

# New Honda CITY SV

ฮอนด้า ซิตี้ ใหม่ เจนเนอเรชั่นที่ 3 กลับมาพร้อมความเปลี่ยนแปลงครั้งใหม่ ของขับเคลื่อนเพิกัดชีวิตในเมืองไทย เติมเต็มความสมบูรณ์แบบ ทั้งรูปทรงการออกแบบที่ล้ำสมัย และสมรรถนะที่ตอบสนองการใช้งาน ได้อย่างแท้จริง

## เติมเต็มด้วยความสมบูรณ์แบบ

• ประเทศไทยถือเป็นตลาดหลักของฮอนด้า ซิตี้ ซึ่งเปิดตัวครั้งแรกเมื่อปี 1996 มาถึงปัจจุบันซึ่งเป็นเจนเนอเรชั่นที่ 3 และคงปฏิเสธไม่ได้ว่าฮอนด้า ซิตี้ เป็นหนึ่งในขับเคลื่อนเพิกัดที่มีความสำคัญในตลาดภูมิภาคอาเซียนด้วย เพราะฉะนั้นที่มิวิจัยและพัฒนาของฮอนด้าจึงตั้งเป้าหมายให้ฮอนด้า ซิตี้ มีมาตรฐานที่สูงขึ้น และคงความเป็นรถยนต์ที่ง่ายต่อการขับ THAIDRIVER มีโอกาสทดสอบ ฮอนด้า ซิตี้ SV ที่จังหวัดเชียงใหม่ จากการเชิญของ บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด





## โอบเอี้ยวหัวจรดท้าย

● หากเห็นฮอนด้า ซิตี้ ครั้งแรก อาจคิดไม่ถึงว่าเป็นรถยนต์ขับเคลื่อนสี่ล้อ ด้วยการออกแบบที่ถือว่าการพลิกโฉม ไม่เหมือนหรือคล้ายกับแจ๊ซ โดยเฉพาะด้านหน้าซึ่งเหมือน CONCEPT CAR มากกว่ารถยนต์ที่ผลิตเพื่อทำตลาด ด้วยหลักการออกแบบ ARROWSHOT FORM หรือทำยิงธนู เส้นสายตัวถังจึงให้ความรู้สึกพุ่งไปด้านหน้าเหมือนหัวลูกศร ส่วนด้านหลังตั้งแต่เสา C จนถึงฝากระโปรงท้ายที่สั้นลง และขอบฝากระโปรงยกสันเหมือนกับหางธนู

ตัวถังทุกส่วนใหญ่ขึ้นเล็กน้อย ยกเว้นความสูงที่ลดลง มีความยาว 4,395 มิลลิเมตร (เพิ่มขึ้น 5 มิลลิเมตร) กว้าง 1,695 มิลลิเมตร (เพิ่มขึ้น 5 มิลลิเมตร) และสูง 1,470 มิลลิเมตร (ลดลง 15 มิลลิเมตร) ส่วนที่มีความเปลี่ยนแปลงมากที่สุดคือ ระยะฐานล้อ ซึ่งยาวกว่ารุ่นเดิมถึง 100 มิลลิเมตร (ยาวกว่าฮอนด้า แจ๊ซ ใหม่ 50 มิลลิเมตร) และน้ำหนักมากกว่าแจ๊ซเพียง 35 กิโลกรัม หรือ 1,150 กิโลกรัม

หากนำโมเดลเก่าและใหม่มาจอดเทียบกัน จะเห็นว่าล้อหน้าและหลังของซิตี้ใหม่ ขยับตำแหน่งเลื่อนเข้ามาชิดตัวถังมากขึ้น

กระจังหน้าลายแถบขนาดใหญ่กว่ารุ่นเดิม มีการวิจัยแล้วว่าเหมาะสมกับประเทศเขตร้อนมากกว่า ไม่ใช่เฉพาะเมืองไทยเท่านั้น แต่รวมถึงตลาดอื่นที่ฮอนด้า ซิตี้ ทำตลาดด้วย ไฟหน้าทรงเฉียงกรอบเลนส์ใสรวมทุกสัญญาณไฟไว้ในโคมเดียวกัน ทำให้ด้านหน้าดูล้ำสมัยมากขึ้น กันชนหน้ามีช่องรับลมขนาดใหญ่อยู่ตรงกลาง รุ่น

