



หากพูดถึงรถยนต์ไฮอัทสึ  
หลายๆ คนคงนึกถึง  
รถคันเล็กๆ ที่มีให้เลือก  
หลากหลายรูปแบบทั้งแก๊งเล็ก  
กระบอกเล็ก แต่รุ่นที่สร้างชื่อเสียง  
และได้รับความนิยมในเมืองไทย  
คงหนีไม่พ้น ไฮอัทสึ มิรา  
ด้วยรูปลักษณ์ที่เป็นเอกลักษณ์  
และมีความออกแบบประสงคครบถ้วน  
จนทำให้มียอดจำหน่ายที่สูง



สปอร์ตตัวจิ๋ว..สุดจืด

# Daihatsu COPEN

- อย่างไรก็ตาม ไฮอัทสึไม่ได้มีแค่ซีดีคาร์สำหรับใช้จ่ายกับข้าวเท่านั้น ในส่วนของรถสปอร์ตก็ยังมีการพัฒนาออกมาเอาใจตลาดด้วย ซึ่งรถสปอร์ตรุ่นล่าสุดที่ค่ายไฮอัทสึเปิดตัวออกมาคือ โคเพน ที่มีความสวยงามกลมมนของรูปลักษณ์ภายนอก กลับกันขุมพลังไม่ได้เล็กดั่งเช่นตัวรถ ส่วนที่ว่าไม่เล็กนั้นต้องคอยตามอ่านกันต่อกันแล้วกัน

ทาง TSL Auto Corporation ผู้จำหน่ายรถนำเข้าอิสระ ได้นำโคเพนเข้ามาตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งอย่างที่ทราบกันดีว่าไฮอัทสึในบ้านเราเลิกทำตลาดไปแล้วเหลือแค่การบริการ นี่ก็เลยเป็นช่องทางเดียวสำหรับโอกาสที่ได้สัมผัสความสปอร์ต ทรงกระทัดรัด ถึงแม้จะใช้เวลาระยะสั้นๆ แต่ก็พอทำให้ทีมงานรู้สึกประหลาดใจกับความไม่ธรรมดาของรถรุ่นนี้ได้เป็นอย่างดี

## อีกกฎเกณฑ์รถสปอร์ตด้วยเอกลักษณ์เฉพาะตัว

- การที่ไฮอัทสึกล้าฉีกแนววงการรถสปอร์ตด้วยการเปิดตัวโคเพนออกมา ถือว่าสร้างความฮือฮาได้ไม่น้อย ทั้งในญี่ปุ่นและยุโรปซึ่งมีการส่งไปทำตลาดด้วย

โคเพนมากับรูปลักษณ์ของรถสปอร์ตเปิดประทุน หลังคาแข็งแบบพับเก็บได้ แบบเดียวกับรถสปอร์ตสุดหรูเมอร์เซเดส-เบนซ์ เอสแอล และเอสแอลเค ที่มีชื่อดีในเรื่องความแข็งแรงของโครงสร้างตัวรถเพื่อเป็นการลดจุดด้อยของโครงสร้างที่ไม่แข็งแรงของรถสปอร์ตเปิดประทุนทั่วไป นอกจากนี้การเก็บเสียงรบกวนจากภายนอกยังทำได้ดีไม่แพ้รถหลังคาแข็งทั่วไป

ชุดหลังคาแข็งแบบพับเก็บได้ควบคุมการทำงานเปิด-ปิดด้วยระบบไฟฟ้า แต่ไม่ถึงกับอัตโนมัติ เพราะยังต้องปลดชุดล็อกก่อนทุกครั้ง (บริเวณเหนือศีรษะคนขับและคนนั่งข้าง ตรงชุดกระจกบังลมหน้าจะมีตัวล็อกหลังคาซ่อนอยู่) การทำงานของหลังคาแข็งเปิดได้ชุดนี้ใช้ปั๊มไฮดรอลิกที่ส่งงานผ่านชุดมอเตอร์ไฟฟ้าเพื่อเป็นตัวขับเคลื่อนสร้างแรงดันไฮดรอลิกที่ทำหน้าที่ในการเปิด-ปิดหลังคา ซึ่งเก็บซ่อนอย่างแนบเนียนได้ห้องเก็บสัมภาระท้ายรถ

