



Naza FORZA

รถเล็กดีไซน์เจียบ

ยนตรกิจตอบรับกระแสรถยนต์ขนาดเล็กราคาประหยัด
ที่กำลังมาแรง ด้วยซีดีคาร์จากมาเลเซีย NAZA FORZA โดดเด่น
และแตกต่างด้วยดีไซน์จากพินินฟาริน่า สำนักออกแบบชื่อดังจากอิตาลี
ผสมผสานจุดเด่นของซีดีคาร์และเอ็มพีวีเข้าด้วยกัน
ขับเคลื่อนด้วยขุมพลังที่เน้นความประหยัด 1,100 ซีซี
DOHC 16 วาล์ว 65 แรงม้า รองรับด้วยระบบกันสะเทือน
ที่พัฒนาโดยทีมวิศวกรของไอตัส

• NAZA GROUP ก่อตั้งเมื่อปี 1974 เป็นกลุ่มบริษัทใหญ่ของมาเลเซีย ผลิตและจำหน่ายมอเตอร์ไซค์และรถยนต์ชั้นนำอย่าง เกีย เปอโยต์ เบนซ์ ปอร์เช่ และเป็นตัวแทนชุดแต่งบราปัส มีธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โรงแรม ทั้งในมาเลเซียและต่างประเทศ ธุรกิจขนส่งทางบก สถาบันการเงิน ธุรกิจประกันภัย และอื่นๆ

ธุรกิจที่เติบโตอย่างรวดเร็วและสร้างชื่อให้ NAZA GROUP มากที่สุดคือ ธุรกิจการจำหน่ายรถยนต์ในนาม NAZA MOTOR TRADING มีโรงงานประกอบรถยนต์ NAZA AUTOMOBILE MANUFACTURING (NAM) ก่อตั้งปี 2002 มีไลน์ประกอบเชื่อม ชูพ่นสีตัวถัง ควบคุมด้วยคอมพิวเตอร์ มีศูนย์วิจัยพัฒนาและสนามทดสอบ มีโชว์รูม 146 แห่งทั่วประเทศ ศูนย์บริการ 90 แห่ง และมีพนักงานมากกว่า 4,000 คน

สำหรับ NAZA FORZA เป็นรถยนต์ซีดีคาร์แฮทช์แบ็ก 5 ประตู ผลิตที่โรงงาน NAM ในมาเลเซีย เปิดตัวปี 2006 ด้วยชื่อรุ่น SUTERA จากนั้นพัฒนาเป็นรุ่นที่ 2 ในชื่อ FORZA เป็นภาษาอิตาลี หรือ GO หรือ CHARGE ในภาษาอังกฤษ แปลว่า บุกหรือเข้าจู่โจม ดึงจุดเด่นทางด้านเทคโนโลยีจากบริษัทรถยนต์หลายสัญชาติ จึงสามารถผลิตรถยนต์ที่เยี่ยมคุณภาพได้ในราคาประหยัด



• NAZA FORZA
ฟังก์ชันไว้ก่อน
โฟรหน้าแล้วล่าง
กระฉับกระชวยดีกลบ
ตาข่ายแบบสปอร์ต



• ภายในออกแบบเรียบง่ายดูดี



• หลุมที่ปิดประตูเป็นทรงสามเหลี่ยม หนึ่งใน THEME การออกแบบของรถยนต์รุ่นนี้



• ชุดมาตรวัดอยู่กลางพวงมาลัย ไม่พรอพราอ่านค่าได้รวดเร็ว

เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคมที่ผ่านมา บริษัท ยนต์ธุรกิจ เชิญสื่อมวลชนไปทดลองขับ NAZA FORZA ที่พีระเชอริกิตพัททยา แบ่งการขับออกเป็น 2 รูปแบบคือ การขับในพีระเชอริกิต และขับบนถนนจริงรอบบริเวณ ช่วงเช้าเป็นการบรรยายสรุปเกี่ยวกับตัวรถ และรายละเอียดในการทดลองขับ ระหว่างรอคิวก็มีสว่าๆ พริตตี้ เป็นนางแบบถ่ายคู่กับรถยนต์ เดิมส์สันให้บรรยากาศได้ไม่น้อย

