบกับชิ้นส่วนอื่น ๆ ที่ทางโรงงานผลิตขึ้นเองตามมาตรฐานของบริษัทแม่

ห้างฯ ซี ที โปรดักส์ นี้เป็นเครือหนึ่งของโรงงานสยามประกอบฟิลเตอร์ ที่แยกตัวออกมาก็เพื่อเป็น ตัวแทนจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของโรงงานและดำเนินการด้านการตลาด โดยเฉพาะ ในวันที่ "ฟอร์มูลา" ไปพบคุณเกษมนั้น ทางห้างฯ เพิ่งเปิดสำนักงาน ได้เพียงสามสัปดาห์เท่านั้น แต่มีการเตรียมทีมงานมากกว่าปีแล้วโดยแต่เดิมทีมงานของคุณเกษม ทั้งหมดประจำอยู่ที่ ห้างหุ้นส่วนจำกัด สหวัฒนา ซึ่งอยู่ในเครือ ของสยามประกอบฟิลเตอร์ เช่นกัน

ในช่วงแรกนี้ ทางห้างฯเป็นตัวแทนจำหน่ายผลิตภัณฑ์เพียง 2 ชนิด คือไส้กรอง พีเอมซี และน้ำยาล้างรถ เบตาแวกซ์ ซึ่งคุณเกษมได้ซื้อสูตรส่วนผสมน้ำยานี้จากบริษัทผู้ผลิตในเยอรมนี และอีกไม่นานก็จะมีผลิตภัณฑ์ ประเภท "คาร์แคร์" เพิ่มขึ้น ขณะนี้อยู่ในระหว่างการวิจัยตลาด

คุณเกษมได้เปิดเผยถึงสาเหตุที่หันมาจับงานด้านการตลาดทั้ง ๆ ที่จบการศึกษาด้านวิศวกรรมจากประเทศญี่ปุ่นว่า

"แต่เดิมสินค้าประเภทอะไหล่เครื่องยนต์ เช่น ไส้กรอง นี้ ผู้ผลิต หรือผู้จัดจำหน่ายมักไม่ค่อยเห็นความสำคัญของการโฆษณาประชาสัมพันธ์ มุ่งแข่งขันในด้านราคาอย่างเดียว เพราะเป็นสินค้าที่ *"คนซื้อไม่ได้ใช้ คนใช้ไม่ได้ซื้อ"* คือเจ้าของรถมักไม่สนใจว่าจะต้องใช้ไส้กรอง ยี่ห้ออะไร ปล่อยให้เป็นหน้าที่ของศูนย์บริการต่าง ๆ ที่จะเลือกใส่ให้เอง แต่ปัจจุบันและในอนาคตคนซื้อจะคำนึงถึงคุณภาพและราคามากขึ้น เราจึงต้องการให้เจ้าของรถหรือ ศูนย์บริการต่าง ๆ รู้จักสินค้าของเราและเจาะจงเลือกใช้สินค้าของเราทุกครั้งซึ่งต้องอาศัยการโฆษณาประชาสัมพันธ์ เข้าช่วยอย่างมาก"

นับเป็นเรื่องน่ายินดี ที่ประเทศของเรามีกลุ่มผู้ผลิตที่เล็งเห็นคุณค่าของการประชาสัมพันธ์ และพิถีพิถันกับคุณภาพสินค้า ยิ่งกว่าการค้ากำไร ท่านที่สนใจ "ของดีราคาถูก" ทั้งสองชนิดดังกล่าว เชิญติดต่อโดยตรงได้ที่ **คุณเกษม เธียรกานนท์** ห้างหุ้นส่วนจำกัด ซีที โปรดักส์ 10/2 ซอยโรงเลี้ยงเด็ก ถนนบำรุงเมือง กทม.10100 โทร.221-7174, 223-6572



ไส้กรอง พี เอม ซี
และน้ำยาล้างรถเบตาแวกซ์



มวยแทน



เรียบสนามแข่ง

เริ่มต้นศักราชใหม่ กีฬาแข่งรถเมืองไทยก็ประชดเศรษฐกิจอันยอบแย่บ ด้วยการจัดแข่งยุบยับตลอดปี... มากน้อยแค่ไหนก็ดูกันแค่เดือนแรกของปีก็แล้วกัน เพราะมีให้ล่อกันทุกอาทิตย์.....● จะเท็จจริงแค่ไหนไม่มีใครยืนยันได้ แต่กระแสข่าวบนโต๊ะกลมของชมรมคอทองแดง ที่กระชุ่นแถลงอย่างกระชุ่มกระชวยโดยไม่มีการขวยว่า เฉพาะในปีนี้จะมีการแข่งให้เล่นกันไปยันปลายปี โดยไม่มีเว้นแม้แต่อาทิตย์เดียว!.....● ขอแสดงความยินดีกับ **พิทักษ์ ปราดเปรื่อง** และกลุ่ม **อินเตอร์ฯ สปีดเวย์** ที่ฟันฝ่าอุปสรรคจนสนาม **พัทยาเซอร์กิท** สำเร็จลุล่วงสมความตั้งใจ... และการแข่งขันเพื่อแนะนำสนามเมื่อ 11-12 มค. ที่ผ่านมานี้ ก็ผ่านพ้นไปด้วยดี.....● การแข่งขันจักรยานยนต์วิบากที่ยืนยงคงกระพัน และประสบความสำเร็จสูงสุด ก็ต้องยกให้กลุ่ม **สมาพันธ์แข่งรถแห่งประเทศไทย** โดย **ธงชัย วงศ์สวรรค์**... และเมื่อกลางดึกของวันที่ 11 มค. ที่ผ่านมานี้ก็หอบหิ้ว **วัชระ ปัญจมูล** แชมป์โมโตครอสแห่งประเทศไทย บินไปกินโรตี เอ้ย! ร่วมประลองยุทธกับนักแข่งระดับแชมป์จากยุโรป ที่เมืองปูนา ประเทศอินดะระเดียจะนายจำ... ป่านนี้คงแหวกส่าหรีเพลินกันไปแล้ว.....● ให้การสนับสนุนกันมาหลายปี และปีนี้ก็เชื่อว่า **มร.ไบร์อัน บอลด์วิน** กรรมการผู้จัดการ **บริษัท คาสตรอล (ไทยแลนด์) จำกัด** ก็คงจะสนับสนุน **คาสตรอล โมโตครอส แชมเพียนชิพ '86** อีกเช่นเคย... และงานนี้ **ศุภกิจ ลาภทวีโชค** ผจก. ฝ่ายการตลาดก็คงต้องเหนื่อยเหมือนเดิม.....● พอสนาม **พัทยาเซอร์กิท** เปิดใช้งานได้ **ประพัฒน์ เกตุมงคล** คนดังของ **สยามยามาฮา** ก็เปิดสอนการขับขี่รถแข่งหลักสูตรพิเศษเมื่อปลายเดือนธันวาคมที่ผ่านมา ผู้ที่พิสมัยความเร็วคงได้รับเทคนิคใหม่ ๆ ไปใช้เรียบร้อยกันแล้ว.....● เช่นเดียวกับ "คุณอ้วน" **พรพินิจ พรประภา** ที่ส่ง **นิสสัน** ไปกวาดรางวัลในสนาม **พัทยาเซอร์กิท** และรุ่งขึ้นอีกวันก็นำ **เคนจิ โตฮิรา** แชมป์ **เจแพน ซูเพอร์ สปอร์ท ซีดาน '85** มาสอนและแนะนำเทคนิคในการขับรถแข่ง.....● ถึงจะไม่ตั้งทีมขึ้นมาอย่างเป็นทางการ แต่ก็เชื่อได้ล้านเปอร์เซนต์ว่า... ความ



ขอบคุณหลาย ๆ **ธงชัย วงศ์สวรรค์** มอบไล่ห์ขอบคุณแก่ **มร.ไบร์อัน บอลด์วิน**แห่ง**บริษัท คาสตรอล (ไทยแลนด์) จำกัด** ที่สนับสนุน **คาสตรอล โมโตครอส แชมเพียนชิพ '85**

สะกิดความเร็ว

ลา...เอ้ย...ลา...ขึ้นต้นเป็นมะลิซ้อน!!! พอแตกใบอ่อน....ไหงกลายเป็นดอกกัญชา !?!

ผู้สื่อข่าวริมขอบสนาม, สาขาพัทยาเซอร์กิท, เดินขาเอียงกระจายเสียงเปิดรายการมาว่า

เขยิบ...เขยิบ...เขยิบเข้ามาซิ!

อา...เรื่องเอกของผู้สื่อข่าวขาเอียงวันนี้ ก็คือเรื่องการประท้วงน้ำหนักของการแข่งรถในรุ่นโชว์รูมอายุไม่เกิน 25 ปีนั่นเอง!

ผู้สื่อข่าวขาเดี้ยง เอียงขากระซิบบอกว่า....

เรื่องของเรื่องมีอยู่ว่า, ตามกติกาก่อนการแข่งขัน ผู้เข้าแข่งขันทุกคนจะต้องนำรถมาชั่งน้ำหนัก เพื่อเชคว่าพิกัดน้ำหนักของรถตรงตามที่ผู้เข้าแข่งขันหรือหัวหน้าทีมแจ้งเอาไว้หรือไม่?

และเมื่อสิ้นสุดการแข่งขัน, รถแข่งทุกคันก็ต้องชั่งน้ำหนักกันใหม่อีกครั้งหนึ่ง!

น้ำหนักใครจะแจ้งไว้เท่าไหร่?.... ใครจะขาดใครจะเกิน? เรื่องนี้, ข้าพเจ้ามิทราบได้!!!

แต่ถ้ารถคันไหน? ได้ลงไปแร่ดในสนามก็น่าจะถือว่า....

ได้ผ่านการตรวจสอบอย่างถูกต้องจากคณะกรรมการเป็นที่เรียบร้อยแล้ว!

ผู้สื่อข่าวขาเอียง (เจ้าเก่า) กระชุ่นแถลงต่อไปอีกว่า...เมื่อการแข่งขันสิ้นสุดลง รถนิสสัน ซันนี ของ **เฮียพรพินิจ พรประภา** กระชวกตำแหน่งที่ 1....มี**ฟอร์ด** จากค่าย **นิว เอรา** เข้ามาสะเดิ้บตำแหน่ง 2-3 และตามมาเป็นอันดับ 4 ด้วย **ซูบารุ**

พอผลออกมาอย่างนี้ ก็มีการประท้วงกันขึ้น !?!

ทะแรก, กรรมการตรวจสภาพ, แถลงข่าวโชะเชะว่า...มีนักแข่งส่งเรื่อง

ประท้วงว่า รถที่กระชวกตำแหน่ง 1 ถึง 3 นั้น น้ำหนักไม่ถึงตอนชั่งเมื่อสิ้นสุดการแข่งขัน !!

"เสี่ยอ้วน" ของนิสสันก็ท้วงไปว่าน้ำหนักจะถือตามอะไร?...แต่ทางนิสสันถือตามใบจดทะเบียนที่ออกให้โดยกองทะเบียนกรมตำรวจ...และก็ได้แจ้งไปตามนั้น !

พอเสี่ยอ้วนเตะลูกโด่งไปอย่างนี้... กรรมการตรวจสภาพก็ยิงลูกตามน้ำสวนกลับมาว่า....

ทางกรรมการตรวจสภาพถือตามน้ำหนักที่ทางโรงงานแจ้งมาในใบโฆษณา!?!

ผู้สื่อข่าวขาอิยงคนเดิม, อมยิ้มแก้ขวยแล้วแถลงต่อไปว่า น้ำหนักที่ถือตามใบทะเบียนกรมตำรวจ กับน้ำหนักที่โรงงานแจ้งมานั้นมันไม่เท่ากัน!

ของใครจะมาก ของใครจะน้อย เรื่องนี้ข้าพเจ้าผู้น้อยก็ไม่ทราบเช่นกัน!?!

แต่ถ้าจะให้ดูตามเหตุผลกลไกกันแล้ว มันก็ถูกกันทั้งสองฝ่าย!

พอกรรมการตรวจสภาพยิงลูกตามน้ำสวนมาเช่นนี้ "เสี่ยอ้วน" ของนิสสันก็ยิงลูกเลียดสวนกลับไปอีกว่า....

ถ้าน้ำหนักไม่ถึง เหตุไฉน, ทำไมกรรมการตรวจสภาพถึงเปิดไฟเขียวผ่านตลอดให้ลงแข่งได้...แต่พอชนะแล้วทำไม...ทำไม ถึงเปิดไฟแดงเพื่อประท้วงด้วยละ?

ผู้สื่อข่าวขาอิยง, กระชุ่นแถลงต่อไปอีกว่า...พอ "เสี่ยอ้วน" เสียงแข็งขอดูจม.ประท้วง การณ์กลับพลิกหน้าพลิกหลังกลายเป็นว่านักแข่งไม่ได้ออกแรงประท้วง แต่กรรมการตรวจสภาพเองนั่นแหละที่เป็นผู้ประท้วงเอง

เรียกว่า กรรมการตรวจสภาพประท้วงผลการตรวจสภาพของตัวเองนั่นแหละ!

ผู้สื่อข่าวขาอิยง, กระชุ่นแถลงเสร็จ รีบควักโพยผลการแข่งขันออกมาให้ข้าพเจ้าพิจารณา! *โอลัลล้า!.....*

ข้าพเจ้าลองบังอาจสะกิบลิ้นตำแหน่ง 1-3 ตามคำประท้วงออกดู...ตำแหน่งที่ 4 ก็จะวิ่งมาจ่อหัวคิวรอสะเด็บตำแหน่งที่ 1 แทน!

และไอ้ตำแหน่งที่ 4 ที่จะขึ้นมาสะเด็บที่ 1 นั้น บรรดาผู้รู้, ผู้สันทัดกรณี, เขาว่ากันว่า...

เป็นรถที่กรรมการตรวจสภาพท่านหนึ่ง....เขามีเอี่ยวได้-เสีย อุตส่าห์สปอนเซอร์ส่งลงไปแร่ดเอง!