การเปิด-ปิดหลังคาจะใช้เวลาในการทำงานเพียงแค่ 19-22 วินาที เท่านั้น ช่วยเพิ่มความสะดวกสบายในการใช้งานเปรียบเสมือนรถสปอร์ตชั้นสูง

# โครงสร้างจับมือ DENSO

## เพิ่มความแข็งแรงด้วย Double X Bar

• ได้อิทธิพลจากโครงสร้างของรถมาพัฒนาใหม่ร่วมกับ DENSO เจ้าแห่งอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ (ทั้ง 2 อยู่ในเครือ TOYOTA เหมือนกัน) ช่วยในการออกแบบพัฒนาโครงสร้างและชิ้นส่วนประกอบ โดยเฉพาะโครงสร้างทางด้านหน้าประกอบด้วย ชุดคานหน้า หม้อน้ำ รั้งฝั่งแอร์ ชุดพัดลมไฟฟ้ารวมไปถึงอินเตอร์คูลเลอร์ ที่จัดวางระบบระเบียบไว้เป็นส่วนส่งผลกระทบต่อการระบายความร้อนที่ดีเยี่ยม

ชุดอุปกรณ์ต่างๆ ที่ทาง DENSO ได้พัฒนาขึ้นมาทั้งหมดส่งผลให้น้ำหนักของตัวรถในภาพรวมลดลง แต่ยังแฝงไว้ด้วยคุณภาพของวัสดุและความแข็งแรงของชิ้นส่วนต่างๆ ส่งผลให้โคเพนเป็นรถสปอร์ตเปิดประทุนรูปแบบใหม่ ที่คล้ายคลึงกับรถสปอร์ตจากเยอรมนี แต่ต่างกันที่สัญชาติและขนาดของตัวรถ

แต่ไม่ว่าจะเป็นรถสปอร์ตเปิดประทุนทั้งแบบหลังคาอ่อน หรือหลังคาแข็งแบบพับเก็บได้ ก็ยังมีจุดอ่อนในเรื่องความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถัง เพราะไม่มีเสา B และ C-Pillar ในการเพิ่มความแข็งแรงและการกระจายน้ำหนัก ทำให้โครงสร้างเกิดการบิดตัวได้ง่ายกว่ารถทั่วไป

โดยที่คู่กับ DENSO ได้ร่วมกันพัฒนาเพิ่มความแข็งแรงให้กับโครงสร้างของโคเพนด้วยการติดตั้งคานเสริมความแข็งแรงใต้ท้องรถบริเวณจุดยึดปีกนกหน้ากับตำแหน่งเสา A-Pillar และจากเสา A-Pillar ไปยัง แชนซีส์บริเวณที่ควรจะเป็นเสา B-Pillar คานเสริมความแข็งแรงนี้จะมีรูปแบบตัว X หรือ Double X Bar ช่วยให้โครงสร้างของตัวรถลดการบิดตัวที่มากเกินไป

นอกจากนี้ยังได้เพิ่มคานนิรภัย เพื่อความแข็งแรงบริเวณจุดยึดของอาร์มลิงก์ช่วงล่างหลังกับบริเวณแชนซีส์ของตัวรถด้านหลัง ด้วยสิ่งต่างๆ เหล่านี้ทำให้โคเพนสามารถลบลจุดด้อยเรื่องความ

แข็งแรงของโครงสร้างรถสปอร์ตเปิดประทุน แถมยังมีน้ำหนักเบาช่วยให้ตัวรถมีเสถียรภาพในการทรงตัวมากยิ่งขึ้น