ดีไซน์: PININFARINA

• เห็นชื่อ พินินฟารินา ผู้ที่สนใจเรื่องรถยนต์ย่อมทราบดีว่า เป็นสำนักออกแบบชื่อดังจากอิตาลี มีผลงานยืนยันฝีมือมากมายทั้งเฟอร์รารี มาเซราติ วอลโว่ ฯลฯ เมื่อได้พินินฟารินา มาช่วยออกแบบให้ FORZA จึงแน่ใจได้เลยว่ารถยนต์รุ่นนี้ต้องไม่ธรรมดา พินินฟารินาออกแบบ FORZA ให้มีความกะทัดรัดตามสไตล์ซิตี้คาร์ และมีความกว้างขวางสะดวกสบายเช่นเดียวกับเอ็มพีวี (เท่าที่ตัวรถจะอำนวย) จึงไม่ใช่เรื่องแปลกที่จะพบว่า FORZA เป็นซิตี้คาร์ทรงค่อนข้างสูงกว่าซิตี้คาร์ทั่วไป แผงลูกเล่นในการออกแบบและความแปลกไว้ตลอดคัน

ด้านหน้าแปลกตาด้วยการย้ายชุดไฟเลี้ยวไปไว้ที่โคนเสาหน้า โคมไฟหน้าด้านเล่นระดับในเว้าลงเล็กน้อย พื้นโคมเป็นแบบมัลติ-รีเฟล็กเตอร์ตาเพชรสีโครเมียมแวววาว กันชนหน้ากับขอบกระจังเป็นชิ้นเดียวกันดูกลมกลืน

ช่องรับอากาศบนกระจังหน้าและบนกันชนหน้าด้วยตาข่ายสีดำดูสปอร์ต ขายล่างของกันชนออกแบบคล้ายเป็นสเกิร์ตในตัว มุมล่างของกันชนติดตั้งสปอตไลท์โคมใสทรงกลม ฝากระโปรงหน้าลาดต่ำคล้ายรถตู้อเนกประสงค์ โป่งล้อเน้นให้มีขนาดใหญ่สไตล์รถสปอร์ต เนื่องจากขุมล้อและบังโคลนที่มีขนาดใหญ่ ทำให้ล้อแม็กลาย 5 ก้านและยางขนาด 165/ 55R14 ดูเล็กไปหน่อย

คิวกันกระแทกไม่ได้เป็นทรงทื่อให้เสียชื่อคนออกแบบ แต่เป็นทรงเพรียวลุลม อีกหนึ่งความเท่คือหมุมของชุดที่เปิดประตู ซึ่งได้รับการออกแบบให้เป็นทรงสามเหลี่ยม กลมกลืนกับกระจังมองข้างซึ่งเป็นทรงสามเหลี่ยมเหมือนกัน

นำแปลกที่ไฟเลี้ยวข้างทรงกลมบนหลังล้อหน้ากลับเลือกใช้สีเหลือง แทนที่จะใช้โคมสีขาวกับหลอดไฟสีเหลืองตามสมัยนิยม ได้กระจังมองข้างติดสติ๊กเกอร์สัญลักษณ์ผู้ออกแบบ PININFARINA



• ย้ายไฟเลี้ยวไว้ที่โคนเสาหน้า แปลกตา และช่วยเพิ่มความปลอดภัย



• ไฟท้ายทรงสามเหลี่ยม มีโคมตัวถังขึ้นบาร์



• ประตูบานท้ายเปิดได้สูง



• ล้อเบ็กหลายสอย ยางกว้างอีกหน่อยคงดี



• เครื่องยนต์ 1,100 ซีซี 65 แรงม้า

เนื่องจากได้รับการออกแบบให้เป็นซีดีคาร์กิ้งเอ็มพีวี ตัวถังด้านข้างจึงดูเป็นทรงสูง แต่ก็ให้มุมมองที่โปร่งโล่ง ด้วยการใช้กระจกข้างขนาดใหญ่ แถมด้วยกระจกบานเล็กบนเสาหลังช่วยลดจุดบอด ชุดไฟท้ายทรงสามเหลี่ยมแบบขึ้นเดียว มีโป่งตัวถังขึ้นมารับตัวคอม พื้นคอมสีแดงภายในบรรจชุดไฟดวงกลม ด้านบนเป็นไฟเลี้ยวแสงสีเหลือง ด้านล่างเป็นไฟท้ายและไฟเบรก

