

เรื่อง : กองบรรณาธิการ  
ภาพ : พอล สีสันทิทธิ์

THAIDRIVER  
TEST DRIVE

# HONDA JAZZ SV

เป็นมากกว่า ‘ซีดีคาร์’



“เราต้องการพลีตอonda แจ๊ซ เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้ใช้งานในตลาดทวีปยุโรปและตลาดอื่นๆ แต่เราก็ไม่ต้องการที่จะพลีตรถยนต์ที่ด้วยคุณภาพ หรือดูแลรักษาถูก อดndaแจ๊ซ ต้องเป็นซีดีคาร์ ที่ผสานความอเนกประสงค์ และภาพลักษณ์ที่ทันสมัย ตอบสนองกับการได้ทุกความต้องการ”

- นี่คือการเปิดตัวของหนึ่งในวิศวกรผู้มีส่วนร่วมในโครงการพัฒนาฮอนด้า แจ๊ซ ใหม่ตั้งแต่เจเนอเรชั่นแรก จนถึงเจเนอเรชั่นปัจจุบัน ที่ฮอนด้ามุ่งมั่นต้องการให้เป็นรถยนต์ขนาดเล็กลงในอุดมคติ

หลังการเปิดตัวฮอนด้า ฟิต ใหม่ (ในเมืองไทยและยุโรปใช้ชื่อแจ๊ซ) ที่ประเทศญี่ปุ่นในงานโตเกียว มอเตอร์ โชว์ ปี 2007 ช่วงเดือนตุลาคม 2007 ความเคลื่อนไหวและข่าวสารของแจ๊ซในประเทศไทยเริ่มเคลื่อนไหวตามอย่างต่อเนื่อง ภาพคันจริงถูกดาวโหลดผ่านอินเตอร์เน็ตสู่สายตาคนไทย ด้วยภาพลักษณ์ที่สะท้อนให้เห็นถึงการออกแบบที่ดูสปอร์ตมากขึ้น เสียงสะท้อนกลับจากคนไทยมีทั้งด้านบวก และด้านลบ แต่มีสิ่งหนึ่งที่เหมือนกันคือ ความสนใจเกี่ยวกับแจ๊ซใหม่พุ่งขึ้นสูงอย่างต่อเนื่อง

ก่อนการเปิดตัวอย่างเป็นทางการในเมืองไทย ทางฮอนด้าได้นำฟิตใหม่เข้ามาจากประเทศญี่ปุ่น 4 คันเพื่อเปิดโอกาสให้สื่อมวลชนได้ทดสอบกันก่อน ซึ่งสเปกทั้ง 4 คันทางฮอนด้ายืนยันว่ามีความใกล้เคียงกับสเปกจริงที่ทำตลาด ทำให้พอดคาดเดาคร่าวๆได้ บางอย่างว่าแจ๊ซใหม่สเปกเมืองไทยจะมีอะไรบ้าง และไม่มีอะไรบ้าง เพราะฟิตใหม่ที่นำเข้ามาเป็นระบบขับเคลื่อนแบบ 4 ล้ออัตโนมัติกับการทดสอบในระยะทางสั้นๆ จึงไม่อาจบอกได้ถึงสมรรถนะที่แท้จริง รวมถึงการใช้งานจริงจะเป็นอย่างไร

จนการเปิดตัวของแจ๊ซใหม่คันจริงในเมืองไทย ในช่วงปลายเดือนมีนาคม 2551 ทุกอย่างจึงกระจ่างชัดขึ้นกับ สเปก รุ่น และราคา แต่การทดสอบของฮอนด้า แจ๊ซ กว่าๆจะมาก็ต้องรอจนมาถึงเดือนพฤษภาคม ซึ่งเป็นเดือนเดียวกับการเริ่มต้นส่งมอบรถล็อตแรก



ทางบริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด ได้จัดการทดสอบสำหรับสื่อมวลชนขึ้นที่จังหวัดเชียงราย ด้วยเส้นทางทดสอบที่ครบทุกแบบในการใช้งานโดยเป็นแฉะ รุ่น SV ซึ่งเป็นรุ่นท็อปสุด เหตุผลก็คือเป็นรุ่นที่มียอดจองสูงสุดถึง 5,000 คัน หลังจากเปิดตัวได้เพียงเดือนเดียว