## หน้าตา...น่ารัก

• รูปลักษณ์ภายนอกโดดเด่นและน่ารักเข้าไปไหนๆ ก็มีแต่ผู้คนเหลียวมองในความน่ารัก น่าเอ็นดู ของตัวรถ จุดเด่นอยู่ที่รูปทรงอันโค้งมน กระฉับหน้าขนาดใหญ่ลายรั้งฝั่ง ทำหน้าที่รับกระแสลมเย็นๆ เข้ามาระบายความร้อนให้กับหม้อน้ำ รั้งฝั่งแอร์และอินเตอร์คูลเลอร์ ที่จัดวางตำแหน่งในลักษณะเอียงไปทางด้านหลังเล็กน้อย



ชนาบข้างด้วยชุดไฟหน้าทรงกลมที่รวบรวมชุดไฟสูงและไฟต่ำไว้ในโคมเดียวกัน มาพร้อมกับชุดไฟตัดหมอกทรงจัดวางตำแหน่งไว้ด้านใต้ของชุดไฟหน้า ทำให้หลายคนที่พบเห็นอาจเกิดความสงสัยว่าอันไหนเป็นไฟหน้าอันไหนเป็นตัดหมอก ยิ่งถ้ามองจากด้านข้างเวลาที่เปิดหลังคาอาจทำให้เกิดความสับสนว่าด้านหน้าไหนเป็นด้านหน้าหรือด้านหลังเพราะมันแทบจะไม่แตกต่างกันเลย





เพราะด้านท้ายรถมีการดีไซน์รูปทรงโค้งมนของตัวรถ คล้ายคลึงกับด้านหน้ามากพอสมควร ยิ่งการออกแบบและติดตั้งชุดไฟท้ายโดยใช้ตำแหน่งแบบเดียวกับด้านหน้า แต่จุดที่บ่งชี้ว่าด้านไหนเป็นด้านหน้าหรือด้านหลังอยู่ตรงที่ชุดท่อไอเสียแบบคู่เพิ่มความ เป็นสปอร์ตได้อย่างลงตัว

## โลกนี้มีเพียง 2 เรา

- ภายในของโคเพนถูกออกแบบมาเพื่อความเป็นสปอร์ตเปิดประทุนขนานแท้ ด้วยการจัดวางตำแหน่งที่นั่งเพียงแค่ 2 ที่ ว่ากันตรงๆ เป็นรถที่ชัดเจนว่าที่พอลตาและแม่ยายเป็นอย่างมาก เพราะไม่สามารถแอบซุกซ่อนตามไปไหนด้วยกันได้

อันที่จริงเกิดมาจากโคเพนเป็นสปอร์ตขนาดเล็กที่จัดอยู่ในกลุ่ม K-Car ของญี่ปุ่น พื้นที่ส่วนใหญ่ของตัวรถถูกใช้ไปในส่วนของที่เก็บสัมภาระท้ายรถอันเป็นส่วนหนึ่งที่เอาไว้เก็บหลังคาเมื่อต้องการเปิดประทุนรับลมและอากาศบริสุทธิ์ ยามวิ่งเล่นแถวๆ ชายทะเล เพราะลำพังห้องเก็บสัมภาระเมื่อเปิดหลังคาแล้วจะเหลือเนื้อที่ไว้เก็บสิ่งของได้นิดๆ หน่อยๆ เท่านั้น

ดีไซน์ภายในห้องโดยสารโดยเฉพาะการออกแบบชุดมาตรวัดมีกลิ่นอายของรถสปอร์ตขนานแท้ เป็นแบบทรงกลม 3 วง ซ้อนกัน ไล่ตำแหน่งตั้งแต่ช่องซ้ายสุดเป็นมาตรวัดรอบที่บ่งบอกความไม่ธรรมดาด้วยตัวเลขที่สามารถลากได้ถึง 10,000 รอบ/นาที ซึ่งตอนที่ผู้ทดสอบได้ลองขับลากรอบขึ้นไปได้ถึง 8,000 รอบ/นาที นิดๆ เพราะไม่อยากไปเค้นเครื่องยนต์มากเกินไป แต่จริงๆ แล้วที่ทางเมืองนอกเคยทดสอบสามารถลากรอบได้เกือบๆ 9,000 รอบ/นาที