เรื่องของเรื่องมันก็เลยเป็นข้อกังขาครหานินทาในหมู่ผู้ชอกแชกว่า....

การประท้วงเบื้องนี้...มันมีแบคกราวนด์อะไรอยู่บ้าง ?

เรื่องนี้, ต้องให้คณะกรรมการสนามหลาย ๆ ฝ่าย พิจารณาตัดสินว่าน่าจะให้เป็นลูกจุดโทษหรือไม่ ?!?

แต่เรื่องก็จบลงได้, เมื่อไลน์แมนยกธงบอกว่าเป็นลูกออฟไซด์เสียก่อน

การประท้วงตกไป....ผลยังคงเดิม!

เรื่องนี้ข้าพเจ้าผู้น้อย, ชักมันส์ปาก อยากจะแนะนำว่า..*ครั้งต่อไปกรรมการตรวจสภาพควร หาข้อมูลที่ถูกต้องของน้ำหนักรถจากผู้ประกอบเป็นหลักฐานที่ถูกต้องก่อนที่จะเปิดไฟเขียวให้แข่ง,* ถ้าพบว่ารถคันไหนน้ำหนักไม่ถึงเปะ ๆ ตอนตรวจ ก็จงชี้แจงแถลงไขให้นำรถไปทำกันใหม่...แก้ได้ก็ลงได้...ถ้าแก้ไม่ได้ก็เปิดไฟแดงเบรคเอาไว้เลย อย่าปล่อยให้ลงไปเข่ง เพราะจะได้ไม่ต้องลุ้นกันถ้าเกิดชนะ

ถ้าจะให้ดีกรรมการเองควรจะสะกิ้บลิ้บตัวเอง อย่าส่งรถลงแข่ง!

เพราะถ้ามีเรื่องอย่างนี้ ถึงใจจะบริสุทธิ์ผุดผ่องอย่างไร ก็ไม่วายที่จะถูกคนอื่นเข้าใจผิด!

ถ้าทำได้, รับรองว่า....

ลา...เอ้ย...ลา....ขึ้นต้นเป็นมะลิซ้อน !!! พอแตกใบอ่อน....ก็จะไม่เป็นดอกกัญชา!?!



นพ.ลภโชค มิตรภักดี

สำเร็จในการแข่งขันแนะนำสนามที่ผ่านมา **พรพินิจ พรประภา**... คงจะต้องตั้งทีมในเร็ววันนี้.....● เคยมือกับ **โตโยตา สตาร์เลท** มานาน นักขับอนาคตไกล **เกรียงไกร ลิ่มนันทรักษ์** เตรียมผันตัวเองเข้าไปเป็นนักขับมือหนึ่งของ **สยามกลการ**... ว่ากันว่าจะได้นั่งใน **นิสสัน ซิลเวียร์** ตัวใหม่จากโรงงาน **นิสโม**.....● ถึงแม้ว่า "คุณอัฐ" **สุทธิพงษ์ สมิตชาติ** จะนำโพรโตไทพ์ของ**โตโยตา** ชนะในรุ่นโอเพนเพียงตำแหน่งเดียว แต่ก็พูดได้ว่า ทีม **โตโยตา** ประสบความสำเร็จพอสมควร เพราะรถแข่งทุกคันที่ลงอัดในสนามเป็น **โตโยตา** เสีย 3 ใน 4... อย่างนี้ **โตโยตา** ก็ยังเป็นเครื่องที่นักแข่งปรารถนากันอีกนาน.....● ในขณะที่ใครต่อใครมุ่งไปหา **โตโยตา** แต่นักขับมือพระกาฬที่เคยเกิดและดังมาเพราะเครื่อง **โตโยตา** ไม่ว่าจะเป็น **ปรีชา ทรัพย์คง**... **มงคล เสถียรฐิระกุล** และ **เกรียงไกร ลิ่มนันทรักษ์** สลัดรัก **โตโยตา** หันไปหาเครื่องอื่นกันแทน... **ปรีชา** กำลังจะหันไปหา **โพร์เช**... **มงคล** หันไปสน **บีเอมฯ**... **เกรียงไกร** ยิ่งหนัก... ขับ **สตาร์เลท** แต่กลับใช้ชื่อเครื่องว่า **ทอมส์ เบียร์สิงห์**... เรื่องนี้คนที่รู้ดีคือ **สุทธิพงษ์ สมิตชาติ**.....● ฝีมือดีซะอย่างก็มีแต่คนแย่งตัว แต่ก็เป็นที่แน่นอนแล้วว่า **สยามกลการ** อ้าแขนรับ **ธีรเดช จิราธิวัฒน์** เข้ามาอยู่ในทีม.....● อุบัติเหตุอาจเกิดขึ้นได้ทุกเวลา เพื่อความปลอดภัย **นพ.ลภโชค มิตรภักดี** จึงได้รับเชิญให้เป็นนายแพทย์ประจำสนาม **พัทยา เซอร์กิท**.....● ฉบับนี้มีเนื้อที่จำกัด ก็ขอจบดื้อ ๆ อย่างนี้ละครับ!

แข่งความมันส์ ฉบับกระเป๋า





ชนะในระหว่างการแข่งขันนี้ก็มีการเติมน้ำมันคล้ายกับของจริงเลยเชียวซึ่งก็สร้างความฮือฮาให้กับผู้เข้าชมเป็นอย่างมาก ซึ่งผลการแข่งขันได้แจ้งให้ท่านได้ทราบในท้ายเรื่องแล้ว

อนึ่งในการแข่งขันรถเล็กบังคับวิทยุนี้ทางชมรมฯได้แจ้งมาว่า จะมีการแข่งขันกันใน 2 อาทิตย์ ต่อ 1 ครั้ง หมายถึง 1 เดือนมีแข่งกัน 2 ครั้ง โดยแบ่งออกเป็นประเภทรถเรซซิงทางเรียบ 1 ครั้ง และ





หะแรกเริ่มเดิมทีการแข่งขันรถเล็กบังคับวิทยุ มีผู้ให้ความสนใจน้อยมาก เพราะทุกคนคิดว่าเป็นกีฬาของคนรวยแต่ความจริงมิได้เป็นเช่นนั้นเลย กีฬาการแข่งขันประเภทนี้กลับให้ความมันส์ความสะใจกับผู้เข้าแข่งขันและผู้ชมเป็นอย่างมาก อีกทั้งสนนราคาของกีฬาประเภทนี้ไม่แพงอย่างที่คิด เพียงเงินสองถึงสามพันบาทก็ซื้อได้มาเล่นตลอดไปอีกทั้งกีฬาประเภทนี้ ยังช่วยฝึกสมองให้ใช้การได้อย่างฉับไว

การแข่งขันรถเล็กบังคับวิทยุงานนี้มิใช่เป็นการแข่งแบบเรซซิ่งทั่วไป แต่เป็นการแข่งขันรถวิบากบังคับวิทยุหรือ *"รถบักกี้"* ซึ่งเป็นรถเล็กที่ใช้วิทยุบังคับเหมือนกัน ซึ่งนาน ๆ จะมีให้ท่านได้ชมกันสักที แล้วรายการมันส์ฉบับกระเป๋างานนี้เริ่มขึ้นเมื่อวันอาทิตย์ที่ 15 – ธันวาคมที่ผ่านมา ซึ่งจัดขึ้นโดย *"ชมรมนักแข่งรถเล็กบังคับวิทยุ"* ที่บริเวณลานจอดรถของสวนอาหาร เจ้าคุณ ริมถนนรัชดาภิเษก

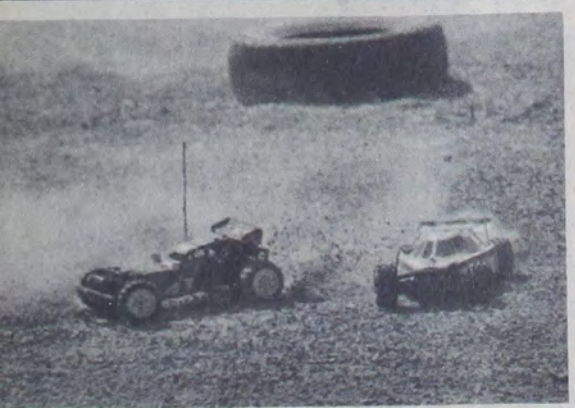
ในตอนเช้ามีผู้เข้าสมัครแข่งขันหลายคน กรรมการจึงให้มีการตรวจสภาพรถก่อนนำออกไปควอลิฟายด์ในสนามที่มีสภาพพื้นทางขรุขระ นอกจากนั้นสภาพสนามแห่งนี้ยังถูกดัดแปลงให้มีเนินกระโดด (เนินจำ) ที่สูงประมาณ 1 ฟุต อีกด้วย ซึ่งสภาพสนามถูกจำลองให้คล้ายกับของจริงเลย

สำหรับรถที่เข้าแข่งขันเมื่อวันอาทิตย์นั้น (15) แบ่งเป็นรถบักกี้ประเภทไฟฟ้าลงแข่งขันกัน 30 คัน หลังจากการตรวจสภาพแล้วจะมีการควอลิฟายด์กันคันละ 3 นาที เพื่อหาผู้ที่ทำรอบได้มากกว่าจัดอยู่ในกรุพ A, B, และ C ตามลำดับ หลังจากนั้นก็จะเป็นการแข่งขันชิงชนะเลิศกันในกรุพ A, B, และ C เพื่อหาผู้ชนะเลิศในแต่ละกรุพ การชิงชนะเลิศรถบักกี้ประเภทไฟฟ้านี้ใช้เวลาในการแข่งขันกันกรุพละ 5 นาที บวกอีกหนึ่งรอบสนาม เป็นอันจบสิ้นการแข่งขัน ในขณะที่แข่งขันกันนั้น ก็มีเสียงฮาตลอดเวลาสำหรับรถที่พลิกคว่ำขมำหงายจากการโดดเนิน

ส่วนรถบักกี้ประเภทน้ำมันมีผู้สมัครลงแข่งขันกันพอประมาณทางคณะกรรมการจัดการแข่งขันจึงให้แบ่งเป็นเพียงกรุพ A, B เท่านั้น โดยกรุพ B แข่งขันกันเพียง 30 นาที การแข่งขันกรุพ A ให้เวลา 45 นาที ว่าใครจะทำรอบได้มากกว่าจะเป็นผู้







รถประเภทวิบาก (บักกี้) 1 ครั้ง สลับกันไป ถ้าท่านสนใจกีฬาแห่งความมันส์ฉบับพกแพกบ้างก็ติดต่อเป็นสมาชิกได้ที่ คุณธนัศร์ จุนชยะ เลขาธิการชมรมนักแข่งรถบังคับวิทยุ บ.สหะจุนเอนจิเนียริง จก. เลขที่ 121–127 ถ.เจริญกรุง สามยอด กทม. 10200 หรือจะสมัครโดยตรงได้ที่สนาม อ ส ก ท. หัวหมาก ทุกวันอาทิตย์ด้านหลังเวลโลโครม นะครับ รักความมันส์ความเร็วที่ไม่เสี่ยงอันตรายเชิญสมัครได้เลยครับ ซึ่งการแข่งขันคราวหน้าเราจะนำมาเสนอให้ท่านในลำดับต่อไป

เรื่องและภาพ ไก่รองบ่อน

ผลการแข่งขันรถวิบากบังคับวิทยุ

ประเภทน้ำมัน

กรุพ A

อันดับ	ชื่อ	จำนวนรอบ
1	ณัฐ ศิริวิชัย	103
2	พันธ์เทพ จำรัส	95
3	ธนัศร์ จุนชยะ	90

กรุพ B

อันดับ	ชื่อ	จำนวนรอบ
1	ปณิธิ วสุรัตน์	76
2	ดิลกะ ลัทธิพิพัฒน์	57
3	ทอม เสนะวีนิล	55

ประเภทไฟฟ้า

กรุพ A

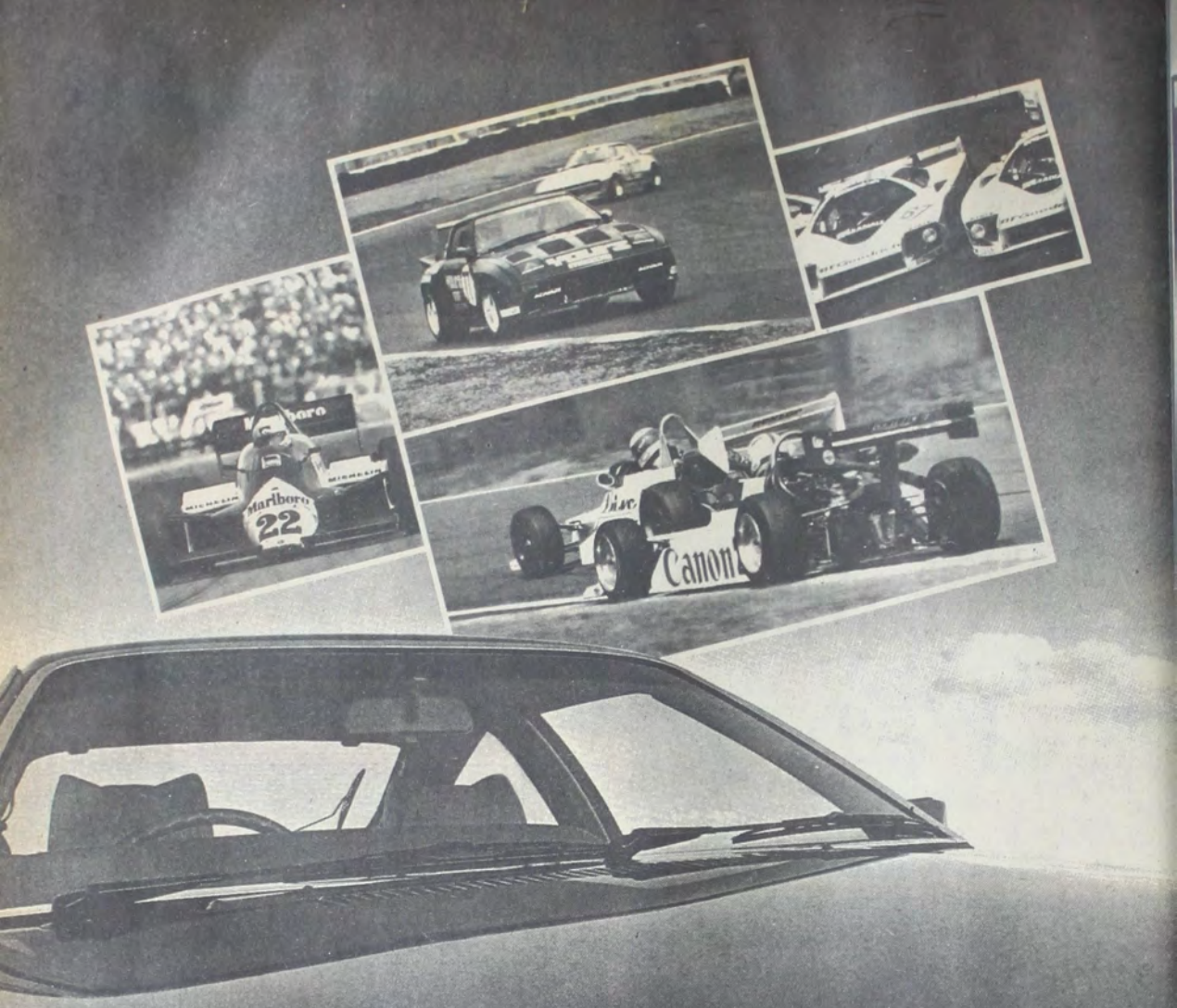
อันดับ	ชื่อ	จำนวนรถ	เวลา
1	วิเชียร ชูศักดิ์แสงทอง	20	5.041 วินาที
2	เรืองยุทธ ตามสมบัติ	19	5.046 วินาที
3	เกรียงไกร เวชะวงนนท์	18	5.042 วินาที