### ภายนอกสปอร์ตขั้น

- แม้จะได้รับการวิจารณ์ว่าเหมือนรุ่นเดิมอยู่พอสมควร แต่อาจเป็นเพราะรูปทรงตัวถังแบบกล่องที่เป็นทรงบังคับให้การออกแบบใกล้เคียงกับรุ่นเดิม จนหลายคนมองความแตกต่างไม่ค่อยออก แต่ผู้ที่เคยใช้แฉะส่วนใหญ่ดูด้วยตาเปล่าก็จะรู้ถึงความแตกต่าง

ตัวถังด้วยเครื่องมือแฉะใหม่มีตัวถังใหญ่ขึ้นจริง มีความยาว 3,900 มิลลิเมตร (เพิ่มขึ้น 55 มิลลิเมตร) กว้าง 1,695 มิลลิเมตร (เพิ่มขึ้น 20 มิลลิเมตร) และสูง 1,525 มิลลิเมตรเท่าเดิม ระยะฐานล้อขยายยาวขึ้นเป็น 2,500 มิลลิเมตร (เพิ่มขึ้น 50 มิลลิเมตร) มีระยะห่างระหว่างล้อหน้าก็กว้างขึ้นเป็น 1,490 มิลลิเมตร (เพิ่มขึ้น 35 มิลลิเมตร) ระยะล้อหลังกว้างขึ้นเป็น 1,475 มิลลิเมตร (เพิ่มขึ้น 30 มิลลิเมตร)

รูปลักษณะที่โฉบเฉี่ยวสไตล์สปอร์ต เส้นรอบตัวถังที่คมและชัดมากขึ้นทำให้รู้สึกการพุ่งไปด้านหน้า กันชนหน้าในรุ่น SV เป็นแบบ 3 ช่องทรงสปอร์ตซึ่งเป็นทรงเดียวกับกันชนหน้าของฮอนด้า ฟิต รุ่นอาร์เอสในญี่ปุ่น กระงะหน้าใหญ่และกว้าง เพิ่มคิวโครเมียมบริเวณขอบล่างของกระงะหน้า ไฟหน้าทรงเหลี่ยมสไตล์สปอร์ตในตัวคอมรวมไฟส่องสว่าง และไฟเลี้ยวไวในชุดเดียวกัน

กระจกบานหน้าขนาดใหญ่และเอนลาดแทบเป็นแนวเดียวกับฝากระโปรงหน้า มีการปรับรายละเอียดบางอย่างเพื่อลดจุดด้อยในรุ่นเดิม เช่นการลดขนาดเสา A ให้เล็กลงทำให้กระจกหูช้างมีขนาดใหญ่ขึ้นลดมุมอับในการมองเห็น ประตูบานหลังที่สามารถเปิดได้

กว้างถึง 80 องศา เพิ่มความสะดวกในการขึ้นและลงจากห้องโดยสาร ฝาท้ายยาวต่ำลงมาเกือบถึงด้านล่างของกันชนหลังเพื่อช่วยให้การเคลื่อนย้ายสัมภาระขึ้น-ลงทำได้สะดวกยิ่งขึ้น

ภาพโดยรวมเมื่อยืนมองจากภายนอกดูลงตัว แม้จะอวบอ้วน แต่เส้นสายที่สปอร์ตก็ช่วยเบรกความรู้สึกน่ารักลงไปบ้าง แถบอาจจะดูจริงจังในบางมุมมอง

ถ้ามองกันให้ลึกถึงระดับโครงสร้างตัวถังจะเห็นความแตกต่างจากรุ่นเดิมโดยสิ้นเชิง มีการเสริมความแข็งแรงให้โครงสร้างในจุดเชื่อมต่อระหว่างเสา B กับพื้นรถ บริเวณด้านท้ายที่เพิ่มจุดเชื่อมบริเวณซุ้มล้อ การปรับปรุงทั้งหมดทำให้แฉะใหม่ทนต่อแรงบิดได้มากขึ้น ในขณะที่น้ำหนักเปล่าก็ใกล้เคียงกับรุ่นเดิมคือ 1,115 กิโลกรัม