ส่วนช่องถัดมาเป็นมาตรวัดความเร็วบอกหน่วยเป็น

กม./ชม. โดยความเร็วสูงสุดที่มาตรวัดมีเพียงแค่ 140 กม./ชม. นอกจากนี้ยังออกแบบให้มีช่อง LED ไว้บอกตำแหน่งของเกียร์ที่ใช้งานอยู่ ส่วนอีกช่องที่เหลืออยู่เป็นช่องมาตรวัดระดับน้ำมันเชื้อเพลิงกับมาตรวัดอุณหภูมิของเครื่องยนต์ ถัดมาด้านบนสุดเป็นช่องแอร์ทรงกลมขนาดพอเหมาะ 2 ช่อง

พวงมาลัยแบบ 3 ก้านหุ้มหนังอย่างดีซึ่งทาง MOMO บริษัทผู้ผลิตอุปกรณ์ตกแต่งชั้นนำเป็นผู้ผลิตให้ เช่นเดียวกับเบาะนั่งที่เป็นแบบบักเก็ตซีตปรับได้ของ RECARO เป็นผู้ผลิตให้ เป็นเหยียบทั้ง 3 อันเป็นแบบอลูมิเนียมเช่นเดียวกับรถสปอร์ตชนิดนี้





## บุปพลึงเล็กพริกขี้หนู

● เครื่องยนต์ของโคเพนที่มีจำหน่ายอยู่ในท้องตลาดต่างแดนจะมีด้วยกัน 2 แบบ รหัส JB-DET 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว เทอร์โบอินเตอร์คูลเลอร์ ความจุ 660 ซีซี. 64 แรงม้า ที่ 6,400 รอบ/นาที แรงบิด 11.2 กก.-ม. ที่ 3,200 รอบต่อนาที ระบบส่งกำลังมีให้เลือกเล่นทั้งเกียร์ธรรมดา 5 จังหวะและอัตโนมัติทึบทรอนิก 4 จังหวะ

ส่วนอีกทางเลือกมากับรหัส K3VE 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว พร้อมระบบวาล์วแปรผัน DVVT ความจุกระบอกสูบ 1,300 ซีซี. ผลิตแรงม้าได้สูงถึง 86 ตัว ที่ 6,000 รอบ/นาที แรงบิด 12.2 กก.-ม. ที่ 4,400 รอบต่อนาที ระบบส่งกำลังเกียร์ธรรมดา 5 จังหวะและอัตโนมัติทึบทรอนิก 4 จังหวะ

โคเพนที่ Thaidriver ได้ทดลองขับและทาง TSL Auto Corporation นำเข้ามาขายเป็นรหัส JB-DET ด้วยความจุของกระบอก

สูบ แรงม้าและแรงบิด เหมาะสมกับน้ำหนักของตัวรถที่หนักเพียงแค่ 840 กิโลกรัม ส่งผลให้เป็นรถสปอร์ตเปิดประทุนขนาดเล็กที่มีความจัดจ้านไม่ธรรมดาคันหนึ่งเลยทีเดียว โดยเฉพาะช่วง 3,000-4,000 รอบ/นาที เทอร์โบติดบูสต์เต็มที บุคลิกของเครื่องยนต์จะเปลี่ยนไปจากเดิมให้ความรู้สึกถึงแรง G ดิ่งให้หลังติดเบาะ

แม้แรงดึงจะไม่มากถึงระดับที่ทำให้แน่นหน้าอก แต่ก็ดีพอที่จะฉีกหนีรถเครื่องยนต์ความจุ 1,600-2,000 ซีซี ได้โดยไม่ยากเย็น เพราะรอบเครื่องยนต์สามารถวัดไปได้ถึงระดับ 8,000 รอบ/นาทีได้อย่างสบายๆ โดยเฉพาะการทำความเร็วที่ออปส์ปิด 140 กม./ชม. รวดเร็วทันใจแต่ก็ไปได้เท่านั้นจริงๆ เสียงของเครื่องยนต์หวานจับใจ โดยเฉพาะเวลาที่เสียงของเครื่องยนต์สอดผสานกับเสียงวี๊ดของเทอร์โบด้วยแล้วละก็ เป็นเสียงที่ไพเราะยิ่งนัก