กรุพ B

อันดับ	ชื่อ	จำนวนรอบ	เวลา
1	ไพบูลย์ ชูศักดิ์แสงทอง	13	5.04 วินาที
2	STEWEN LOWE	12	5.22 วินาที
3	ธนัศร์ จุนชยะ	11	5.02 วินาที

กรุพ C

อันดับ	ชื่อ	จำนวนรอบ	เวลา
1	พิชญ์ อุตรธิยางค์	7	5.44 วินาที
2	วรัญญู งามวงศ์ทอง	7	5.45 วินาที
3	วรงค์ศักดิ์ ตั้งปกรณ์	6	5.48 วินาที



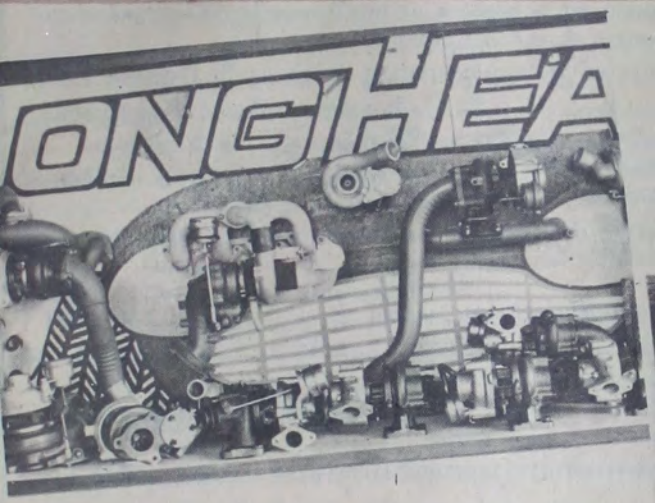
- ข่าวรถใหม่
- ข่าวธุรกิจในแวดวงรถยนต์
- ทดสอบรถใหม่
- เทคนิครถยนต์
- บทความ-สรุป-วิเคราะห์
- รายงานการแข่งขัน

เรารวบรวมเรื่องเหล่านี้....อย่าง พิถีพิถัน....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.251-0673

600/78 ถ.สาธุประดิษฐ์ เยื้องปั๊มน้ำมันเอสโซ่ กทม.โทร. 294-2901, 294-3731—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 ● งัดหูช้าง ● 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 เพราะดำเนินงานโดยวิศวกรเกียรตินิยม

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

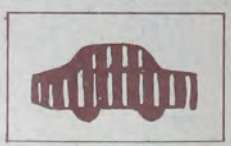


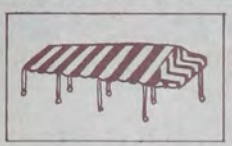
ไมตรีพานิช

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


เต้นท์โรงรถ


ผ้าคลุมรถ


เต้นท์


กันสาดชนิดโค้ง

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

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

FIAT LANCIA β ALFA ROMEO BMW

องค์จูนนิ่ง

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 ต้องเป็นระบบเกวิอี 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 (เหมาะมากสำหรับรถกระบะดีเซล) เพราะรถยนต์ดีเซลส่วนใหญ่ จะเข็นก็สามารถทำให้เครื่องยนต์ติดได้

4. กุญแจล็อค คลัช-เบรค ช่วยไม่ให้คนร้ายเข้าเกียร์ได้

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

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

สถานที่ติดตั้งกันขโมยรถยนต์ระบบ KVE *มีเพียง 2 แห่งคือ*

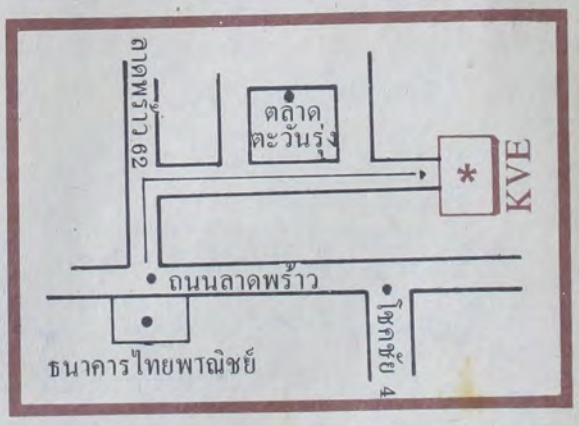
ห้างหุ้นส่วนจำกัด เค.วี.อี.ศูนย์ร่วมประดับยนต์

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 ไฮเอช 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. ศรีวิกรม์ กรุงเทพฯ
โทร. 391-8123, 392-1228

ทวีวิทย์อะไหล่

VOLVO

จำหน่ายอะไหล่
วอลโวแท้ ทุกรุ่น

บริการส่งถึงที่ รวดเร็ว ทันใจ

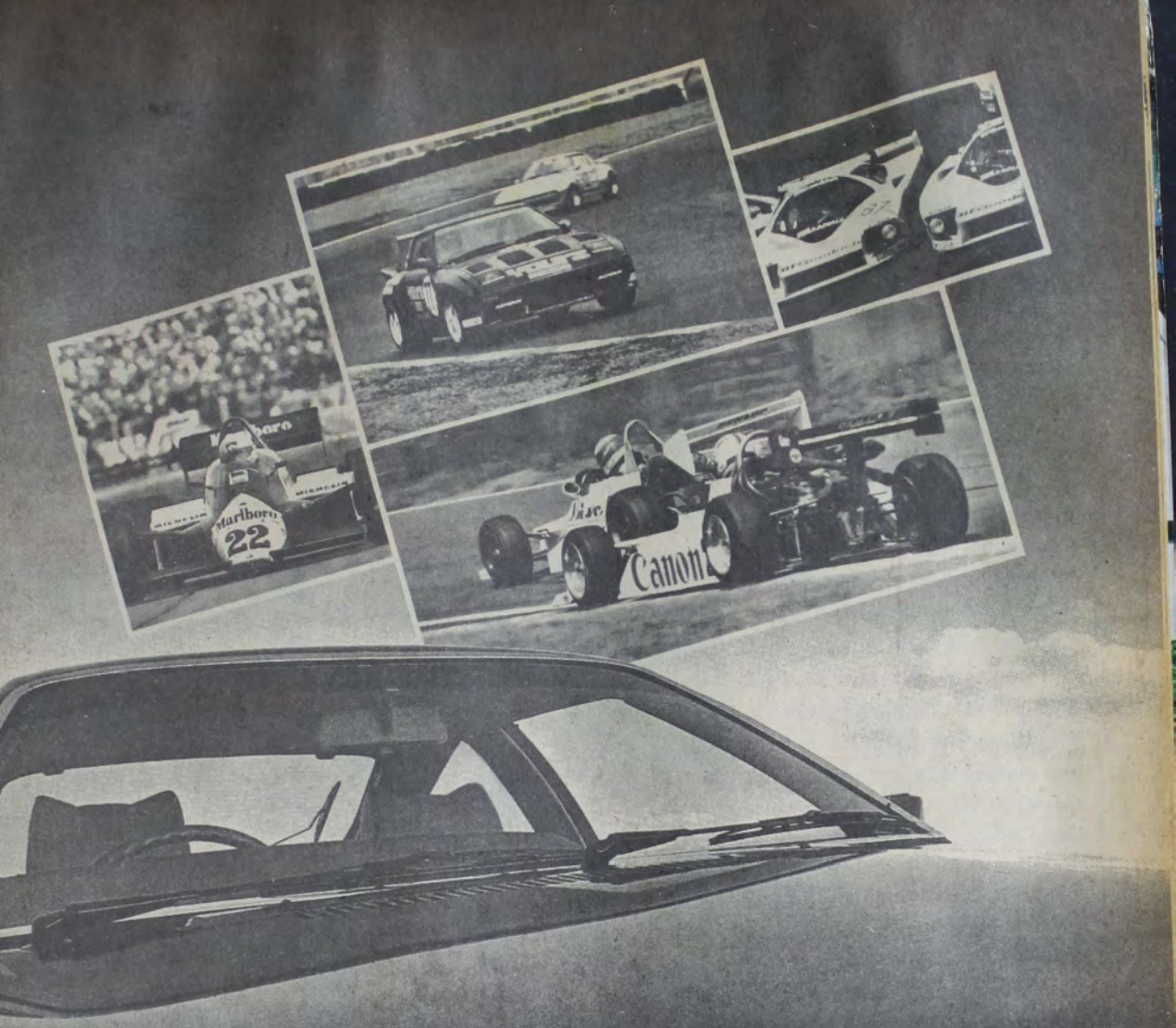
1832 ถนนบรรทัดทอง เยื้องจุฬา ซอย 30 กท. โทร. 214-1412

ประสิทธิ์วิทยุ

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

รับดัดแปลง กั้นชนไฟเบอร์ของ
รถทุกรุ่น โดยช่างผู้ชำนาญงาน





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

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

ฟอร์มูลา สาระสะใจคนรักรถ

5 ธันวามหาราช แรลลี

ชิงแชมพ์ยานยนต์ - นักเลงรถ สนามสุดท้าย

เรื่อง : ไก่รองบ่อน
ภาพ : เป้ ปทุมวัน





รายการแข่งขันแรลลีนัดสำคัญเก็บคะแนนสะสมปิดท้ายปี 2528 เพื่อหาแชมพ์ประจำปีของการแข่งขันแรลลี *"ยานยนต์-นักเลงรถแรลลี '85"* โดยเฉพาะกรุพ B และ C ถือเอาฤกษ์เอาชัยในวันที่ 5 ธันวาคม ซึ่งเป็น**วันเฉลิมพระชนม์พรรษาของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว** ในรัชกาลปัจจุบัน โดยตั้งชื่อให้เก๋ไก๋ว่า 5 ธันวามหาราชแรลลี ซึ่งการแข่งขันครั้งนี้เป็นส่วนหนึ่งของหมวดประเภทกีฬาในการจัดร่วมโครงงานเพื่อเทอดพระเกียรติในวันเฉลิมพระชนม์พรรษาของปีนี้ โดยมียอดน้ำมันเครื่อง **คาสตรอล** และ คอลเลจดิสโกเธค อีกทั้งขวดเบียร์สีหยก **คลอสเตอร์** เจ้าของตำหรับ *"ความสุขที่คุณดื่มได้"* เป็นสปอนเซอร์ร่วม รายการนี้ดำเนินการแข่งขันโดยนิตยสาร **ยานยนต์-นักเลงรถ** ของคุณจรวย ขันมณี คนหนุ่มพุงออฟไซด์ และมีฝ่ายกิจกรรมพิเศษของหนังสือดังกล่าวเป็นผู้วางเส้นทาง

การแข่งขันรายการนี้เริ่มขึ้นเมื่อคืนวันพุธที่ 4 ธันวาคม ที่ผ่านมา เมื่อเวลา 23.00 น. เป็นต้นมาจนกระทั่งถึงเวลาเย็นวันพฤหัสที่ 5 ธันวาคม จึงจบสิ้นการแข่งขัน ในการแข่งขันแรลลีครั้งนี้ มีรถเข้าแข่งกันทั้งหมด 112 คัน การแข่งเป็นแบบโอเวอร์ไนท์แรลลี เริ่มปล่อยจากจุดสตาร์ทที่หน้าคอลเลจดิสโกเธค บนลานจอดรถของศูนย์การค้าบางกอกบาซาร์ โดยผู้วางเส้นทางกำหนดให้กรุพ A,B และ C ใช้เส้นทาง กทม.–สระบุรี–กทม. ในช่วงแรก ซึ่งมีระยะทางรวม 280 กม. ซึ่งในช่วงแรกนี้มีทีซีตั้งอยู่ 7 ทีซี มีตัวอาร์ซี 5 ตัว และช่วง SS สองช่วง จากนั้นก็เข้ามาเริ่มสตาร์ทช่วง 2 ใหม่เมื่อเวลา 7 โมงเช้าทั้งกรุพ A,B,C ที่หน้าคอลเลจอีกครั้ง แต่คราวนี้ปล่อยพร้อมกับกรุพ T และ X ด้วย โดยกำหนดให้เบอร์ 1 ตั้งแต่กรุพ A, B, C ออกพร้อมเบอร์ 81 ของกรุพ T, X ในช่วงสองนี้กำหนดให้นักแข่งกรุพ A, B, C ขึ้นไปเล่นกันที่เขาใหญ่ซึ่งมี 6 ทีซี และ 2 SS จากนั้นก็มี การสตาร์ทใหม่ในช่วง 3 เมื่อเวลา 12.30 น. ที่หน้าปั๊มเชลล์ตรงปากช่อง เพื่อตีรถเข้ามาตามถนนมิตรภาพเข้าจุดฟินิชที่คอลเลจอีกครั้งเป็นอันจบการแข่งขันกรุพ A, B, C สำหรับเกมส์ช่วง