กระจกบนประตูบานท้ายมีขนาดใหญ่ ช่วยให้มุมมองด้านหลังกว้างขวางไม่อึดอัด มาพร้อมลวดไล่ฝ้า ที่บิดน้ำฝนพร้อมหัวฉีดน้ำ ถัดลงมาเป็นโลโก้ NAZA วางอยู่ในกรอบสามเหลี่ยม ประตูท้ายแบบบานเดี่ยวเปิดขึ้นบน เปิดได้สูงช่วยให้ขนย้ายสิ่งของได้สะดวก และเบาแรงด้วยใช้ก้อพแรงดันสูง กันชนหลังมีหูลมไล่ป้ายทะเบียยนไฟถอยหลังรวมเป็นชุดเดียวกับทับบิมสะท้อนแสงสีแดง ติดตั้งอยู่ในกันชน

มิติตัวถังมีความยาว 3,633 มิลลิเมตร กว้าง 1,563 มิลลิเมตร (ไม่รวมกระจกมองข้าง) สูง 1,533 มิลลิเมตร ฐานล้อ 2,355 มิลลิเมตร ความกว้างล้อหน้า/หลัง 1,360/1,355 มิลลิเมตร

ผู้เขียนได้คิวทดลองขับบนถนนจริงก่อน ออกจากพีระเซอร์กิตตลอดใจมองศ์ถนนใหญ่ จากนั้นวนเข้าด้านหลังแถวมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ Learning Resort ความจริงเจ้าหน้าที่วางแผนเส้นทางไว้ให้ไม่ไกลนัก ใช้เวลาขับประมาณ 15 นาที แต่เนื่องจากขับตามรถนำไม่ทัน จึงเกิดรายการหลงทางขึ้นโดยแยกออกเป็น 2 กลุ่ม ผู้เขียนอยู่กลุ่มหลัง 4 คัน ขับไปเรื่อยๆ จนเกือบทะลุทางออกถนนสุขุมวิทจีเอะใจจอดรถปรึกษากันและวนกลับ เกรงใจสื่อมวลชนที่รอคิวอยู่เหมือนกัน แต่ก็ได้สัมผัสกับ NAZA FORZA นานขึ้น

ช่วงแรกสังเกตเห็นปฏิกิริยาของคนรอบข้าง ว่าให้ความสนใจกับ FORZA มากน้อยแค่ไหน จะเป็นเพราะการขับเป็นขบวน 4 คัน หรือความน่ารักแปลกตาของ FORZA ก็ไม่แน่ใจ แต่ตลอดทางที่ขับผ่านไปซึ่งบางช่วงเป็นเขตชุมชน ผู้คนริม 2 ข้างทางก็ให้ความสนใจหันมามองกันมากพอควร

อัตราเร่ง...เพียงพอและเหมาะสม

• แม้เป็นซีดีคาร์แต่ NAZA FORZA ก็เลือกใช้เครื่องยนต์ที่ทันสมัยพอสมควร พัฒนาโดยใช้พื้นฐานเทคโนโลยีจากมิตซูบิชิ เป็นแบบเบนซิน 4 สูบวางขวาง ฝาสูบแบบ DOHC 16 วาล์ว ฉ่ำน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยหัวฉีดอิเล็กทรอนิกส์มัลติพอยต์ EFI ควบคุมการจุดระเบิดด้วยอิเล็กทรอนิกส์ของ BOSCH เสือสูบลูกจากอะลูมิเนียมระบายความร้อนได้ดี

มีความจุกระบอกสูบ 1,100 ซีซี ให้กำลังสูงสุด 48 กิโลวัตต์ หรือ 65 แรงม้า (PS DIN) ที่ 5,700 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุด 8.9

กก.-ม. ที่ 3,000-5,000 รอบ/นาที ส่งกำลังด้วยเกียร์ธรรมดา 5 จังหวะ ขับเคลื่อนล้อหน้า ตามสเปกระบุว่าม้อัดราลันเปลือง 15-18 กิโลเมตร/ลิตร และถ้าขับแบบเน้นประหยัดจะได้ถึง 20-21 กิโลเมตร/ลิตร