### ภายในสปอร์ตตอบยุคประสงค์

- ห้องโดยสารเน้นสีโทนมดำแต่เปลี่ยนวัสดุที่ใช้ผลิตคอนโซลหน้าจากแบบที่เป็นพลาสติกขึ้นรูปผิวคอนข้างมันเงา มาเป็นพลาสติกขึ้นรูปพ่นสีดำด้านบนคอนโซลหน้าเพื่อลดแสงสะท้อน คอนโซลกลางเป็นพื้นที่แบนเรียบติดตั้งวิทยุ-ซีดี เอ็มพี3 แบบโมดูล พร้อมทางเลือกในการฟังเพลงด้วยช่องเสียบ USB ซึ่งถ้าผู้ใช้มี THUMB DRIVE สามารถเสียบและเลือกเพลงโปรดผ่านระบบเครื่องเสียงได้ทันที

เบาะนั่งออกแบบให้โอบกระชับกับร่างกายผู้ขับได้ดีแต่ก็กว้างพอที่ทำให้ผู้ขับและผู้นั่งวางใหญ่อย่างผู้ทดสอบไม่อึดอัด ในเบาะนั่งของผู้ขับนอกจากจะปรับเลื่อนระยะใกล้-ไกลได้แล้ว สามารถปรับสูง-ต่ำได้จากก้านคันโยกที่ข้างตัวเบาะ

เมื่อเข้าไปนั่งในตำแหน่งผู้ขับพร้อมกับปรับตำแหน่งเบาะและพวงมาลัยในตำแหน่งที่ถูกต้องแล้วพบว่า ทักษะวิสัยด้านหน้าดีขึ้นจริง กระจกหูช้าง และตัวกระจกหน้าที่ใหญ่ขึ้นช่วยให้การมองเห็นด้านหน้ากว้างมาก มีมุมอับหรืออับส่วนที่บดบังการมองเห็นน้อยลง

ชุดเบาะหลังมีจุดเด่นที่ความเอนกประสงค์ของอัลตรา ซีต สามารถปรับเบาะแถวหลังได้หลายรูปแบบ เช่น UTILITY MODE พับเบาะหลังแบนราบทั้งหมด จะมีพื้นที่ว่างจากฝากระโปรงท้ายถึงเบาะนั่งหน้า (กรณีเบาะนั่งหน้าเลื่อนถอยหลังจนสุด) ยาว 1,475 มิลลิเมตร และจะเพิ่มขึ้นเป็น 1,720 มิลลิเมตรในกรณีที่เบาะนั่งหน้าเลื่อนไปด้านหน้าจนสุด LONG MODE พับเบาะด้านหน้า (ฝั่งคนนั่ง) และด้านหลังสำหรับวางสิ่งของที่มีความยาว มีพื้นที่ว่างยาว 2,400 มิลลิเมตร และ TALL MODE ยกตัวเบาะรองนั่งด้านหลังขึ้นมีพื้นที่สำหรับวางสิ่งของของความสูง 1,280 มิลลิเมตร

นอกจากนั้นเพื่อลดการบดบังทัศนวิสัยในการมองด้านหลัง หมอนรองศีรษะของเบาะหลังออกแบบให้ซ่อนเข้ารูปกับตัวพนักพิงเมื่อไม่ได้ใช้งาน ทำให้มุมมองด้านหลังดีขึ้น

พวงมาลัยแบบ 3 ก้านเหมือนถอดจากรุ่นที่อย่างซีวิค ตัวพวงมาลัยสามารถปรับได้ทั้งระยะใกล้-ไกล และสูง-ต่ำ ในรุ่น SV ที่ทดสอบมีระบบเกียร์แบบทึบทรอนิก ซึ่งมีการติดตั้งก้าน PADDLE SHIFT อยู่ด้านหลังของพวงมาลัยทั้งซ้ายและขวา โดยด้านขวาเป็นตำแหน่งเพิ่มเกียร์ (+) และด้านซ้ายเป็นตำแหน่งลดเกียร์ (-)