แต่ในช่วงรอบเครื่องยนต์ต่ำกว่า 3,000 รอบ/นาที จะมีอาการรอรอบหรือเทอร์โบแล็คให้ได้สัมผัสสพสมควร แต่หลังจากช่วงนี้ไป จะพบแต่ความสนุกสนานของอัตราเร่งที่ผละกำลัງของเครื่องยนต์ทำงานสอดผสานกับอัตราทักเกียร์อัตโนมัติทึบทรอนิกแบบ 4 จังหวะได้อย่างลงตัว ทุกจังหวะของการเปลี่ยนเกียร์ทั้งซีฟต์อัพหรือซีฟต์ดาวน์ สามารถรีดเค้นผละกำลัງของเครื่องยนต์ออกมาใช้งานได้อย่างทันอกทันใจ

สมรรถนะที่ Thaidriver ทดสอบในช่วงความเร็วสูงสุดของแต่ละเกียร์นั้นทำได้ถ้าเทียบกับความจุของเครื่องยนต์ เกียร์ 1 สามารถทำความเร็วสูงสุดได้ 65 กม./ชม. ที่รอบเครื่องยนต์ 8,900 รอบ แต่หลังจากเปลี่ยนตำแหน่งเป็นเกียร์ 3 แรงดึงทั้งหมดเริ่มหดหายไป เปลี่ยนเป็นความเร็วที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจนความเร็วสูงสุดขึ้นไปแตะขีดสุดที่ 140 กม./ชม. แต่รอบเครื่องต่ำลงเหลือเพียงแค่ 4,800 รอบ/นาที

ส่วนอัตราเร่งควอเตอร์ไมล์ 0-402 ม. ที่เราใช้เครื่องมือจับเวลาในโหมดเกียร์อัตโนมัติปกติ โคเพนทำเวลาได้มาแล้วที่ 19.75 วินาที พอปรับเปลี่ยนโหมดมาใช้แบบสับเกียร์เอง อัตราเร่งให้ความเร็วใจมากยิ่งขึ้นเช่นเดียวกับเวลาที่ดีขึ้นเป็น 19.55 วินาที

## แรงม้าใกล้เคียงที่กลมไว้

● เพื่อเป็นการแก้ข้อข้องใจว่าแรงม้าที่ทางโรงงานเคลมมาในเอกสารนั้นถูกต้องมากน้อยแค่ไหน ทางทีมงานเลยพาโคเพนไปทดสอบสมรรถนะหาแรงม้าที่แท้จริงทั้งแบบพลาวยวีลและแบบม้าลงพื้นหรือที่ล้อกันที่ Test Car

การวัดแรงม้าทางทีมงาน Test Car ได้เลือกใช้โหมดทวิพรอนิกเพื่อความแม่นยำและเที่ยงตรง ซึ่งก่อนการทดสอบหาแรงม้า ได้มีการตรวจเช็คระดับน้ำมันเครื่องให้เรียบร้อยพร้อมกับอุณหภูมิเครื่องยนต์และเกียร์ให้น้ำมันเครื่องและน้ำมันเกียร์มีอุณหภูมิที่พร้อมทำงาน

ตลอดการวัดแรงม้าบนไดโนที่ทีมงานได้มีการปิดแอร์ ซึ่งเป็นการวัดแรงม้าแบบเดียวกับที่โรงงานผู้ผลิตได้ทดสอบเครื่องยนต์ก่อนนำมาประกอบเข้ากับตัวรถ

การทำความเร็วบนไดโนในช่วงความเร็ว 40-140 กม./ชม. เป็นเรื่องที่ไม่ยุ่งยากแต่จะมีปัญหาอยู่ตรงช่วงที่แรงม้าและแรงบิดถึงจุด Peak สุด ความเร็วของตัวรถจะเกินกว่า 140 กม./ชม. (รอบเครื่องยนต์ไวมาก) กล้อง ECU จะตัดการส่งจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงจนความเร็วลดลงมาอยู่ที่ 135 กม./ชม. กล้อง ECU ถึงส่งจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้ใหม่