ระหว่างการบรรยายสรุปก่อนทดลองขับ เจ้าหน้าที่แจ้งว่าการขับในพีระเซอร์กิต ไม่เน้นการทำความเร็วสูงสุดหรือการเข้าโค้งด้วยความเร็วสูง และเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจึงมีการวางกรวยยางกันไว้ในบางจุดเพื่อลดความเร็ว การใช้ความเร็วสูงในพีระเซอร์กิตจึงเป็นไปได้

เมื่อได้คิวขับบนถนนจริงก่อน และไหนๆ ก็หลงทางแล้ว จึงหาโอกาสทดลองอัตราเร่งในช่วงที่ดูแล้วปลอดภัย ก่อนกลับเข้าจุดปล่อยรถขับผ่านถนนหน้าพีระเซอร์กิต เมื่อเห็นว่าการจราจรโล่งมาก จึงทิ้งช่วงห่างจากขบวนแล้วไล่เกียร์เพิ่มความเร็

พบว่าถ้าต้องการความกระฉับกระเฉงต้องลากรอบสูงหน่อยแถวๆ 4,000-4,500 รอบ/นาที รถก็จะพุ่งไปข้างหน้าได้อย่างทันใจพอควร แม้นถนนช่วงนั้นจะขึ้นเนินอยู่บ้าง แต่ถ้าขับบนถนนหลายเลน และไม่จำเป็นต้องเร่งรีบแข่ง จะไล่ความเร็วในเกียร์เดิมก็ได้ แต่อัตราเร่งจะช้ามาก และไม่มีโอกาสจอดนิ่งเพื่อไล่ความเร็วจากเกียร์ 1 ถึงเกียร์ 5

ช่วงความเร็วต่ำ-ปานกลางต่ำกว่า 100 กิโลเมตร/ชั่วโมงเครื่องยนต์ยังตอบสนองการกดคันเร่งได้ดี แต่เมื่อเกินจากนั้นไปแล้วจะเริ่มอืด กว่าจะไล่ขึ้นไปถึงความเร็วสูงสุด 130-140 กิโลเมตร/ชั่วโมง ต้องใช้ระยะทางและเวลาค่อนข้างมาก ผู้เขียนไล่ขึ้นไปถึง 120 กิโลเมตร/ชั่วโมงก็ถึงทางที่ต้องเลี้ยว จึงไม่ได้ลากต่อ

เกียร์ธรรมดา 5 จังหวะ ความแม่นยำในการเข้าเกียร์ยังไม่ค่อยดีนัก ถ้าเคยขับเกียร์ธรรมดาจะนึกภาพออกว่า แต่ละเกียร์ตั้งแต่เกียร์ 1 ถึงเกียร์สุดท้าย รวมทั้งเกียร์ถอยหลัง จะเสมือนมีรองบังคับไว้ ถ้าขยับคันเกียร์ตรงรองจะทำให้เข้าเกียร์ได้ง่าย แต่สำหรับ FORZA เหมือนจะไม่มีรองบังคับ ทำให้ช่วงแรกๆ เข้าเกียร์ได้ไม่คล่อง ต้องขับไปสักพักเพื่อจับตำแหน่งของเกียร์

น้ำหนักในการเหยียบคลัตช์อยู่ในเกณฑ์ปกติ ไม่เบาหวิวจนไร้ความรู้สึก หรือนักถึงขนาดเวลาเหยียบแล้วหลังติดเบาะ การขับรอบพีระเซอร์กิต มีบางช่วงผ่านชุมชนที่จอแจ ต้องเหยียบคลัตช์บ่อยๆ ก็ยังไม่รู้สึกเมื่อยแต่อย่างใด วิทยุรุ่นไซเบอร์ดีอยู่ ชื่อมาใช้ในเมืองก็น่าจะพอไหว แต่ถ้ามีเกียร์อัตโนมัติในราคาที่ไม่แพงขึ้นมาก ก็น่าจะได้รับความสะดวกมากขึ้น

การทดลองขับครั้งนี้ใช้ความรู้สึกล้วนๆ เพราะไม่ได้พกเครื่องมือติดตัวไปด้วย แต่จากปกติที่ผู้เขียนขับรถยนต์ 2,000 ซีซี 140 แรงม้า เกียร์อัตโนมัติ เมื่อมาขับ FORZA ก็ไม่ได้รู้สึกอึดอัดแต่อย่าง