3 นี้มี 5 ทีซี (รวมจุดฟินิชด้วย) และ SS 4 ช่วงเรียกว่าครบหลักสูตรของน้าติ๋ง

ส่วนกรุ๊ป T และ X นั้นออกจากกรุงเทพฯ วิ่งไปตามเส้นทางสายเอเชีย แล้ววกกลับเข้าถนนมิตรภาพเข้าสู่หินกอง เพื่อตีไปออกที่อ.บ้านนา นครนายกแล้วขึ้นไปบนเขาใหญ่ เล่นเกมส์ที่บนเขาใหญ่พอท้วม ๆ แล้วกลับลงมาทางสายเข้าปากช่อง เป็นอันจบช่วงแรก ในช่วงแรกของกรุ๊ป T และ X นี้มี 7 ทีซี อาร์ซี 12 ตัว ช่วงสองสตาร์ทจากปากช่องเข้ามาตามถนน





สายมิตรภาพเพื่อเข้าจุดฟินิชที่คอลเลจเช่นกัน ช่วงสองของกรุ๊ป T และ X นี้มี 6 ทีซี และอาร์ซีอีก 5 ตัว ซึ่งเป็นการฝึกเด็กใหม่ให้ชินกับกีฬาแรลลีให้ดีขึ้น นับว่าได้ผลดีสำหรับรายการนี้

สำหรับปีใหม่นี้ (ปี 86) ทางยานยนต์–นักเลงรถแจ้งมาว่าจะสนับสนุนแต่นักแข่งใหม่ ๆ ที่มีใจรักกีฬาประเภทแรลลีให้ก้าวหน้าต่อไป แล้วพบกันใหม่ในวันเบริธ์เดย์แรลลี 29 มีนาคม 2529 ข่าวคืบหน้าเราจะเสนอท่านต่อไป

ผลการแข่งขัน "5 ธันวามหาราช คลอสเตอร์-คอลเลอแรลลี่ 85"

ประเภทกรุ๊ป A

อันดับ	หมายเลข	รถ	ผู้ร่วมรถ	คะแนนเสีย
1	1	โตโยตา	รัฐวิทย์ ตันวิบูลย์, ทนุสรณ์ สิริวรรธนะ	102.00
2	14	นิสสัน	ปรเมศร์ หนูวงศ์, พรเทพ สุขะหุต	123.50
3	15	มิตซูบิชิ	วีระ เจริญรักษ์, ประจักษ์ เทียมปาน	145.02

ประเภทกรุ๊ป B

1	30	มิตซูบิชิ	พรชัย ขำรักตระกูล, วันชัย ตระกูลอมรชัย	44
2	27	มิตซูบิชิ	รณกร วงศ์เหลือง, ธีระพล สูตะบุตร	45
3	17	มิตซูบิชิ	สมหมาย จรัสเวทย์เทวัญ, อำนวย โฆษิตาภรณ์	52
4	34	โตโยตา	มานันท์ อนุมานราชทน, อรรถวุฒิ แดนทอง	52
5	19	มิตซูบิชิ	วรวิทย์ อัศวินปรีชา, ศรชัย ไชยบุตร	52

ประเภททีมชนะเลิศกรุ๊ป B ทีมตงเฮดเดอร์เทอร์โบ รถหมายเลข 30, 19 เสียคะแนน 44 + 52 = 96 คะแนน

ประเภทกรุ๊ป C

1	43	มิตซูบิชิ	ประยูร จรัญวรากรชัย, ณรงค์ชัย เหล่าศรีสิน	59
2	48	โตโยตา	สนธยา คุณปลื้ม, วิทยา คุณปลื้ม	60
3	44	นิสสัน	นิธิ พงษ์เพชร, กฤตยา พงษ์เพชร	66
4	49	โตโยตา	ชัยพร วงศ์แสงอนันต์, ธีระ สัตยาภรณ์พิสุทธิ์	68
5	78	โตโยตา	ชวนิตย์ พรหมรัตนพงศ์, ประสงค์ เสื้อใหญ่	71
6	62	มิตซูบิชิ	จีระ แสงสุวรรณ, ธชธร ทิมทอง	74
7	57	โตโยตา	คำเกิง จันทร์ปรุง, อามิกร ดิงศภัทย์	75

ประเภททีมชนะเลิศกรุ๊ป C ทีมลูกชาวนา ราชาที่ดิน รถหมายเลข 43, 80 เสียคะแนน 58 + 87 = 145 คะแนน

ประเภทกรุ๊ป T-X

1	137	โตโยตา	อัครชัย ศรีจันทร์นนท์, นิวัฒน์ รักษวิณ	19
2	83	โตโยตา	ไชยยา ชมมาลี,	23
3	99	ซูบารุ	ชัยยะวุฒิ ภาษิตานนท์	28
4	125	โตโยตา	ปณัฐ ไกรโรจนานันท์, โชคชัย คลศรีชัย	28
5	121	โตโยตา	พุฒิพันธ์ ธรรมวิชัย, เผดิมพร สิบแสง	29
6	102	โอเพล	ภาณุรัตน์ สุนทรพงศ์, นันทรัฐ วัชรพุทธ	37
7	89		จีระพงศ์ สิริยานนท์, ดวงตา สิริทวี	39
8	92	โตโยตา	วัฒนพล ผลชีวิน, จุนกวุฒิ วัฒนโยธิน	41
9	94	มิตซูบิชิ	ธีรยุทธ จิราธิวัฒน์, พูลสวัสดิ์ ตันติวีรกุล	41
10	91	นิสสัน	อุดม อุดมเดชวัฒน์, พรศรี วิจิตรมาศ	42

ประเภททีมชนะเลิศกรุ๊ป T-X ทีมเทคโนฯ รถหมายเลข 83,89 เสียคะแนน 23 + 39 = 62 คะแนน

รางวัลพิเศษ

บูบีไพรส์	รถหมายเลข 107 เสียคะแนน 149 ทินกรโฆษิตวัฒน, อดิศักดิ์ หอมแสง–ประดิษฐ์
น้ำใจแรลลี่	รถหมายเลข 70 ฟอร์ด แองเกลีย สุรชัย นพรัตน์, สุปกิจ ศรีรักษา
ขวัญใจแรลลี่	กฤตยา พงเพ็ชร รถหมายเลข 44
เครื่องเสียงอัลไพน์	รถหมายเลข 87 ทีมเนเอร่า

ปิดม่านกรองด์ปรีซ์ 2528



"อแลง โพรสต์" ครองแชมพ์โลกนักขับประจำปี 2528 หลังจากเป็นรองแชมพ์มาแล้วสองปีติดต่อกัน





เมื่อเทียบกับการแข่งขันในช่วง สามสี่ปีที่ผ่านมา "กรองด์ปรีซ์ 2528" เป็นฤดูการแข่งขันที่ค่อนข้างจะกร่อยไปหน่อย เพราะผลการแพ้ชนะไม่ค่อยจะสูสี อีกทั้งตำแหน่งแชมพ์ทั้งประเภทผู้ขับและประเภทผู้ผลิตก็รู้ผลเด็ดขาดตั้งแต่ยังไม่จบฤดูการแข่งขัน ทีม แมคลาเรน ยังคงเส้นคงวาและรักษาแชมพ์ไว้ได้เป็นปีที่สอง อเลง โพรสต์ ซึ่งพลาดตำแหน่งแชมพ์โลกอย่างฉิวเฉียดมาแล้ว 2 ครั้ง (ปี 2526 แพ้ เนลสัน ปิเกต์ 2 คะแนน ปี 2527 แพ้ นิคิ เลาดา 1/2 คะแนน) ก็สมหวังเสียทีในปีนี้

ผลการแข่งขันอย่างละเอียดในแต่ละนัด แข่งผ่านตาขาประจำของ "ฟอร์มูลา" ไปแล้ว อย่างไรก็ตามเพื่อความสมบูรณ์และเป็นข้อมูลสำหรับการอ้างอิง เราได้รวบรวมสถิติตัวเลขและเหตุการณ์น่าสนใจที่เกิดขึ้นในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา เพื่อนำเสนอต่อท่านเป็นการสรุปรวบยอดอีกครั้งหนึ่งดังนี้

ในฤดูการแข่งขันปี 2528 มีทีมแข่งรถเข้าร่วมการแข่งขันรวมทั้งสิ้น 17 ทีม คือ

1. อัลฟา โรเมโอ (ALFA-ROMEO)
2. แอร์โรวส์ (ARROWS)
3. บราบแฮม (BRABHAM)
4. เฟร์รารี (FERRARI)
5. ลิฌิเอร์ (LIGIER)
6. โลลา (LOLA)
7. โลทัส (LOTUS)
8. แมคลาเรน (MCLAREN)
9. มินาร์ดี (MINARDI)
10. โอเซลลา (OSELLA)
11. อาร์เอเอม (RAM)
12. เรอโนลต์ (RENAULT)
13. สปิริท (SPIRIT)
14. โทลแมน (TOLEMAN)
15. ไทร์เรลล์ (TYRELL)



ทีม "มาร์ลโบโร แมคลาเรน-โพร์เช" ครองแชมพ์ผู้ผลิตเป็นปีที่สองติดต่อกัน

16. วิลเลียมส์ (WILLIAMS)
17. แซคสปีด (ZAKSPEED)

มีนักขับเข้าแข่งขันรวมทั้งสิ้น 36 คน โดยแบ่งตามสัญชาติได้ดังนี้

อิตาลี

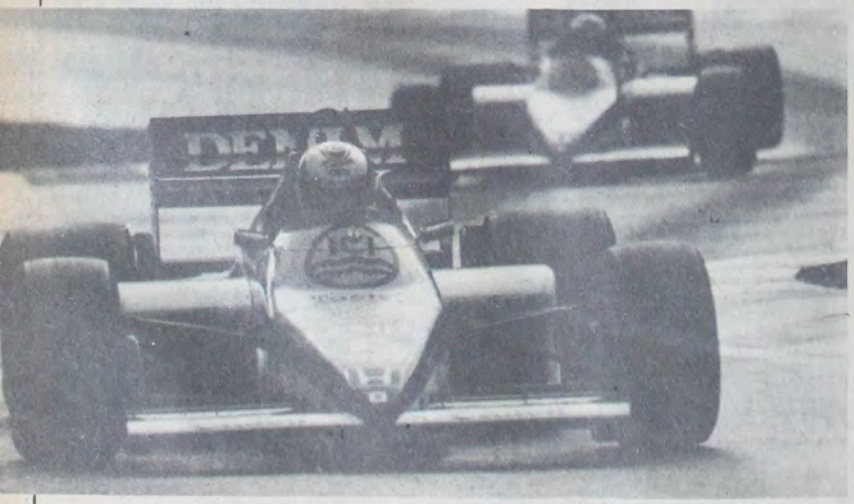
1. มิเชเล อัลโบเรโต
   MICHELE ALBORETO
2. เอลิโอ เด อันเกลิส
   ELIO DE ANGELIS
3. มาอูโร บัลดี
   MAURO BALDI
4. อีวาน คาเปลลี
   IVAN CAPELLI
5. อันเดรอา เด เซซาริส
   ANDREA DE CESARIS
6. ทีโอ ฟาบี
   TEO FABI
7. ปีเอร์คาร์โล กินซานี
   PIERCARLO GHINZANI
8. ปีเอร์ลุยจิ มาร์ตินี
   PIERLUIGI MARTINI



มิเชเล อัลโบเรโต (ขวา) ได้ที่สอง เคเค โรสเบร์ก (กลาง) ที่สาม สเตฟาน โจฮันส์สัน (ซ้าย) ที่เจ็ด



ทีมวิลเลียมส์-ฮอนดา ประสบความสำเร็จอย่างงดงาม โดยชนะการแข่งขันรวม 4 ครั้ง ที่ดีทรอยท์-แบรนด์ส แฮทช์-คียาลามี-อะเดเลด และมีคะแนนรวมเป็นอันดับสาม



9. ริคคาร์โด ปาเตรเซ
RICCARDO PATRESE

ฝรั่งเศส

10. ฟิลิปเป อัลลิโอต์
PHILIPPE ALLIOT
11. เรอเน อาร์โนซ์
RENE ARNOUX
12. ฟรองซัวส์ เฮสโนลต์
FRANCOIS HESNAULT
13. ชาคส์ ลาฟฟิต
JACQUES LAFFITE
14. อเลง โพรสต์
ALAIN PROST
15. ฟิลิปเป สเตรอิฟฟ์
PHILIPPE STREIFF
16. ปาตริก ตองไบย์
PATRICK TAMBAY

อังกฤษ

17. เคนนี อะคีสัน
KENNY ACHISON
18. มาร์ทิน บรันเดิล
MARTIN BRUNDLE
19. นิเกล แมนเซลล์
NIGEL MANSELL
20. โจนาธาน พาลเมอร์
JONATHAN PALMER
21. ดีเรก วอร์วิกค์
DEREK WARWICK
22. จอห์น วัทสัน
JOHN WATSON

เยอรมัน

23. ชเตฟาน เบลลอฟ
STEFAN BELLOF
24. คริสเทียน แดนเนอร์
CHRISTIAN DANNER
25. มันเฟรด วินเคลฮกค์
MANFRED WINKELHOCK

ออสเตรีย

26. เกอร์ฮาร์ด เบอร์เกอร์
GERHARD BERGER
27. นิคิ เลาดา
NIKI LAUDA



สนามผิวทางวิ่งดังที่เห็นในภาพทำให้เบลเยียมกรองด์ปรีซ์ที่สนามสปา ต้องเลื่อนการแข่งขันจากเดือนมิถุนายนไปแข่งกันในเดือนกันยายน และโดนปรับเป็นเงินเกือบ 3 ล้านบาท