ทางทีมงานจำเป็นต้องเพิ่มโหลดให้กับแท่นไดโนและเครื่องยนต์ เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้รอบเครื่องขึ้นเร็วเกินไป หลังจากแก้ไขสถานการณ์ต่างๆ การวัดแรงม้าจึงเป็นไปอย่างเรียบร้อย

กำลังสูงสุดที่วัดได้นั้น แรงม้าที่พลาวยวีลมีสูงถึง 62.4 ตัว ส่วนม้าที่ลงสู่พื้นถนนมีแค่ 44 ตัว หายไปในชุดเกียร์ประมาณ 18.5 แรงม้า ซึ่งถือเป็นเรื่องปกติสำหรับการสูญเสียกำลังที่เกียร์และระบบขับเคลื่อน ซึ่งอยู่ที่ประมาณ 25-30%

ส่วนแรงบิดมีให้ใช้งานถึง 9.3 กก.-ม. น้อยกว่าที่โรงงานเคลมเอาไว้ 3 กก.-ม. แต่ถึงอย่างไรหากดูจากเส้นกราฟจะเห็นได้ว่า Power Band ของเครื่องยนต์ตัวนี้มีให้ใช้งานได้เยอะพอสมควร นับเป็นเครื่องยนต์ขนาดเล็กที่ให้พลังกำลังเกินตัวจริงๆ