• ใส่อะไหล่ไว้ใต้ท้องรถ เพื่อให้เก็บระบบกันสะเทือนฟิวส์โรดส์ ด้านหลังทอร์ชันบาร์ มี PANART ROD ตามขวาง และทรลิ่งอาร์มบนบนกับตัวรถช่วยเพิ่มการยึดเกาะถนน



• สาธิต เตะ-ลากอานวย การบริการ บริษัท ยนต์กรีก มอเตอร์เซลส์ จำกัด ถ่ายภาพคู่กับพีรดีส์สาวสวย

ได้อัตราเร่งถือว่าเพียงพอและปลอดภัยสำหรับการใช้งานทั่วไป ทั้งในเมืองและเดินทางไกล เพียงแต่ต้องเข้าใจนิสัยของเครื่องยนต์ก่อนก็จะใช้งานได้เหมือนคอมแพ็คซีดานทั่วไป และเมื่อย้อนกลับไปดูความจุเพียง 1,100 ซีซี ประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ และสมรรถนะที่ทำได้ก็นับว่าเหมาะสมแล้ว

ช่วงล่างจากทีมวิศวกร LOTUS

• อีกหนึ่งความแตกต่างของ FORZA คือ ระบบกันสะเทือน ซึ่งได้รับการพัฒนาโดยทีมวิศวกรของโลตัสประเทศอังกฤษ และปรับปรุงให้เหมาะสมกับสภาพถนนในแถบอาเซียน เน้นความแข็งแรงทนทานและประสิทธิภาพการยึดเกาะถนน รองรับตัวรถที่สูงกว่าซีดีคาร์ทั่วไปได้อย่างมั่นใจ

ระบบช่วงล่างด้านหน้าอิสระแม็กเฟอร์สันสตรัท คอยล์สปริงใช้ก๊อปปี้ พร้อมเหล็กกันโคลง ด้านหลังทอร์ชันบาร์ตามขวาง และเทรลิ่งอาร์มที่เพิ่มความยาวเป็นพิเศษ เสริมด้วยเหล็กกันโคลงขนาดใหญ่ ระบบเบรคหน้าดิสก์หลังดรัม

หลังจากหลงพารถหายไบนานผิดปกติ ก็กลับมารอคิวเพื่อขับในพีระเซอริท ระหว่างรอกก็เดินชมสภาพสนามไปด้วย พบว่าทุกไลน์การเข้าโค้งจะถูกปิดไว้ด้วยกรวยยาง เจตนาลดความเร็วเพื่อความปลอดภัย และในช่วงทางตรงบริเวณเส้นสตาร์ทก็มีช่วงให้ขับสลาลอมอ้อมกรวย การปล่อยรถจะทิ้งช่วงห่างกันประมาณครึ่งนาที แต่ผู้เขียนก็ยังไม่ต้องหลบให้คันหลังแข่งจนได้!

รอคิวอยู่นานพอควร ในที่สุดก็ได้คิวบิว อาจเป็นการลงโทษที่พารถไปหลงทางเสียเวลานาน เข้าไปนั่งในตำแหน่ง ปรับกระจกมองข้าง

และเบาะนั่งให้เหมาะสมกับการเหยียบคลัตช์ น่าเสียดายที่พวงมาลัยปรับระดับสูง-ต่ำไม่ได้ ถ้านั่งแล้วไม่ถนัดก็ต้องใช้วิธี 'ปรับตัว' ให้เข้ากับรถแทน อีกจุดที่ทำให้ผู้เขียนขับไม่ค่อยถนัดคือ คันเกียร์ที่ห่างมือไปนิด ไม่ใช่เพราะคันเกียร์สั้นเกินไป แต่เพราะคอนโซลเกียร์วางอยู่ต่ำกว่ารถยนต์ทั่วไป

เริ่มการทดลองขับในพีระเซอริท ออกจากพิตเข้าสู่โค้งซ้ายลงเนิน ไล่ลงไปตามไลน์ที่เคยเห็นนักแข่งใช้กัน ปรากฏว่าเจอกรวยยางดักไว้หน้าโค้ง จึงต้องเบรคและเปลี่ยนเกียร์ลงต่ำเพื่อไต่ขึ้นเนิน ผู้เขียนลองเปลี่ยนเกียร์ลงแค่จังหวะเดียว เป็นเกียร์ 3 เพื่อดูว่าอัตราเร่งจะเป็นอย่างไร ก็พบว่ายังมีแรงพอจะไต่ขึ้นเนินได้ แต่ค่อนข้างช้า