## เครื่องยนต์รหัสดีเอ็ม ๓...!

- เครื่องยนต์เบนซิน 1.5 i-VTEC รหัส L15A ขนาดความจุ 1,500 ซีซี ซิงเกิลแคม (SOHC) 16 วาล์ว พร้อมระบบวาล์วแปรผัน ยังคงเป็นตัวเลือกลำดับแรกในตลาดในเมืองไทย โดยมีความจุกระบอกสูบ 1,500 ซีซี กำลังสูงสุด 120 แรงม้า ที่ 6,600 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุด 14.8 กก.-ม. ที่ 4,800 รอบ/นาที แรงม้าเพิ่มขึ้นจากเครื่องรุ่นแรก 10 แรงม้า ส่วนแรงบิดแทบไม่แตกต่างจากรุ่นเดิม แม้ตัวเครื่องจะรหัสเดียวกันแต่รูปร่างหน้าตาเครื่องยนต์เปลี่ยน

ไปจากเดิมพอสมควร ฝาสูบและชุดท่อร่วมไอดี้ออกแบบด้วยเทคโนโลยีที่เรียกว่า RESONATOR ลักษณะคือการกันห้องไว้สำหรับให้อัดไอลงเข้าไปอยู่ด้านใน และทุกครั้งที่มีการจุดระเบิดจะเกิดคลื่นสะท้อนทำให้การไหลของอากาศทำได้ดีขึ้น ระบบควบคุมลิ้นปีกผีเสื้อแบบไฟฟ้า DRIVE BY WIRE

ภายในเสื้อสูบออกแบบท่อทางเดินน้ำหล่อเย็นใหม่แบบทางเดียว ซึ่งน้ำหล่อเย็นจะไหลวนเข้าส่วนล่างของเสื้อสูบและวนขึ้นไปยังฝาสูบด้านบน จากเดิมที่ทางเดินน้ำหล่อเย็นจะเดินชนากันระหว่างฝาสูบกับเสื้อสูบ

ท่อร่วมไอเสียติดเป็นชิ้นเดียวกับเสื้อสูบนี้ออกมาจากเสื้อสูบประมาณ 3 นิ้ว และรวมกันเป็นท่อเดียวในแบบ 4-1 และต่อด้วยแคตตาไลติก คอนเวอร์เตอร์

เหตุผลคือได้ประสิทธิภาพในการกำจัดก๊าซพิษมากขึ้น เพราะแคตตาไลติก คอนเวอร์เตอร์ ได้รับความร้อนจากไอเสียที่เผาไหม้โดยไม่สูญเสียความร้อนจากท่อไอเสียที่ยาวเกินไป ทำให้การกำจัดมลพิษทำได้ดียิ่งขึ้น

ด้านข้างลูกสูบปรับแต่งผิวด้วยการเคลือบสารหล่อลื่นพิเศษเพื่อลดการสึกหรอ ลดเสียงที่เกิดจากการเสียดสี และทำให้เครื่องยนต์ทำงานได้ดีขึ้น ชุดฝาวาล์วแปรผันออกแบบใหม่เพิ่มความแข็งแรงด้วยการออกแบบกระเดื่องวาล์วรูปตัว L ผลิตจากอะลูมิเนียมตอบสนองจังหวะในการกดเปิดและปิดวาล์วที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นทุกรอบความเร็ว

## ครั้งแรกในกลุ่มกับเกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะ

- ระบบเกียร์แบบอัตโนมัติ 5 จังหวะ พร้อมระบบทึบทรอนิกส์ ถูกนำมาแทนที่เกียร์แบบ CVT ในรุ่นเดิมเพราะความต้องการของผู้