บราซิล

28. เนลสัน ปิเกต์
NELSON PIQUET

29. อายร์ทัน เซนนา
AYRTON SENNA

ฟินแลนด์

30. เคเค โรสเบร์ก
KEKE ROSBERG

สวีเดน

31. สเตฟาน โจฮันส์สัน
STEFAN JOHANSSON

เบลเยียม

32. ธิเอร์รี บูทเสน
THIERRY BOUTSEN

สวิสส์

33. มาร์ค ซูเรร์
MARC SURER

ฮอลันดา

34. ฮับ โรเธนแกทเตอร์
HUUB ROTHENGATTER

สหรัฐอเมริกา

35. เอดดี ชีเวอร์
EDDIE CHEEVER

ออสเตรเลีย

36. อลัน โจนส์
ALAN JONES

ในจำนวน 36 นี้ เป็นนักขับที่ลงสนามแข่งกรองด์ปรีซ์เป็นปีแรกอยู่เพียงคนเดียว คือ

อีวาน คาเปลลี

มีนักขับซึ่งเคยครองตำแหน่งแชมพ์โลกเข้าแข่งขันรวม 4 คน คือ

1. นิคิ เลาดา (2518–2520–2527)
2. อลัน โจนส์ (2523)
3. เนลสัน ปิเกต์ (2524–2526)
4. เคเค โรสเบร์ก (2525)

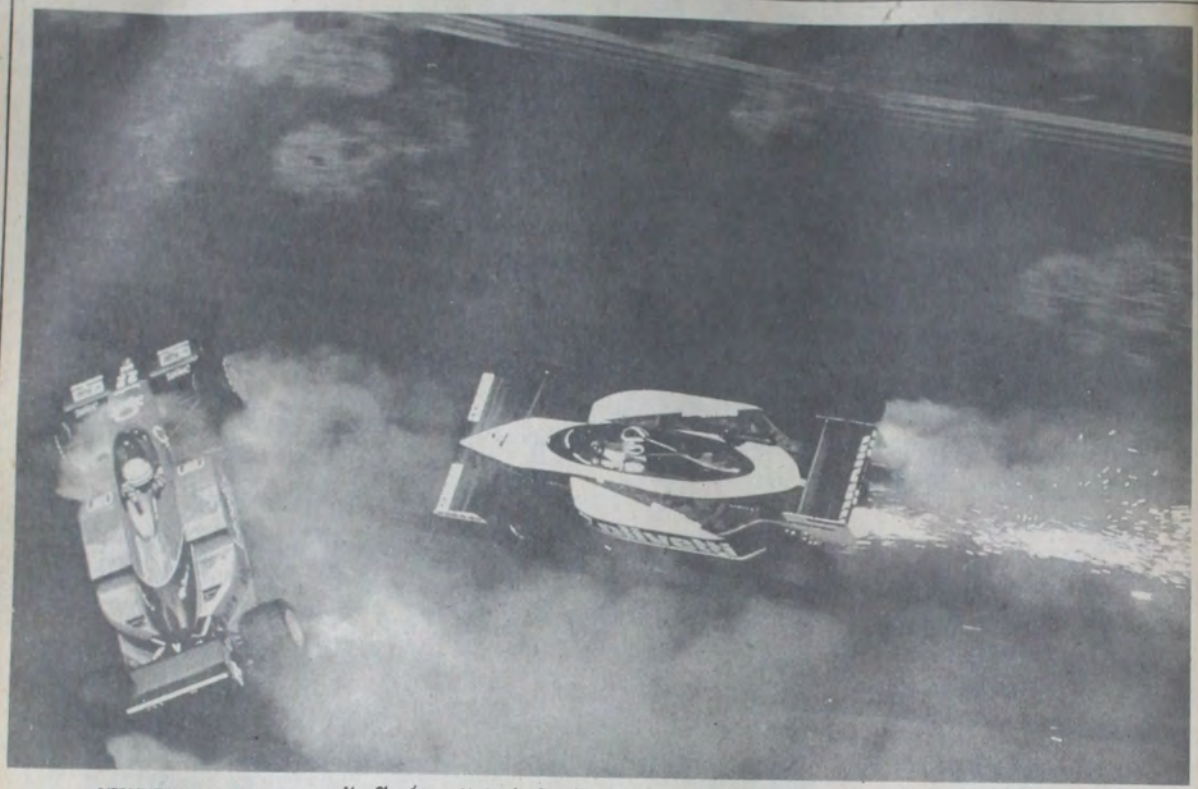
มีนักขับเพียง 14 คนที่เข้าแข่งขันครบทั้ง 16 สนาม คือ

1. อเลง โพรสต์
2. มิเชเล อัลโบเรโต
3. เคเค โรสเบร์ก
4. อายร์ทัน เซนนา
5. เอลิโอ เด อันเกลิส
6. นิเกล แมนเซลล์
7. สเตฟาน โจฮันส์สัน
8. เนลสัน ปิเกต์
9. ธิเอร์รี บูทเสน
10. เกอร์ฮาร์ต เบอร์เกอร์
11. มาร์ทิน บรันเดิล
12. เอดดี ชีเวอร์
13. ปิเอร์ลุยจิ มาร์ตินี
14. ริคคาร์โด ปาเตรเซ

มีนักขับ 4 คนที่เข้าแข่งขันครบทั้ง 16 สนาม แต่ทำคะแนนไม่ได้เลย คือ



แชมพ์โลกสามสมัย "นิคิ เลาดา" ประกาศอำลาสนามอีกครั้งหนึ่งหลังการแข่งที่ออสเตรีย



บราบแฮมหมายเลข 7 ของเนลสัน ปิเกต์ ชนกับอัลฟา โรเมโอ หมายเลข 22 ของริคคาร์โด ปาเตรเซ ในการแข่งที่โมนาโค

1. มาร์ทิน บรันเดิล
2. เอดดี ชีเวอร์
3. ปิเอร์ลุยจิ มาร์ตินี
4. ริคคาร์โด ปาเตรเซ

ไม่มีใครเลยที่จบการแข่งขัน (FINISH) ครบทุกสนาม ผู้ที่จบการแข่งขันมากครั้งที่สุดคือ

1.	อเลง โพรสต์	13 ครั้ง
2.	ธิเอร์รี บูทเสน	12 ครั้ง
3.	เอลิโอ เด อันเกลิส	11 ครั้ง
	สเตฟาน โจฮันส์สัน	11 ครั้ง
5.	มิเชเล อัลโบเรโต	10 ครั้ง
	นิเกล แมนเซลล์	10 ครั้ง
7.	เคเค โรสเบร์ก	9 ครั้ง
	อายร์ทัน เซนนา	9 ครั้ง
	เกอร์ฮาร์ด เบอร์เกอร์	9 ครั้ง
	มาร์ทิน บรันเดิล	9 ครั้ง

มีนักขับเพียง 8 คนเท่านั้นที่ชนะการแข่งขัน คือ

1.	อเลง โพรสต์	5 ครั้ง
2.	มิเชเล อัลโบเรโต	2 ครั้ง
3.	เคเค โรสเบร์ก	2 ครั้ง
4.	อายร์ทัน เซนนา	2 ครั้ง
5.	นิเกล แมนเซลล์	2 ครั้ง
6.	เอลิโอ เด อันเกลิส	1 ครั้ง
7.	เนลสัน ปิเกต์	1 ครั้ง
8.	นิคิ เลาดา	1 ครั้ง

มีนักขับเพียง 8 คนที่สามารถควอลิฟายด์ "หัวขั้ว" คือ

1.	อายร์ทัน เซนนา	7 ครั้ง
2.	อเลง โพรสต์	2 ครั้ง
3.	เคเค โรสเบร์ก	2 ครั้ง
4.	มิเชเล อัลโบเรโต	1 ครั้ง
5.	เอลิโอ เด อันเกลิส	1 ครั้ง
6.	เนลสัน ปิเกต์	1 ครั้ง
7.	นิเกล แมนเซลล์	1 ครั้ง
8.	ทีโอ ฟาบี	1 ครั้ง

มีนักขับเพียง 7 คนที่สามารถทำเวลาต่อรอบดีที่สุด คือ

1.	อเลง โพรสต์	5 ครั้ง
2.	เคเค โรสเบร์ก	3 ครั้ง
3.	อายร์ทัน เซนนา	3 ครั้ง
4.	มิเชเล อัลโบเรโต	2 ครั้ง
5.	นิเกล แมนเซลล์	1 ครั้ง
6.	ชาคส์ ลาฟฟิต	1 ครั้ง
7.	นิคิ เลาดา	1 ครั้ง

มีนักขับเพียง 9 คนที่ได้เป็นผู้นำของการแข่งขัน คือ

1.	อายร์ทัน เซนนา	280 รอบ
2.	เคเค โรสเบร์ก	222 รอบ
3.	อเลง โพรสต์	178 รอบ

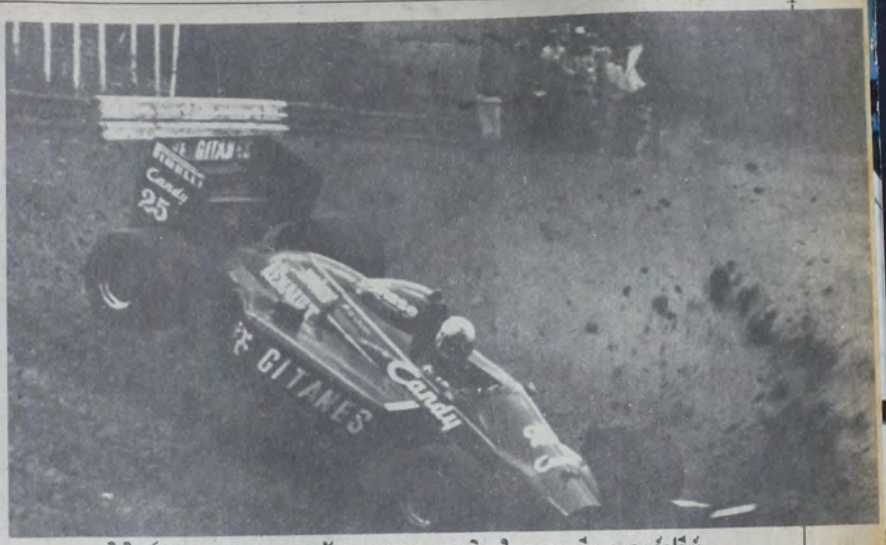
4. นิเกล แมนเซลล์ 142 รอบ
5. มิเชเล อัลโบเรโต 97 รอบ
6. นิคิ เลาดา 53 รอบ
7. เนลสัน ปิเกต์ 43 รอบ
8. เอลิโอ เด อันเกลิส 16 รอบ
9. สเตฟาน โจฮันส์สัน 1 รอบ

รถแข่งกรองด์ปรีซ์ปี 2528 ใช้เครื่องยนต์รวม 10 แบบ คือ

1. โพร์เช วี 6 สูบ เทอร์โบ
   ทีมแมคลาเรน
2. เฟร์รารี วี 6 สูบ เทอร์โบ
   ทีมเฟร์รารี
3. เรอโนลต์ วี 6 สูบ เทอร์โบ
   ทีมเรอโนลต์
   ทีมโลทัส
   ทีมลิฉิเอร์
   ทีมไทร์เรลล์
4. ฮอนดา วี 6 สูบ เทอร์โบ
   ทีมวิลเลียมส์
5. บีเอมดับเบิลยู 4 สูบ เทอร์โบ
   ทีมบราบแฮม
   ทีมแอร์โรวส์
6. อัลฟา โรเมโอ วี 8 สูบ เทอร์โบ
   ทีมอัลฟา โรเมโอ
   ทีมโอเซลลา
7. ฮาร์ท 4 สูบ เทอร์โบ
   ทีมโทลแมน
   ทีมอาร์เอเอม
   ทีมโลลา
   ทีมสปิริท
8. แซคสปีด 4 สูบ เทอร์โบ
   ทีมแซคสปีด
9. โมโตริ โมเดร์นี วี 8 สูบ เทอร์โบ
   ทีมมินาร์ดี
10. ฟอร์ด คอสเวอร์ธ วี 8 สูบ
    ทีมไทร์เรลล์

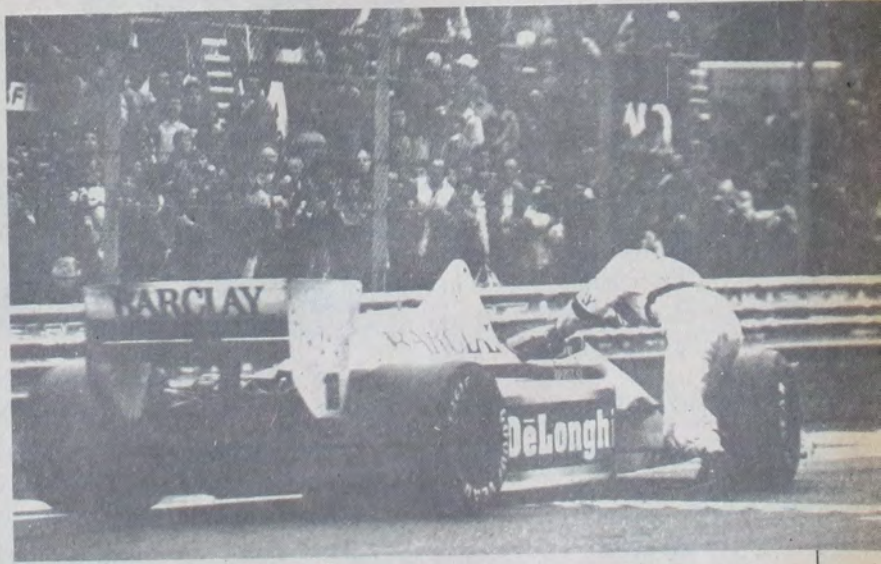
มีเครื่องยนต์เพียง 5 แบบที่ชนะการแข่งขัน คือ