จากนั้นอยู่ในเกียร์เดิมเพื่อเตรียมเข้าโค้งขวา ลงอกดคันเร่งเพิ่มความเร่งตั้งแต่กลางๆ โค้ง ช่วงล่างกับยางกว้างแค่ 165 มิลลิเมตรก็รองรับได้ดี ไม่มีไถไม่มีแหกให้หวาดเสียว พยายามไม่ลากรอบสูงจัดจึงเปลี่ยนเป็นเกียร์ 4 เข้าโค้งขวาอีกครั้ง ไล่ขึ้นเนินเล็กๆ สูโค้งโออาร์ซี ต้องสับลงเกียร์ 3 เพื่อเข้าโค้งเอส เพราะอยากดูว่าตัวรถจะมีอาการแค่นั่นเมื่อเข้าโค้งแรงๆ

คราวนี้สงสัยจะมาเร็วไปหน่อยบวกกับใจไม่ถึง แถมเจอกรวยยางขวางไว้อีก ไลน์ที่จะมุดออกไปด้วยความเร็วสูงถูกกันไว้ จึงต้องเบรคและเลี้ยวหลบกรวย ทำให้ตัวรถออกอากาศรวบวบหนอย จากนั้นเจอกับโค้งต่อเนื่อง ซึ่งมีกรวยยางขวางขวางอยู่เหมือนเดิม ทำให้ต้องลดความเร็ว และต้องเปลี่ยนเกียร์ลงต่ำ เพื่อไล่ความเร็วขึ้นไปใหม่ตลอดเส้นทางแต่ละรอบ

พ้นโค้งขวาเข้าสู่ทางตรง เร่งได้ไม่ทันสุดเกียร์ดีก็เจอกรวยยางขวางไว้ เพื่อให้ลดความเร็วเตรียมเข้าสลาลอม ก็ต้องเบรคแล้วเข้า

• นลองขับนอกสนามที่ บึงนันทวน





● ขับในพีระเชอร์กิต เน้นความปลอดภัยและจับความรู้สึกช่วงสลาโลม เข้าเร่งๆ ตัวรถก็ไม่โยียงหรือบิดไป

สลาโลมด้วยเกียร์ 3 เร่งๆ ถอนๆ ตอนที่ยอดเอียงไปเอียงมาในกรวยสลาโลม เสมือนเปลี่ยนเลนด้วยความเร็วสูง ก็พบว่าช่วงล่างให้การยึดเกาะถนนที่ดี น้ำหนักของพวงมาลัยกำลังเหมาะสม ไม่นหนักไม่เบาเกินไป ความแม่นยำอยู่ในระดับกลางๆ ถ้าได้ยงกว้างกว่านี้อีกสัก 20 มิลลิเมตร น่าจะทำให้การยึดเกาะถนนดีขึ้นแบบสัมผัสได้

รอบถัดมาผู้เขียนทดลองระบบเบรก เร่งเข้าไปใกล้ๆ กรวยยางแล้วค่อยเบรกหนักๆ ไม่ได้เบรกล่วงหน้าไกลๆ ทำซ้ำๆ ผู้หลายโค้งก็ไม่พบอาการเบรกลื่นหรือ FADE แต่อย่างใด เล่นไปเล่นมาทางตาเหลือบไปเห็นมีรถมาจ่อท้าย เมื่อเห็นว่าทางกว้างพอสมควรจึงหลบซ้ายให้แซงไป รอบสุดท้ายลองขับแบบทำเวลา เบรกถี่ๆ เปลี่ยนเกียร์ลงต่ำเรียกอัตราเร่ง พบว่าตัวรถเริ่มออกอาการรวบรวบชัดเจนขึ้น ต้องใช้สมาธิในการขับมากขึ้น แต่ในการใช้งานจริงคงไม่มีอะไรขับแบบนี้