ใช้รถยนต์ในประเทศไทยที่ต้องการประสิทธิภาพในการขับมากกว่าความนุ่มนวล ซึ่งเกียร์แบบ CVT เน้นความนุ่มนวลเป็นหลัก จึงอาจไม่ถูกใจนิสัยการขับของชาวไทย เกียร์อัตโนมัติแบบ 5 จังหวะจึงถูกเลือกมาติดตั้งเป็นอุปกรณ์มาตรฐานเหมือนในตลาดอเมริกาเหนือที่มีลักษณะการขับที่คล้ายประเทศไทย

จังหวะการทำงานของเกียร์ถือว่าต่อเนื่องสามารถเรียกความปรารถเปรียวได้ตั้งแต่เกียร์ 1 ไปจนถึงเกียร์ 4 แต่เมื่อขึ้นเกียร์ 5 แล้วอาจจะไม่จัดจ้านนักเพราะเป็นเกียร์ที่มีอัตราทดต่ำเน้นการใช้รอบเครื่องยนต์ที่น้อย ใช้ความเร็วคงที่ และประหยัดน้ำมัน

ส่วนการใช้ระบบที่ปทรอนิกทำได้สะดวกง่ายดายด้วยการกดปุ่ม PADDLE SHIFT หลังพวงมาลัย เกียร์จะเปลี่ยนมาสู่ระบบที่ปทรอนิกทันที และจะปลดออกเองเมื่อไม่ได้ใช้งานหรือไม่มีเกียร์เปลี่ยนเกียร์ภายใน 1 วินาที

ในโหมด D กับการขับแบบปล่อยให้เกียร์ทำงานตามจังหวะปกติ ตั้งแต่เริ่มออกตัวไปจนถึงความเร็วประมาณ 100 กิโลเมตร/

ชั่วโมง จังหวะในการทำงานของเกียร์นุ่มนวลและต่อเนื่อง รอบการเปลี่ยนเกียร์อยู่ที่ 2,500 รอบ/นาที สำหรับการเร่งแซงในโหมด D ทำได้สองทางคือการคิกดาวน์ และการลดเกียร์ลงด้วย PADDLE SHIFT

การกดคิกดาวน์ ถ้ากดคนเร่งน้อยหรือไม่ลึกมากเกียร์จะเปลี่ยนลงมา 1 จังหวะ แต่ถ้ากดคนเร่งจนสุด เกียร์จะเปลี่ยนลงมา 2 จังหวะ แต่ก็ขึ้นอยู่กับเกียร์ที่ใช้อยู่ในขณะนั้นด้วย ถ้าเปลี่ยนเกียร์จากเกียร์ PADDLE SHIFT สามารถกดได้ทันที การตอบสนองถือว่าจับไวพอสมควรตามมาตรฐานระบบเกียร์ที่ปทรอนิกที่อยู่ในเกียร์อัตโนมัติ แต่การใช้งานควรทำความเข้าใจกับจังหวะในการทำงานเพื่อความปลอดภัยและสามารถใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพ

สำหรับการขับในแบบสปอร์ตหรือโหมด S ในโหมดนี้จะเปลี่ยนเกียร์จะใช้รอบเครื่องยนต์ที่สูงขึ้นประมาณ 5,000-6,000 รอบ/นาที เพราะต้องการเรียกกำลังเครื่องยนต์ให้ได้มากที่สุด

เมื่อเปลี่ยนเกียร์ด้วย PADDLE SHIFT ระบบจะเข้าสู่ระบบที่ป-

ทวอนิกโดยมีอักษร M และตำแหน่งเกียร์โชว์ที่หน้าจอ แต่จะไม่เหมือนโหมด D ที่จะเปลี่ยนกลับมาสู่การทำงานปกติเอง แต่ในโหมด S ที่ใช้ร่วมกับทวอนิกส์จะค้างอยู่ตลอดจนกว่าจะปลดเกียร์ไปอยู่ในตำแหน่งอื่น