1. โพร์เช วี 6 สูบเทอร์โบ 6 ครั้ง



ลิฉิเอร์ หมายเลข 25 ของอันเดรอา เด เซซาริส ในออสเตรีย กรองด์ปรีซ์


เรอโนลต์ของ ปาตริก ตองไบย์ กับเฟร์รารีของ มิเชเล อัลโบเรโต ที่ฮอลันดา



แอร์โรวส์ ของธิเอร์รี บูทเสน น้ำมันหมดก่อนถึงเส้นชัยของซาน มาริโน กรองด์ปรีซ์

2. ฮอนดา วี 6 สูบเทอร์โบ 4 ครั้ง
3. เรอโนลต์ วี 6 สูบ เทอร์โบ 3 ครั้ง
4. เฟร์รารี วี 6 สูบเทอร์โบ 2 ครั้ง
5. บีเอมดับเบิลยู 4 สูบ เทอร์โบ 1 ครั้ง

มีผู้ผลิตยางเพียง 2 รายที่ป้อนยางให้แก่การแข่งขันในปีนี้ คือ

1. กูดเยียร์ ชนะ 15 ครั้ง
2. ปิเรลลี ชนะ 1 ครั้ง

นับถึงสิ้นปี 2528 ผู้ผลิตยางชนะกรองด์ปรีซ์ชิงแชมพ์โลกกันมาแล้วดังนี้

1. กูดเยียร์ 169 ครั้ง
2. ดันลอพ 83 ครั้ง
3. มิเชอแลง 59 ครั้ง
4. ไฟร์สโตน 49 ครั้ง
5. ปิเรลลี 43 ครั้ง
6. คอนทิเนนทัล 10 ครั้ง
7. เอนเกิลเบอร์ท 7 ครั้ง

นับถึงสิ้นปี 2528 ทีมแข่งรถชนะกรองด์ปรีซ์ชิงแชมพ์โลกกันมาแล้วดังนี้

1. ทีมเฟร์รารี 91 ครั้ง
2. ทีมโลทัส 75 ครั้ง
3. ทีมแมคลาเรน 48 ครั้ง
4. ทีมบราบแฮม 35 ครั้ง
5. ทีมไทร์เรลล์ 23 ครั้ง
6. ทีมวิลเลียมส์ 22 ครั้ง
7. ทีมเรอโนลต์ 15 ครั้ง
8. ทีมอัลฟา โรเมโอ 10 ครั้ง
9. ทีมลิฉิเอร์ 8 ครั้ง

นับถึงสิ้นปี 2528 ทีมแข่งรถครองแชมพ์โลกผู้สร้างรถกันมาแล้วดังนี้

1. ทีมเฟร์รารี 8 ครั้ง
2. ทีมโลทัส 7 ครั้ง



ดาวรุ่งประจำปี คือ สิงห์หนุ่มจากเมืองกาแฟ "อายร์ทัน เซนนา" ซึ่งควอลิฟายด์หัวขั้วได้ถึง 7 ครั้ง กับชนะเลิศ 2 ครั้ง และมีคะแนนรวมเป็นอันดับ 4



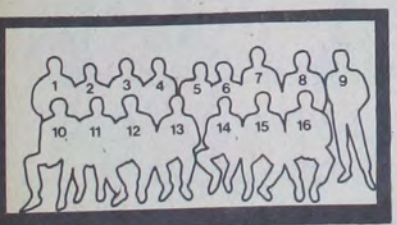
นักขับปี 2528 ซึ่งใช้ยางกูดเยียร์ *แถวยืน* (1) ธิเอร์รี บูทเสน-แอร์โรวส์ (2) มิเชล อัลโบเรโต-เฟร์รารี (3) เอลิโอ เด อันเกลิส-โลทัส (4) นิเกล แมนเซลล์-วิลเลียมส์ (5) เคเค โรสเบร์ก-วิลเลียมส์ (6) อเลง โพรสต์-แมคลาเรน (7) เอดดี ชีเวอร์-อัลฟา โรเมโอ (8) ริคคาร์โด ปาเตรเซ-อัลฟา โรเมโอ (9) อายร์ทัน เซนนา-โลทัส *แถวนั่ง* (10) เกอร์ฮาร์ด เบอร์เกอร์-แอร์โรวส์ (11) สเตฟาน โจฮันส์สัน-เฟร์รารี (12) ปาตริก ตองไบย์-เรอโนลต์ (13) คีเรก วอร์วิกค์-เรอโนลต์ (14) นิคิ เลาดา-แมคลาเรน (15) มาร์ทิน บรันเดิล-ไทร์เรลล์ (16) ชเตฟาน เบลลอฟ-ไทร์เรลล์





ในรอบปี 2528 วงการกรองด์ปรีซ์สูญเสียนักขับไป 2 คน จากอุบัติเหตุในการแข่ง WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP คือ มันเฟรด วินเคลฮกก์ (ซ้าย) และ ชเตฟาน เบลลอฟ (ขวา)





สรุปคะแนนรวมนักขับปี 2528

	บราซิล-7 เม.ย.	โปรตุเกส-21 เม.ย.	ซานมาริโน-5 พ.ค.	โมนาโก-19 พ.ค.	แคนาดา-16 มิ.ย.	ดีทรอยท์-23 มิ.ย.	ฝรั่งเศส-7 ก.ค.	อังกฤษ-21 ก.ค.	เยอรมัน-4 ส.ค.	ฮังการี-18 ส.ค.	ออสเตรีย-25 ส.ค.	อิตาลี-8 ก.ย.	เบลเยียม-15 ก.ย.	ยุโรป-6 ต.ค.	แอฟริกาใต้-19 ต.ค.	ออสเตรเลีย-3 พ.ย.	คะแนนรวม
1. อเลง โพรสต์ (แมคลาเรน)	9	—	—	9	4	—	4	9	6	9	6	9	4	(3)	4	—	73
2. มิเชเล อัลโบเรโต (เฟร์รารี)	6	6	—	6	9	4	—	6	9	4	3	—	—	—	—	—	53
3. เคเค โรสเบร์ก (วิลเลียมส์)	—	—	—	—	3	9	6	—	—	—	—	—	3	4	6	9	40
4. อายร์ทัน เซนนา (โลทัส)	—	9	—	—	—	—	—	—	—	6	4	4	9	6	—	—	38
5. เอลิโอ เด อันเกลิส (โลทัส)	4	3	9	4	2	2	2	—	—	2	2	1	—	2	—	—	33
6. นิเกล แมนเซลล์ (วิลเลียมส์)	—	2	2	—	1	—	—	—	1	—	1	—	6	9	9	—	31
7. สเตฟาน โจฮันส์สัน (เฟร์รารี)	—	—	1	—	6	6	3	—	—	3	—	2	—	—	3	2	26
8. เนลสัน ปิเกต์ (บราบแฮม)	—	—	—	—	—	1	9	3	—	—	—	6	2	—	—	—	21
9. ชาคส์ ลาฟฟิต (ลิฌิเอร์)	1	—	—	1	—	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	6	16
10. นิคิ เลาดา (แมคลาเรน)	—	—	3	—	—	—	—	—	2	—	9	—	—	—	—	—	14
11. ปาตริก ตองไบย์ (เรอโนลต์)	2	4	4	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
ธิเอร์รี บูทเสน (แอร์โรวส์)	—	—	6	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	1	1	—	11
13. คีเรก วอร์วิกก์ (เรอโนลต์)	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	1	—	—	—	5
มาร์ก ซูเรร์ (บราบแฮม)	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	3	—	—	—	—	5
15. ฟิลิปเป สเตรอิฟฟ์ (ลิฌิเอร์)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
ชเตฟาน เบลลอฟ (ไทร์เรลล์)	—	1	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
17. เรอเน อาร์โนซ์ (เฟร์รารี)	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
อันเดรอา เด เซซาริส (ลิฌิเอร์)	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
เกอร์ฮาร์ด เบอร์เกอร์ (แอร์โรวส์)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	3
อิวาน คาเปลลี (ไทร์เรลล์)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3

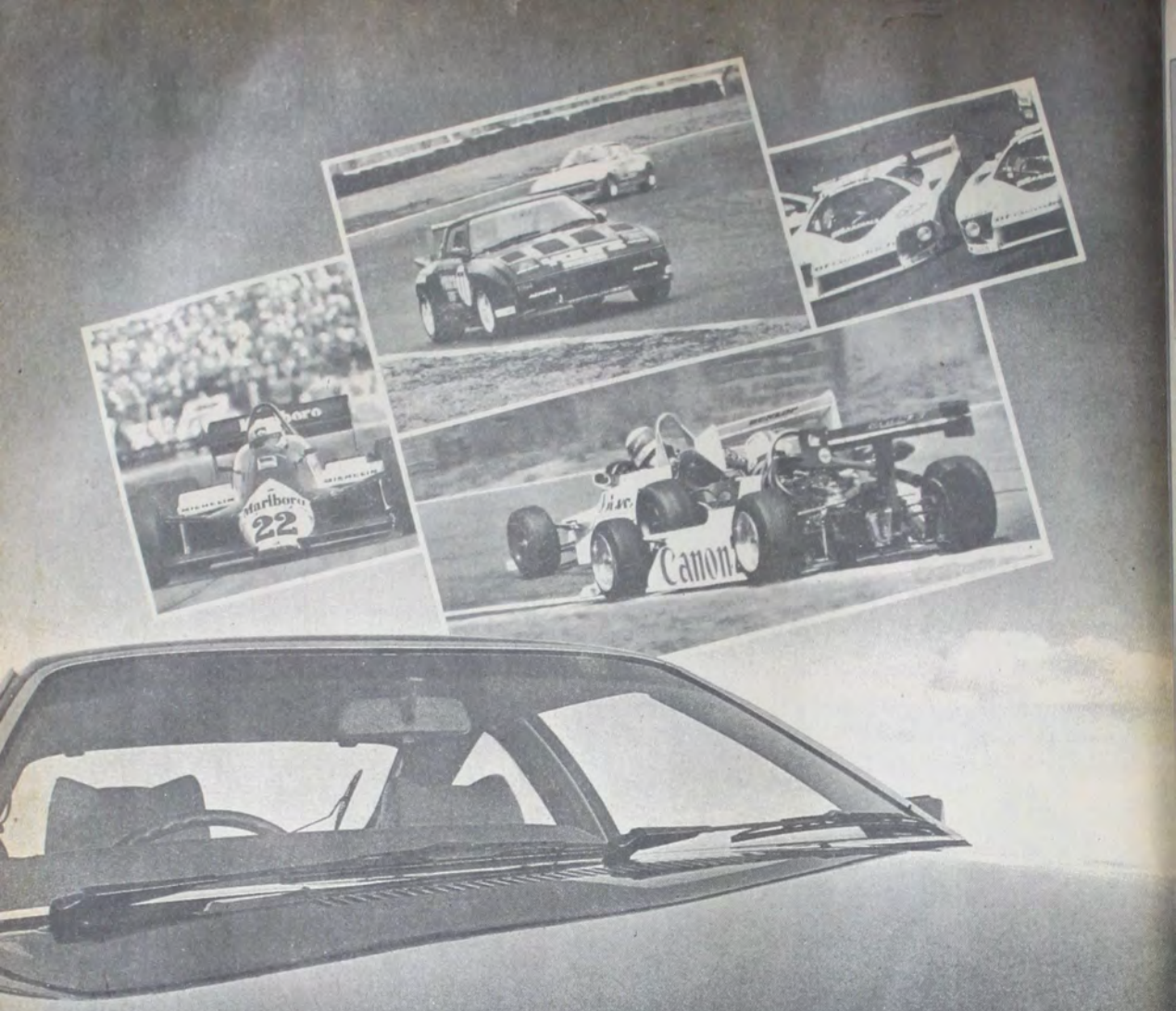
3. ทีมแมคลาเรน 3 ครั้ง
4. ทีมบราบแฮม 2 ครั้ง
5. ทีมวิลเลียมส์ 2 ครั้ง
6. ทีมไทร์เรลล์ 1 ครั้ง

นับถึงสิ้นปี 2528 นักขับยุคปัจจุบันชนะกรองด์ปรีซ์ชิง-แชมพ์โลกกันมาแล้วดังนี้

1. นิคิ เลาดา 25 ครั้ง
2. อเลง โพรสต์ 21 ครั้ง
3. เนลสัน ปิเกต์ 13 ครั้ง
4. อลัน โจนส์ 12 ครั้ง
5. เรอเน อาร์โนซ์ 7 ครั้ง
6. ชาคส์ ลาฟฟิต 6 ครั้ง
7. จอห์น วัทสัน 5 ครั้ง
8. มิเชเล อัลโบเรโต 5 ครั้ง
9. เคเค โรสเบร์ก 5 ครั้ง
10. ริคคาร์โด ปาเตรเซ 2 ครั้ง
11. เอลิโอ เด อันเกลิส 2 ครั้ง
12. อายร์ทัน เซนนา 2 ครั้ง
13. นิเกล แมนเซลล์ 2 ครั้ง
14. ปาตริก ตองไบย์ 2 ครั้ง

นับถึงสิ้นปี 2528 นักขับยุคปัจจุบันที่ทำคะแนนได้สูงสุด คือ

1. นิคิ เลาดา 420.5 คะแนน
2. อเลง โพรสต์ 283.5 คะแนน
3. เนลสัน ปิเกต์ 236 คะแนน
4. ชาคส์ ลาฟฟิต 214 คะแนน
5. อลัน โจนส์ 202 คะแนน



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

เรารวบรวมเรื่องเหล่านี้....อย่างพิถีพิถัน....ไว้ให้คุณโดยเฉพาะ

ฟอร์มูลา สาระสะใจคนรักรถ

ASL ASSANC CONSOL จุดกำเนิดเกิดจากเราโดย ภิญโญ วศินชัย
อัษฎางค์คอนโซล ผู้นำผู้บุกเบิก และเปิดตลาด
ด้านกันชนไฟเบอร์ ย่านฝั่งธนและฝั่งพระนคร