อย่าด่วนสรุปว่ารถยนต์ขนาดเล็กที่ได้ชื่อว่า ‘ซิตี้คาร์’ หรือรถยนต์ที่ใช้งานในเมือง จะด้อยสมรรถนะทั้งในด้านเครื่องยนต์และช่วงล่าง และจำกัดการใช้งานอยู่แต่ในเมืองเท่านั้น เพราะซิตี้คาร์ยุคใหม่ เครื่องยนต์ใหญ่พอตัว สามารถขับทางไกลด้วยความเร็วที่ไม่เกาะเกาะใครแถวๆ 100 กิโลเมตร/ชั่วโมงได้อย่างสบาย

ภายในคุ้มราคา 3.79 แสน

● NAZA FORZA ผ่านการทดสอบชนด้านหน้า ด้านข้าง และการชนแบบเยื้องหรือออฟเซต ผ่านมาตรฐานจากยุโรป รัสเซีย และจีน จึงไม่ต้องห่วงเรื่องความปลอดภัย และถ้าไม่อยากบาดเจ็บหรือตายก็ไม่ควรหวังพึ่งรถเพียงอย่างเดียว การขับด้วยความไม่ประมาทและปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นอุปกรณ์ความปลอดภัยที่ดีที่สุด

กับราคาที่ตั้งไว้ 3.49 แสนบาท ในรุ่นสแตนดาร์ด และ 3.79 แสนบาทในรุ่นสปอร์ต เพิ่มอุปกรณ์ตกแต่ง 11 รายการ ครบทั้งชุด แต่งภายนอกแบบสปอร์ต และมีแอร์แบ็กคู่หน้า กระงะมองข้างไฟฟ้า ล้อแม็ก สปอตไลต์หน้า เซ็นทรัลล็อก เซ็นเซอร์ถอยหลัง ไฟเบรกดทวงที่ 3 กุญแจรีโมตคอนโทรล เบาะหลังพับได้ 60:40 ฯลฯ นับว่าน่าสนใจสำหรับรถยนต์ป้ายแดง

แผงหน้าปัดและแผงประตูเน้นความเรียบง่าย ดูดีด้วยความโค้งมนต่อเนื่องกัน แปรลกตาด้วยการออกแบบชุดมาตรวัดไว้ตรงกลาง แผงหน้าปัดเล่นสีทูโทน ด้านบนสีเข้มลงแสงสะท้อน ด้านล่างสีอ่อนดูกว้างขวาง คอนโซลกลางมีช่องแอร์ เครื่องเสียง และสวิตช์ควบคุมระบบปรับอากาศ พวงมาลัย 4 ก้าน

ชุดมาตรวัดตรงกลางแผงหน้าปัด ภายในมีมาตรวัดทรงกลมตรงกลางวัดความเร็วได้สูงสุด 180 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยเริ่มเข้าขีดแดงที่ 130 กิโลเมตร/ชั่วโมง ด้านซ้ายเป็นมาตรวัดรอบ ด้านขวาเป็นมาตรวัดอุณหภูมิและวัดปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง แซมด้วยสัญญาณไฟเตือนระบบต่างๆ รถยนต์ที่นำมาให้ทดลองขับในครั้งนี้เป็นรุ่นสปอร์ตอุปกรณ์ต่างๆ ที่จำเป็นจึงมีให้แบบครบครันในราคาไม่เกินเอี่ยม

สำหรับผู้ที่กำลังมองหารถยนต์คันแรกในชีวิต ต้องการยานพาหนะเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง หรือรถยนต์ที่รองรับการใช้งานทั่วไปได้อย่างเพียงพอ NAZA FORZA น่าจะเป็นอีกหนึ่งทางเลือกที่ไม่น่าจะถูกมองข้าม เพราะนอกจากจะตอบสนองความต้องการพื้นฐานของการใช้รถยนต์ได้แล้ว ยังมีกลิ่นเล่นต่างๆ เป็นของแถมมาให้พอสมควร และอย่าลืมว่านี่คือรถยนต์นั่งปี 2008 ที่มีราคา 3.79 แสนบาท