บนเส้นทางทดสอบมีระยะทางรวมประมาณ 86 กิโลเมตรเหมือนเป็นการวิ่งวนเป็นวงกลม ตามเส้นทางทดสอบผ่านตัวเมืองที่มีการจราจรหนาแน่นใช้ความเร็วต่ำ แต่ต้องการใช้แรงบิดเพื่อให้เกิดความคล่องตัว แจ็ซใหม่สามารถตอบสนองการขับในเมืองได้อย่างดีเยี่ยม แรงบิดส่วนใหญ่มีให้ใช้ที่ประมาณ 3,000 รอบ/นาที ซึ่งเป็นผลมาจากการทำงานของวาล์วเปิด-ปิดของวาล์วในระบบ i-VTEC ผลที่ออกมาคือสามารถตอบสนองและมีความคล่องตัวสูงในการใช้งานในเมืองแบบหยุดแล้วไป หรือไฟแดงต่อไฟแดง ที่ต้องการอัตราเร่งใช้งานในรอบเครื่องยนต์ที่ต่ำ

ส่วนการขับบนเส้นทางถนนหลวงหรือเส้นทางตรงยาวๆ สามารถใช้กำลังเครื่องยนต์ได้อย่างเต็มที่ ในการใช้เกียร์โหมด D กำลังเครื่องยนต์ไม่ถือว่าอืดจนเกินไป เกียร์ 1 ถึงเกียร์ 4 ให้แรงดึงอย่างต่อเนื่อง แต่พอขึ้นเกียร์ 5 ซึ่งเป็นเกียร์ที่มีอัตราทดต่ำรอบเครื่องยนต์ตกลงมาอยู่ประมาณ 2,500 รอบ กับความเร็ว 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง ความเร็วและรอบเครื่องยนต์ค่อยๆ ไต่ขึ้นไปอย่างช้าๆ

แนะนำว่าหากใช้งานปกติในโหมด D สามารถรองรับได้เพียงพอกับการใช้งาน การเร่งแซงก็เลือกเอาระหว่างคิกดาวน์ หรือทวอนิก ตามความถนัด

## เบรกและช่วงล่างก็ยกชั้นคู่แข่ง

- ระบบกันสะเทือนด้านหน้าแบบแม็กเฟอร์สันสตรัทพร้อมเหล็กกันโคลง และด้านหลังแบบทอร์ชันบีม พังแล้วอาจไม่ตื่นตื่นเพราะเป็นรูปแบบเดียวกับรุ่นเดิม แต่ด้วยการวางตำแหน่งของล้อทั้งสิ้นไว้ใกล้มุมของตัวรถและการเพิ่มระยะฐานล้อ ทำให้การทรงตัวของแจ็ซใหม่มีมั่นคงขึ้น โดยยังรักษาวางเสถียรระยะ 4.9 เมตรเท่ากับรุ่นเดิม นอกจากนี้ทางวิศวกรของฮอนด้าได้ปรับความหนืดให้กับโช้กและสปริง รวมทั้งจุดยึดต่างๆ ของช่วงล่าง ทำให้การควบคุมและการทรงตัวของฮอนด้าแจ็ซ ใหม่ขึ้นมาเทียบชั้นกับคู่แข่ง



แต่อย่าคาดหวังว่าจะดีเลิศแบบรถสปอร์ตเพราะพื้นฐานก็ยังเป็นซีดีคาร์ ทางตรงยาวๆ สามารถมั่นใจได้กับความเร็วระดับ 140-150 กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่วนในโค้งถ้าไม่ใช่โค้งที่จัดนัก หรือเป็นโค้งกว้างการควบคุมเชื่องมือ เข้าและออกโค้งด้วยความเร็ว 80-100 กิโลเมตร/ชั่วโมงสบาย แต่ถ้าฝืนกับโค้งแคบอาการหน้าดื้อหรือเลี้ยวไม่เข้าก็เกิดขึ้น

ระบบเบรกแบบดิสก์ 4 ล้อพร้อมเอบีเอส อีบีดี และบีเอทำงานไว กดแป้นเบรกไม่ต้องลึกมากก็รู้สึกถึงอาการหน่วงจากการทำงานของเบรกได้อย่างรวดเร็วโดยเฉพาะระบบบีเอ ที่ช่วยเพิ่มแรงเบรกให้รู้สึกมั่นใจมากขึ้น