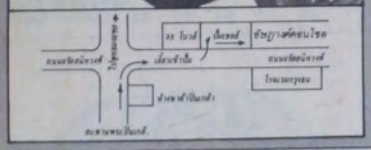












723/1 ถนนจรัสสนิทวงศ์ เลย 35 โบวล์ ติดปั๊มเชลล์
โทร. 424-3865, 424-9924

พิเศษ รับซ่อมกันชน สปอยเล่อร์ ไฟเบอร์ทุกชนิด
ดัดแปลงตกแต่งกันชนทุกรุ่น
ออกแบบสติ๊กเกอร์โดย ASL STICKER

ราคายานยนต์ใหม่ และใช้แล้ว
มาตรฐาน "ฟอร์มูลา"



ข้อมูลราคา

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

อีกประการหนึ่ง ผู้ค้าส่งหรือผู้ประกอบออกจำหน่ายจะเปลี่ยนแปลงราคาสินค้าของตนเมื่อใดก็ได้โดยไม่จำเป็นจะต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า สำหรับในต่างจังหวัด ราคาควรจะแพงกว่าเล็กน้อยเพราะมีค่าขนส่งบวกเข้าไว้ด้วย แต่ก็ยังมีสาเหตุอื่นที่ทำให้ราคาในต่างจังหวัดถูกกว่าในกรุงเทพฯ ได้เหมือนกัน

ราคารถยนต์นั่งใช้แล้ว ที่ตีพิมพ์ต่อท้ายราคารถใหม่โดยระบุเป็นรายปีไปนั้นเป็นราคาที่ประเมินจากการสอบถาม การเก็บข้อมูลและการศึกษาเปรียบเทียบ โดยถือเอา *ค่านิยม ค่าเสื่อมราคา* และ *ความเป็นจริงในท้องตลาด* ของรถแต่ละยี่ห้อแต่ละแบบและแต่ละรุ่นเป็นหลัก เพื่อให้เป็น "ราคากลาง" สำหรับผู้อยากขายหรือผู้อยากซื้อ มิได้หมายความว่าในความเป็นจริงจะต้องเป็นเช่นนั้นเสมอไปและมิได้หมายความว่า จะมีจำหน่ายตามสถานที่ซึ่งระบุหมายเลขโทรศัพท์ไว้เสมอไป

เงื่อนไขในการประเมินราคามาตรฐาน

1. ต้องเป็นรถที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรุนแรงมาก่อน สภาพเดิม สีเดิม เครื่องยนต์เดิม อุปกรณ์จากโรงงานอยู่ครบถ้วน ไม่พบสนิมหรือรอยฉีกขาด สภาพภายนอกและภายในอยู่ในเกณฑ์ดี เป็นรถที่ใช้งานได้ทันที
2. เป็นรถ(ประมาณได้ว่า)ใช้งานมาไม่มากกว่าปีละ 30,000 กม.โดยเฉลี่ย
3. ยางทั้ง 5 เส้น ต้องอยู่ในสภาพดีอย่างน้อย 80% ความลึกของดอกยางวัดได้อย่างน้อย 3–4 มม.
4. อุปกรณ์ความสุขความสะดวก และความสวยงามจะช่วยให้ราคารถสูงขึ้น แต่ไม่ได้ประเมินไว้ในเงื่อนไขนี้ เพราะผู้ซื้อ/ผู้ขายอาจจะมีรสนิยมไม่ตรงกันก็ได้ อุปกรณ์ที่นอกเหนือจากอุปกรณ์มาตรฐานผู้ซื้อ/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

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 ติดตั้งเสร็จในราคาเพียง 1,900 บาทเท่านั้น

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

ด่วนพิเศษสุด สำหรับขณะนี้



และรับติดฟิล์มกรองแสงนอกสถานที่ ฝีมือดี คุณภาพมาตรฐาน รับประกัน 2 ปี

สนใจติดต่อสอบถามได้ที่ร้าน **เพ็ญศักดิ์ ประดับยนต์**

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

PRICE X 1,000 B

MAKE/MODEL	YEAR OF REGISTRATION 86	85	84	83	82	81	80 -
ALFA ROMEO							
ALFETTA 2000	-	-	220	180	150	-	150
BERLINA 1750/2000	-	-	-	-	-	80	65-50
GTV 1750/2000	-	-	-	-	250	200	125-95
GIULIA 1300/1600	-	-	-	-	-	-	60-45
1600 SUPER	-	-	-	-	-	125	90
GIULIETTA 1800	519	300	285	250	220	-	-
SUD 1200/1400	-	-	-	80	75	60	65



AUSTIN							
ALLEGRO 1300	-	-	-	100	85	80	75
1100-1300-1300 GT	-	-	-	-	-	-	40-35





BMW							
316 1600	-	-	265	260	250	-	-
1800 2D.	539	365	340	300	-	-	-
1800 4D.	569	415	-	-	-	-	-
320 2000	-	-	220	215	300	260	215
520I 2000							
USED-CARB.	725	550	425	360	325	285	260
2000 AUTO	755	535	-	-	-	-	-

PRICE X 1,000 B

MAKE/MODEL	YEAR OF REGISTRATION 86	85	84	83	82	81	80 -



CITROEN							
BX 16 RS 1600	415	350	-	-	-	-	-
CX 20 2000	539	385	325	-	-	-	-
PALLAS 2.2/2.4	-	-	435	380	350	300	285
PRESTIGE 2400	-	-	540	500	465	395	300
GS 1200	-	-	200	185	160	135	95



DAIHATSU							
CHARADE 1000 S.	-	-	-	100	85	80	65
1000 D.	265	195	-	-	-	-	-



FIAT							NA.
124 1200/1400/1600	-	-	-	-	-	-	50-35
125 1600	-	-	-	-	-	-	50-30
128 1300	-	-	-	-	-	-	50-40
131 MIRAFIORI S	-	-	-	-	-	100	90-85
MIRAFIORI L	-	-	-	120	110	-	-
SP MIRAFIORI	-	-	-	140	125	120	-
BRAVA 1600	-	-	195	-	-	-	-

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 ถนนจรัลสนิทวงศ์ เชิงสะพานบางกอกน้อย แขวงบางขุนนนท์ เขตบางกอกน้อย กรุงเทพฯ 10700 โทร. **424-1310, 424-2798**

■ 64/1 ถนนเพชรเกษม เยื้องศาลเจ้าพ่อเสือ สาขาภาษีเจริญ แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ กรุงเทพฯ 10160 โทร. **467-3798**

PRICE X 1,000 B

MAKE/MODEL	YEAR OF REGISTRATION 86	85	84	83	82	81	80 -
SUPER BRAVA	-	-	200	-	-	-	-
SP BRAVA GTI	-	-	215	-	-	-	-
RACING 2000	-	-	-	170	150	-	-
132 1800 S/GLS	-	-	-	-	-	-	70-55
2000	-	-	-	180	150	-	135
ARGENTA 2.0	-	-	300	265	-	-	-
ARGENTA 2.0 SS	-	-	-	-	-	-	-
ARGENTA 2.0 A.	-	-	-	-	-	-	-
POLSKI 1300/1500	-	-	-	-	-	80	60-45
POLONEZ 1500	-	-	170	160	-	-	-



HOLDEN

COMMODORE 1.9 SL	-	-	300	-	-	-	-
1.9 LX	462	340	320	-	-	-	-
2.8 SLD	450	365	350	-	-	-	-



HONDA

ACCORD 1800 SS.	429	365	350	-	-	-	-
1800 AUTO	484	380	352	-	-	-	-
CIVIC 1500 SS.	371	290	265	-	-	-	-



ISUZU

GEMINI 1600 2D./4D	-	-	-	125	100	90	85
ASKA 1.8 LT	320	250	190	-	-	-	-
2.0 LX	350	265	195	-	-	-	-

PRICE X 1,000 B

MAKE/MODEL	YEAR OF REGISTRATION 86	85	84	83	82	81	80 -



LANCIA

BETA 1800	-	-	-	-	-	-	95-80
2000	-	-	190	145	120	95	90-80
2000 COUPE	-	-	250	235	-	165	120



MAZDA

CAPELLA 1600 RWD.	-	-	-	135	100	85	55-40
626 1600 4D. FWD.	334	265	240	225	-	-	-
1800 COUPE	401	335	300	-	-	-	-
1800 HATCHBACK	386.5	320	285	250	-	-	-
FAMILIA 1300 RWD.	-	-	-	-	140	110	95-880
323 1300 5D. FWD.	285	230	205	180	155	-	-
1300 4D.	286.5	235	210	160	-	-	-
1500 3D.	316	240	205	-	-	-	-
LUCE 1500	-	-	-	-	-	-	45-30
929 1800 4D.	-	-	-	-	-	80	65-55
1800 2D.	-	-	-	-	-	110	95



Mercedes-Benz

MERCEDES BENZ

200	-	-	655	-	-	475	450
220	-	-	-	-	-	500	450
230E/230/230.4	1,050	895	775	525	465	400	395



แชมป์โคโรลลา

บริษัท โตโยต้ามหานคร ผู้จำหน่ายโตโยต้า จำกัด

ห้องโชว์ศรีอยุธยา : 539/3 ถนนศรีอยุธยา ใกล้แยกมักกะสัน
ถนนพญาไท กรุงเทพฯ

โทร: 245-4214, 245-4820, 245-3111

PRICE X 1,000 B

MAKE/MODEL	YEAR OF REGISTRATION 86	85	84	83	82	81	80 -
240D	-	-	660	-	-	-	-
250	-	-	-	500	465	400	325
280	-	-	-	-	500	475	400
300D	-	-	800	-	-	-	-





MITSUBISHI MOTORS

MITSUBISHI

CELESTE 1600 COUPE	-	-	-	-	-	-	145
GALANT 1600 RWD.	-	-	200	180	145	130	100
2000 RWD.	-	-	235	195	150	135	110
1600 FWD.	323.5	260	235	-	-	-	-
1800 FWD.	363	265	238	-	-	-	-
LANCER 1400 RWD.	-	-	-	175	130	115	100-75
1300 FWD.	300	245	230	-	-	-	-
1500 FWD.	322.5	255	235	-	-	-	-
1600 TURBO	380	285	240	-	-	-	-

NISSAN



NISSAN

BLUEBIRD 1400/1600	-	-	-	-	-	-	45-35
U 1.6/1.8	-	-	-	-	130	110	-
1600 FWD.	350	225	210	180	165	-	-
1800 FWD.	390	230	215	185	165	-	-
1800 TB.	488	305	-	-	-	-	-

PRICE X 1,000 B

MAKE/MODEL	YEAR OF REGISTRATION 86	85	84	83	82	81	80 -
2000 FWD.	-	-	210	165	140	-	-
CEDRIC 2000	-	315	255	200	165	-	70-60
240 C	-	-	-	-	-	-	65-60
260 C	-	-	-	-	165	130	100
280 C	-	-	285	220	195	160	
3.0 DOHC.	686	450	-	-	-	-	-
MARCH 1000	252	175	150	-	-	-	-
PULSAR 1500	-	225	190	160	-	-	-
SKYLINE 2000	447	-	-	-	140	120	50-35
STANZA 160 J	-	-	-	-	-	100	85-60
1600 4D.	-	-	-	140	130	100	95-80
1600 2D.	-	-	-	135	125	97	95-85
1600 FX 4D.	329	260	245	200	175	-	-
1800 FX 5D.	333	285	260	225	190	-	-
1800 FX 3D.	353	315	275	250	205	-	-
1800 FX A.	358	320	285	-	-	-	-
SUNNY 1200 RWD.	-	-	-	145	130	110	95
1500 COUPE	-	-	-	165	135	120	100
120 Y	-	-	-	-	-	-	90
1300 FWD.	271	205	195	170	-	-	-
1300 SB.	303	230	205	175	-	-	-
1500 AUTO	324	265	185	-	-	-	-
1500 COUPE	337	225	215	180	-	-	-



PEUGEOT

305 1600	369	225	-	-	-	-	-
504 2000	-	-	-	230	215	180	155
505 2000	479	425	390	345	-	-	-
604 2600	-	-	-	-	-	-	160



SUBARU

FF1 1100/1300	-	-	-	-	-	-	45-35
GFT 1400	-	-	-	-	-	-	70-55
GL/GLT 1600	-	-	150	140	135	120	100-85
GLF 1800	-	-	180	165	150	-	-
1800 HARDTOP	-	-	205	190	165	-	-

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
ลำโพง JBL T545 คู่ละ 5,000 บาท มีจำกัด



พิเศษสุดสำหรับเดือนนี้ วิทยุเทปรถยนต์โรดสตาร์ รุ่นใหม่สุด 14W. ออโตรีเวิร์ส มี LOUDNESS พร้อมลำโพงไพโอเนียร์ 20W. 1 คู่ เสาอากาศติดตั้งเสร็จ เป็น 2,400 บาทเท่านั้น

PRICE X 1,000 B

MAKE/MODEL	YEAR OF REGISTRATION 86	85	84	83	82	81	80 -
SR 1800	390	315	-	-	-	-	-
SRD 1800	410	320	-	-	-	-	-
ST 1800	-	-	-	130	115	90	85-70
SWINGBACK	-	-	165	135	-	-	-



SUZUKI

SUZUKI							
FRONTE 550 4D.	-	-	-	90	75	60	-
550 2D.	-	-	-	85	70	55	-
800 4D.	179	130	115	90	80	-	-
800 2D.	-	-	98	84	80	-	-



TOYOTA

TOYOTA							
COROLLA 1200 2D.	-	-	-	-	115	95	80
1200 4D.	-	-	-	-	120	115	95
1300 VAN	-	-	-	115	100	95	-
1300 4D.4S	279	210	180	155	120	115	-
1300 4D.5S	308	235	215	165	140	120	-
1600 4D.A.	340	265	210	175	-	-	-
1600 LB.	308	270	245	210	195	140	-
CORONA 1600 4D.4S.	327	240	195	165	-	-	80-65
1600 4D.5S.	349	255	210	175	150	130	115-90
1800 4D.5S.	390	250	200	160	145	120	100-90
1800 4D.A.	407	240	-	180	155	150	-
1800 5D.5S.	407	245	-	175	160	-	-
1800 A.RWD.	358	260	240	-	-	-	-
CRESSIDA 2000	-	-	-	-	-	-	120-110
CROWN 2000	520	440	-	200	195	-	65-50
2600	-	-	-	-	120	95	70-50
2800	-	-	260	195	125	100	80-60
2800 SP SALN	708	415	325	275	140	125	90-65