TD

NAZA FORZA

SPECIFICATIONS

- **แบบตัวถัง** อกางเบ็ก 5 ประตู ● **แบบเครื่องยนต์** แบบซิน 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว EFI ● **ความจุ** 1,075 ซีซี ● **กระบอกสูบ x ช่วงชัก** ไม่นรู
- **อัตราส่วนการอัด** ไม่นรู ● **กำลังสูงสุด** 65 แรงม้า (PS DIN) ที่ 5,700 รอบ/นาที ● **แรงบิดสูงสุด** 8.9 กก.-ม. ที่ 3,000-3,500 รอบ/นาที
- **ระบบส่งกำลัง** ธรรมดา 5 จังหวะ: ● **ระบบขับเคลื่อน** ล้อหน้า ● **ระบบบังคับเลี้ยว** แร็กแอนด์พีนियพรีออนเพาเวอร์ ● **ระบบกันสะเทือนหน้า** อีลิส: แม็กเฟอร์สันสตรัท พร้อมเหล็กกันโคลง ● **ระบบกันสะเทือนหลัง** กอร์เนชันบาร์ ทรอสลิงอาร์ม พร้อมเหล็กกันโคลง
- **ระบบเบรกหน้า/หลัง** ดิสก์พร้อมครีสมรบายความร่อน/ดรัม ● **พู่จำหน่าย** บริษัท ยนต์กริก มอเตอร์เซลส์ จำกัด

SPECIFICATIONS

รายชื่อโชว์รูมและศูนย์บริการรถยนต์ เกีย และ นาคา

- บริษัท ยนต์กริกเซอร์วิส จำกัด (สาขาศรราม 1) 0-2612-3640-4 ● บริษัท ยนต์กริกเซอร์วิส จำกัด (สาขาราชเทวี) 0-2611-0500-15 ● บริษัท ยนต์กริก 310 ออโต้ จำกัด (สุมนวิถ 87) 0-2332-3443 ● บริษัท ยนต์กริก 310 ออโต้ จำกัด (พหลโยธิน) 0-2800-2670-1 ● บริษัท ยนต์กริก 310 ออโต้ จำกัด (คลองตัน) 0-2717-4600-18 ● บริษัท ยนต์กริก ออโต้โมบิลส์ จำกัด (สุภาภิบาล 3) 0-2735-6888 ● บริษัท รอยัล ออโตโมบิล จำกัด 0-2742-8902-9 ● หจก. ที.เอส.มอเตอร์ 0-2214-0664 ● โชว์รูม เกีย ครีสมรกร 0-2383-8699 ● บริษัท เกีย โมเตอร์ จำกัด 0-2420-2072 ● บริษัท นางลิ้นจี่ (2001) จำกัด 0-2678-2113 ● หจก. ซี.เอ็ม. ออโตพาร์ท เอนต์ เซอร์วิส (เกียริชมา) 0-2248-0507 ● บริษัท เอ็ม ซี ออโตโมบิลส์ จำกัด 0-2926-6869 ● บริษัท แคปต้า ออโตริส จำกัด 0-2880-9770-6 ● บริษัท ซี ออโตเซลส์ จำกัด 0-2874-3940 ● บริษัท ยนต์กริกเซอร์วิส จำกัด (นครสวรรค์) (056) 231-964-6 ● หจก. ทวีปมอเตอร์ (036) 411-820 ● บริษัท ยนต์กริกเซอร์วิส จำกัด (เชียงใหม่) (053) 116-230-5 ● บริษัท นิธิธรยนต์บริการ จำกัด (055) 227-555 ● หจก. คิวมาบี เกีย มอเตอร์ (054) 310-462 ● บริษัท ยนต์กริก 310 ออโต้ จำกัด (อุตรดิตถ์) (042) 341-600-2 ● บริษัท ยนต์กริกเซอร์วิส จำกัด (อุตรดิตถ์) (043) 243-600-3 ● หจก. อุตสาหกรรมยนต์ (045) 262-457-9 ● บริษัท ราชายนต์ โคราช (1995) จำกัด (044) 282-040-2 ● บริษัท ยนต์กริกเซอร์วิส จำกัด (สาขาสงขลา) (038) 783-180-4 ● หจก.วีอาร์ทีโอโตพาร์ท (038) 807-096-9 ● หจก.วีอาร์ทีโอโตพาร์ท สาขาบันบุรี (039) 322-160-3 ● บริษัท เมืองใหม่มอเตอร์กรุ๊ป จำกัด (076) 212-262 ● หจก. เอ. ซี. เอส. ออโตโมบิลส์ (073) 319-171-3 ● บริษัท พิธีกรคาร์เซ็นเตอร์ จำกัด (077) 295-160-2 ● บริษัท ลาร์ม มอเตอร์ (2005) จำกัด (075) 312-584