## บุกรูปแห่งความลงตัว

- แจ็ซใหม่ในเจเนอเรชันที่สอง คือบทบาทของความลงตัวระหว่างความอเนกประสงค์ และสมรรถนะทางด้านวิศวกรรมที่สามารถพัฒนาซีดีคาร์คันเล็กให้สามารถตอบสนองการใช้งานได้ในทุกมิติ ในรุ่น SV ซึ่งเป็นรุ่นที่อปครบครันด้วยอุปกรณ์ตกแต่งภายนอกเช่น สปอยเลอร์รอบคัน ปลายท่อไอเสียโครเมียม และล้ออัลลอยขนาด 16 นิ้ว

ส่วนรุ่นย่อยที่รองลงมาคือรุ่น S และ V ภายนอกแตกต่างกันเรื่องการตกแต่ง กันชนหน้าเป็นแบบช่องดักลมยาวช่องเดียวดูเรียบทันสมัย ไม่มีชุดสเกิร์ตรอบคันและล้อก็เป็นล้อแม็กขนาด 15 นิ้ว สำหรับรุ่น V ส่วนรุ่น S ล้อมาตรฐานจะเป็นล้อเหล็กพร้อมฝาครอบ

ภายในรุ่น SV ดูสปอร์ตกว่ารุ่นอื่นด้วยตัวเบาะนั่งหลังสีดำนวล (รุ่น S และ V ตัวเบาะสีน้ำเงินสลับดำ) มีพนักเก้าอี้ด้านคนขับ ไฟอ่านแผนที่ สวิตช์ควบคุมเครื่องเสียงบนพวงมาลัย และก้านเปลี่ยนเกียร์แบบ PADDLE SHIFT เสริมด้วยอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยอย่างเช่นถุงลมนิรภัยคู่หน้า เข็มขัดนิรภัยแบบดึงกลับในเบาะคู่หน้า เรียกว่าครบครันกว่ารุ่นที่ต่ำกว่าแม้ว่าบางอย่างอาจจะไม่ค่อยได้ใช้

รุ่น SV ตั้งราคาที่ 695,000 บาท ราคาแพงกว่ารุ่น V (AT) AS อยู่ 55,000 บาท ถือว่าสมเหตุสมผลกับอุปกรณ์ที่หายไปหลายรายการ ส่วนจะเป็นรุ่นใดที่เหมาะสมกับความต้องการมากที่สุด ผู้ซื้อต้องเป็นคนตัดสินใจ และซึ่งใจว่าซื้อรุ่นที่อปที่ได้อุปกรณ์ครบ หรือว่าจะเลือกรุ่นรองก็เพียงพอสำหรับการใช้งาน แต่ไม่ว่าจะเป็นแจ็ซใหม่รุ่นใดก็สามารถตอบสนองการใช้งานได้อย่างดี

TD

# HONDA JAZZ

- **แบบตัวถัง** ไอเอชบีค 5 ประตู • **แบบเครื่องยนต์** 4 สูบ เบนซิน SOHC 16 วาล์ว • **ความจุกระบอกสูบ** เบนซิน 1,497 ซีซี • **อัตราส่วนการอัด** 10.4:1
- **กระบอกสูบ x ช่วงชัก** 73.0 x 89.4 มม. • **กำลังสูงสุด** 120 แรงม้า ที่ 6,600 รอบ/นาที • **แรงบิดสูงสุด** 14.8 กก.-ม. ที่ 4,800 รอบ/นาที
- **ระบบส่งกำลัง** 5 จังหวะ/อัตโนมัติ 5 จังหวะ • **ระบบขับเคลื่อน** 4 ล้อ • **ระบบขับเคลื่อน** ล้อหน้า • **ระบบกันสะเทือนหน้า** อีลิมบิกเพอร์สซิสต์รูด พร้อมเหล็กกันโคลง • **ระบบกันสะเทือนหลัง** ทอร์ชันบีม • **ระบบเบรคหน้า/หลัง** ดิสก์พร้อมช่องระบายความร้อน/ดิสก์
- **ผู้จำหน่าย** บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด • **โทรศัพท์** 02-341-7777 • **เว็บไซต์** www.honda.co.th