PRICE X 1,000 B

MAKE/MODEL	YEAR OF REGISTRATION 86	85	84	83	82	81	80 -
CELICA 1600 LT	-	-	-	-	-	150	140-120
1800 AERO	-	-	-	-	-	225	200-175
2000 LB.	-	-	-	-	-	195	180-145
CARINA	-	-	-	-	-	-	80-65
STARLET 1000 5D.4S	224	190	-	-	-	-	-
1000 5D.5S	232	192	-	-	-	-	-
1200 5D.5S	244	195	-	-	-	-	-



VOLKSWAGEN

VOLKSWAGEN							
BEETLE 1.1/1.3/1.5	-	-	-	-	-	-	75-25
SCIROCCO 1.6 COUPE	-	-	-	-	-	-	150-125
GOLF 1100	-	-	-	-	-	-	100-85
1500	-	-	-	215	190	160	135
1500 DIESEL	-	-	-	235	210	175	150
K 70 1600	-	-	-	-	-	-	40-35
PASSAT	-	-	-	-	-	-	75-50



VOLVO

VOLVO							
122 1800	-	-	-	-	-	-	40-30
144 2000	-	-	-	-	-	-	90-75
164 2600	-	-	-	-	-	-	80-60
240/244 DL	750	-	-	-	360	320	295
240/244 GL	790	570	500	395	-	-	-
244 GLT	-	600	540	400	-	-	-
240/245 STATION	790	-	-	-	-	-	-
264	-	-	-	-	365	320	300
760 GLE	1,100	935	-	-	-	-	-
GLE AUTO	1,200	950	-	-	-	-	-



ROMRO THONG HEADER

ความพอใจของลูกค้าต้องมาก่อน **ดำเนินงานโดย สมควร จงนรกษ**

รับออกแบบ ติดตั้ง หรือตกแต่ง
ท่อไอเสีย เฮดเดอร์ โรลบาร์ เหล็กกันโคลง
ชัมการ์ด กันแคร้ง

ร่มโพธิ์ทอง ท่อไอเสีย

203-205 ถ.วิภาวดีรังสิต ข้างสะพานลอยสุทธิสาร
กรุงเทพฯ โทร. 279-4121—2

SMALL PICK-UP FOR COMMERCIAL USE
PRICE IN CASH(BANGKOK)

DAIHATSU	BAHT
S 65 P 550 CC PICK-UP (CBU)	111,800
S 70 P 850 CC PICK-UP (CKD)	111,800
S 70 VBZ 1,000 CC HIGH ROOF VAN	148,500
S 77 1,000 CC DIESEL PICK-UP	138,500
V 53 V DIESEL MICRO BUS	200,000
FORD	
UT-60 MARATHON 2,200 CC 5S. DIESEL PICK-UP	175,000
ISUZU	
KBD 22 T FASTER I SHORT BED DIESEL PICK-UP	168,000
27 T FASTER I LONG BED DIESEL PICK-UP	183,000
27 TS FASTER I SPACE CAB PICK-UP	190,500
WFR 51 DIESEL MINI BUS	279,000
MAZDA	
1,000 CC BENZENE PICK-UP	113,500
1,300 CC BENZENE PICK-UP	123,000
B 1600 'MAGNUM' 1,600 CC BENZENE PICK-UP	155,000
B 2200 'MAGNUM' 2,200 CC DIESEL PICK-UP	186,500
BRY 21 DIESEL MINI BUS	349,000
MITSUBISHI	
L 200 1,600 CC BENZENE PICK-UP	147,000
2,300 CC SHORT BED DIESEL PICK-UP	175,000
2,300 CC LONG BED DIESEL PICK-UP	181,500
L 300 1,400 CC BENZENE MINI BUS	209,000
2,300 CC DIESEL MINI BUS	265,500
NISSAN	
PROFESSONAL	
1,600 CC SHORT BED 4S. BENZENE PICK-UP	131,000
1,600 CC SHORT BED 5S. BENZENE PICK-UP	135,000
1,600 CC LONG BED 4S. BENZENE PICK-UP	136,000
1,600 CC LONG BED 5S. BENZENE PICK-UP	141,000
2,300 CC SHORT BED 5S. DIESEL PICK-UP	175,000
2,300 CC LONG BED 5S. DIESEL PICK-UP	183,000
LONG BED (E CHASSIS) DIESEL PICK-UP	171,000
2,500 CC LONG BED 4WD. DIESEL PICK-UP	388,000
2,000 CC LONG BED 4WD. DIESEL PICK-UP	300,000
URVAN 2,300 CC DIESEL MINI BUS	379,000
2,300 CC HIGH ROOF DIESEL MINI BUS	399,000
SUZUKI	
JIMNY 1,000 CC 4WD. PICK-UP	198,000
1,000 CC 4WD. 6 SEATER PICK-UP	215,000
1,000 CC 4WD. VAN	245,000
ST 90 800 CC PICK-UP	112,000
ST 90 V 800 CC MINI VAN	145,000
TOYOTA	
HIACE 1,800 CC SHORT BED BENZENE VAN	278,500
1,800 CC LONG BED BENZENE VAN	292,000
2,400 CC SHORT BED DIESEL VAN	335,500
2,400 CC LONG BED DIESEL VAN	354,000
LITEACE 1,800 CC DIESEL VAN	268,000
HILUX 1,600 CC SHORT BED BENZENE PICK-UP	143,000
1,600 CC LONG BED BENZENE PICK-UP	149,000
2,400 CC SHORT BED DIESEL PICK-UP	175,000
2,400 CC SHORT BED 5S. DIESEL PICK-UP	180,000
2,400 CC LONG BED DIESEL PICK-UP	180,000
2,400 CC LONG BED 5S. DIESEL PICK-UP	188,000
2,400 CC SR 5 5S. DIESEL PICK-UP	199,000
2,000 CC 4WD. BENZENE PICK-UP	317,000
2,400 CC 4WD. DIESEL PICK-UP	354,000
PEUGEOT	
504 2,800 CC DIESEL PICK-UP	199,500
VOLKSWAGEN	
TRANSPORTER 2,000 CC BENZENE MINI BUS	465,000
1,600 CC TURBO DIESEL MINI BUS	565,000
AMBULANCE (CBU)	390,000
2,000 CC SYNCRO 4X4 BENZENE	645,000







Driver Sound ศูนย์ติดตั้ง ๏ PIONEER ชุดเครื่องเสียงติดรถยนต์ระดับสุดยอด จำหน่ายและติดตั้งเครื่องเสียงติดรถยนต์ชั้นนำทุกชนิด โดยมีช่างฝีมือดีไว้คอยบริการท่านอย่างพร้อมพรั่ง

ขอเชิญทดสอบระบบเสียงจากเครื่องเสียงชั้นนำที่สมบูรณ์แบบได้ที่

ไ ด ร เ ว อ ร์ ซ า ว น์

239-241 ถ.วิภาวดีรังสิต เชิงสะพานลอยสุทธิสาร พญาไท กรุงเทพฯ 10400

(เยื้องพจน์อาหารทะเล) โทร. 271-2032-3

MOTORCYCLE PRICE

MAKE/MODEL	CASH	BAHT IN MONTH DOWN	12	18	24
HONDA					
C 900 CUSTOM 2	18,700	6,700	1,360	1,030	-
		7,700	1,250	945	-
C 900 CUSTOM M2	19,600	7,300	1,395	1,055	-
		7,900	1,330	1,000	-
GL-N	23,000	9,400	1,515	1,135	945
		11,000	1,335	1,005	835
GL-X	24,100	9,800	1,590	1,195	995
		11,900	1,360	1,020	850
JX 100 S 4	20,300	8,000	1,395	1,045	870
		8,600	1,325	995	830
TG 125 WING	23,300	8,500	1,670	1,255	1,045
		9,400	1,570	1,180	985
LEAD	22,900	8,900	1,560	1,170	980
		11,000	1,325	995	830
HX 125 FIGHTER	28,500	9,500	2,115	1,590	1,325
		11,400	1,905	1,430	1,195
MTX 125 R	35,000	12,000	2,560	1,920	1,600
		13,800	2,360	1,770	1,475



KAWASAKI					
SUNNY JOY	17,900	7,000	1,235	935	-
		7,900	1,135	855	-
GTO MACH 4	25,900	9,000	1,885	1,415	1,180
		10,400	1,725	1,295	1,080
AR 125	32,000	10,600	2,385	1,790	1,495
		13,000	2,115	1,590	1,325
AR 125 RS	34,500	12,000	2,505	1,880	1,570
		13,800	2,305	1,730	1,445
AX 1	21,500	7,500	1,590	1,200	-
		8,600	1,465	1,105	-
GTX	32,000	10,600	2,385	1,790	1,495
		13,000	2,115	1,590	1,325

Kawasaki



MOTORCYCLE PRICE

MAKE/MODEL	CASH	BAHT IN MONTH DOWN	12	18	24
SUZUKI					
RC 80/80 S	19,500	7,000	1,420	1,070	-
		7,800	1,330	1,005	-
RC 80 D	20,500	7,500	1,475	1,115	-
		8,600	1,350	1,020	-
RC 100/100 S	21,500	7,900	1,545	1,165	-
		8,600	1,465	1,105	-
RC 100 D	22,500	8,300	1,590	1,200	-
		9,300	1,500	1,130	-
TR 100	20,500	7,500	1,450	1,090	910
		8,600	1,330	1,000	830
TR8	23,500	8,500	1,670	1,255	1,045
		9,400	1,570	1,180	985
TR2	25,000	8,500	1,840	1,380	1,150
		10,000	1,670	1,250	1,045
TS 125	26,500	10,500	1,785	1,340	1,115
		12,000	1,615	1,215	1,010
VESPA					
PX 150 E	39,000	12,100	2,915	2,170	1,795
		16,100	2,480	1,845	1,530

PIAGGIO

YAMAHA					
Y 80 J (MATE)	19,600	7,000	1,430	1,080	-
		7,800	1,240	1,010	-
Y 80 (BELLE)	19,800	7,500	1,395	1,055	-
		8,500	1,280	970	-
RX-S	26,600	8,800	1,980	1,485	1,240
		10,700	1,770	1,330	1,110
RX-K	30,100	10,200	2,215	1,665	1,390
		12,400	1,975	1,480	1,235
RZ 125	40,000	13,200	2,985	2,240	1,870
		16,000	2,675	2,005	1,675
DT 100 X8	27,000	10,000	1,895	1,420	1,185
		11,200	1,760	1,320	1,100
DT 125 MX	34,000	11,800	2,475	1,855	1,550
		13,600	2,275	1,705	1,425
DT 175 MX	37,500	13,300	2,695	2,025	1,690
		15,000	2,505	1,880	1,570



แง้มดู ฉบับหน้า

ฉบับหน้าคุณภาพันธ์ ติดตามอ่าน



"ปราสาทผีสิง"
ใน "ดูเหล็กชมวิว
กับBMW" (ตอนจบ)

บก. ขวัญชัย ขันอาสาพาคุณผู้อ่านเที่ยวชม *"ปราสาทผีสิง"* ที่เมืองเบทเทน ทางใต้ของเยอรมนี ในเรื่อง *"ดูเหล็ก ชมวิว กับบีเอมดับเบิ้ลยู"* (ตอนจบ)

ในปี 85 ที่ผ่านมาแต่ละบริษัททั่วโลกมีความก้าวหน้าด้านเทคนิคอะไรบ้าง? ติดตามอ่านได้อย่างละเอียดในบทความ **สรุปเทคนิครถยนต์**

ส่วนบทความทดสอบรถในประเทศจะเป็นรถ **ซูซูกิ เอสเอ 413** และรถกระบะยอดนิยม **อีซูซุ ฟาสเตอร์แชค สเปศแคบ** พร้อมกับบทความทดสอบรถจากรอบโลก..จะเป็นการเปรียบเทียบรถโพร์เช 6 รุ่นด้วยกัน

แล้วพบกันฉบับหน้านะคะ
สุกานดา ปภัสร์พงษ์

ซูซูกิ เอสเอ 413
บททดสอบที่เจาะทะลุทุกแง่มุมของสมรรถนะ





โชว์รูม เปอโยต์ สีลม และสุขุมวิทเท่านั้น
ที่พร้อมจะบริการท่านได้ประทับใจที่สุด
เราพร้อมจะรับใช้ท่านด้วยมาตรการที่ยืดหยุ่นทุกรูปแบบ ราคาเงินสด
ลดต่ำเป็นพิเศษ หรือผ่อนอย่างสบาย ๆ โดยไม่มีดอกเบี้ย
■ **โชว์รูม เปอโยต์ สีลม** โทร. 233-7801, 234-6833, 235-6115-6, 233-9662
■ **โชว์รูม เปอโยต์ สุขุมวิท** โทร. 258-7073, 259-0245-6


บ่น
บ่น
รักษาอาการไอ
ของมอเตอร์ไซค์
ทุกครั้งที่มอเตอร์ไซค์ของคุณ ไม่สบาย เช่น สตาร์ทไม่ติด เพราะเขม่าจับหัวเทียนเขรอะ หรือเร่งไม่ทันใจ เพราะลูกสูบติดขัด มีควันดำ รักษาอาการเหล่านี้ด้วย
CX 2T ใหม่ ยอดน้ำมันเครื่อง 2 จังหวะ ของคาลเท็กซ์ ผสมสารพิเศษช่วยรักษาเครื่องยนต์ ให้สะอาด สตาร์ทง่าย เพิ่มกำลังเร่งให้กับเครื่องยนต์ได้ทันใจ
ทุกครั้งที่มอเตอร์ไซค์ของคุณไอ ใช้ CX 2T ใหม่ ยอดน้ำมันเครื่อง 2 จังหวะ ของคาลเท็กซ์
CALTEX
CX 2T
CALTEX
ใหม่
CALTEX