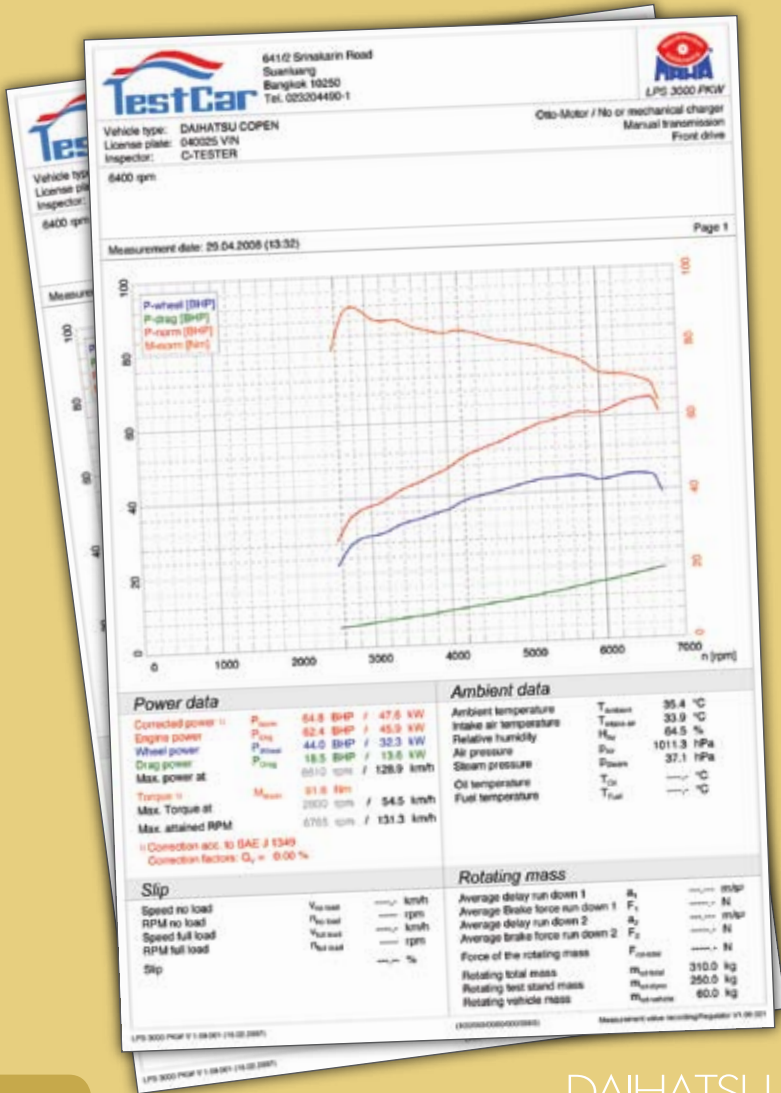
## ช่วงล่างสุดหนึบ..ขับสนุกทุกเส้นทาง

● ช่วงล่างของโคเพนที่ได้ยัทสูลือเลือกใช้เป็นแบบแม็กเฟอร์สัน-สตริต พร้อมเหล็กกันโคลงที่ด้านหน้า ด้านหลังเป็นแบบทอร์ชั่นบาร์ โดยตัวที่เราได้นำมาทดสอบเป็นตัวพิเศษ Limited Edition ที่ถูกปรับปรุงระบบช่วงล่างใหม่โดยมีการปรับเซ็ท ตัวคอยล์สปริงที่มีค่า K แข็งขึ้นและตัวโช้กอัพที่ทาง BILSTEIN ผลิตให้

การขับในเมืองช่วงความเร็วประมาณ 60-80 กม./ชม. บวกกับล้อแม็กของ BBS ขอบ 15 นิ้วและยางไซส์ 165/50 R15 อาจจะค่อนข้างกระด้างพอสมควร แต่ช่วงล่างแบบนี้จะให้การยึดเกาะถนนที่มั่นคงในช่วงความเร็ว 100-140 กม./ชม. ความกระด้างจะเปลี่ยนเป็นความหนึบแน่นไม่มีอาการร่อนหรือเซไปมาของตัวรถ ทั้งที่ตัวรถมีขนาดเล็กแถมยังมีน้ำหนักที่เบา

ได้ยัทสูลือ โคเพน สปอร์ตเปิดประตูขนาดเล็กที่ให้ความคล่องตัวและมั่นคงในการขับ ผสานสมรรถนะของเครื่องยนต์ที่แรงเกินตัวสามารถตอบโต้ของผู้ที่ขึ้นซอบรตสปอร์ตขนาดเล็ก แต่อาจจะติดที่ราคาตัวแพงระดับ 1,900,000 บาท หากเทียบกับรตสปอร์ตที่มีขนาดใหญ่และให้ความคุ้มค่าที่มากกว่าโดยจ่ายเพิ่มขึ้นอีกนิด คงต้องขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของคนที่คิดจะซื้อแล้วว่าจะเลือก Copen รตเล็กแต่เปี่ยมด้วยสมรรถนะหรือไม่

ตัวรถเล็กน่ารัก เครื่องเล็กแต่แรง สมรรถนะโดยรวมเฉียบกว่ารถที่มีขายโดยทั่วไป ได้ลองสักครั้งแล้วจะติดใจ



# DAIHATSU COPEN

- **แบบตัวรถ** สปอร์ต 2 ที่นั่ง
- **เครื่องยนต์** 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว เทอร์โบ อินเตอร์คูลเลอร์
- **ความจุกระบอกสูบ** 659 ซีซี.
- **กำลังสูงสุด** 64 แรงม้า ที่ 6,400 รอบ/นาที
- **แรงบิดสูงสุด** 11.2 กก.-ม. ที่ 3,200 รอบ/นาที
- **ระบบส่งกำลัง** เกียร์อัตโนมัติ 4 จังหวะแบบทวิพรอนิก
- **ระบบขับเคลื่อน** ล้อหน้า
- **ระบบบังคับเลี้ยว** เร็กเอนตีฟเนียนพร้อมเพาเวอร์ช่วยพวงมาลัย
- **ระบบกันสะเทือนหน้า** แม็กเฟอร์สันสตริต คอยล์สปริงพร้อมเหล็กกันโคลง
- **ระบบกันสะเทือนหลัง** คอร์รับบาร์
- **ระบบเบรคหน้า/หลัง** ดิสก์/ดรัม พร้อมระบบ ABS
- **พู่้านาย** TS Auto Corporation
- **โทรศัพท์** 0-2575-1111 | **แจ้งวัฒนะ**, 0-2286-1555 **สาธ** | **เว็บไซต์** www.tsl.co.th

SPECIFICATIONS

SPECIFICATIONS