ย่อย SV ติดตั้งไฟตัดหมอกบริเวณกันชนหน้า

เสา A หรือเสาน้ำหนักลดขนาดให้เล็กลง ด้านข้างรวมทั้งประตูหน้าและหลังมองผ่านๆ นึกถึงรุ่นพี่อย่างซีวิค เพราะรูปทรงคล้ายกันมาก ขอบประตูหลังตัดเฉียงทำให้ผู้โดยสารเข้า-ออกได้สะดวก และสามารถเปิดได้ 90 องศา แนวเส้นด้านข้างที่ลากยาวมาจากขอบไฟหน้าจนถึงไฟท้าย ทำให้ตัวถังดูแข็งแรง

ชุดไฟท้ายทรง 5 เหลี่ยมเลนส์สีแดงสลับลีขาว ฝากระโปรงท้ายออกแบบเป็นทรง Y คว้า ดูแปลกตามากขึ้น เพราะเมื่อมองตรงๆ แนวเส้นฝากระโปรงท้ายจะถูกบีบเข้าหากันด้วยไฟท้ายทั้ง 2 ฝั่ง ขอบด้านบนของฝากระโปรงยกสันเป็นสปอยเลอร์ในตัว ลดการเกิดลมหมุนวนด้านท้ายรวมทั้งทำให้ด้านท้ายดูสปอร์ตมากขึ้น

กันชนท้ายขนาดใหญ่ กระจุกบานหลังลาดเฉียงคล้ายซีวิค รุ่น SV ติดตั้งล้อแม็กลายตัว Y ขนาด 6x16 นิ้ว ประกอบด้วยยางขนาด 185/55 R16 ดูแล้วเหมาะสมกับรูปทรงตัวถัง เพราะเป็นลายที่ไม่เรียบและไม่ล้ำเกินไปดูได้อีกนาน ถ้าไม่พอใจก็สามารถขยับความใหญ่เพิ่มขึ้นไปอีกในสูตร +2 นิ้ว หรือถึง 18 นิ้วแต่ต้องเลือกออฟเซตของล้อให้ดี



## ภายในไม่เหมือนแฉิช อุปกรณ์มาตรฐานครบ

• ในรุ่นเดิมเงินเนอเธชั่นที่ 2 ใช้อุปกรณ์หลักภายในร่วมกับแฉิช แต่ในรุ่นใหม่นี้แทบจะไม่มีส่วนไหนที่เหมือนกัน ภายในออกแบบด้วยแนวคิด COOL LOUNGE เน้นความรู้สึกเฉียบคม สำหรับรุ่น SV ภายในจะดูดีกว่ารุ่น S และ V เพราะเลือกใช้สีดำเป็นสีหลัก ตัดกับคอนโซลกลางและคิ้วแผงข้างประตูสีเงิน ตัวคอนโซลออกแบบให้โค้งมนโอบรับกับแผงข้างประตู ทำให้ห้องโดยสารดูต่อเนื่องและเนียบมากขึ้น คอนโซลและแผงประตูผลิตด้วยพลาสติกขึ้นรูปเนื้อแข็ง ทำความสะอาดง่าย บริเวณที่ต้องสัมผัสกับร่างกายอย่างแผงประตูหรือที่เท้าแขน ถูกหุ้มด้วยผ้ากำมะหยี่เนื้อนุ่มสีดำ

เบาะหน้าและหลังมีระยะห่างเพิ่มขึ้น 25 มิลลิเมตร เป็นผลมาจากการขยายความยาวฐานล้อ หมดปัญหาเรื่องความคับแคบของพื้นที่วางเท้าด้านหลัง เบาะนั่งได้รับการออกแบบให้กระชับร่างกายด้วยปีกด้านข้าง แต่ไม่มีบีบจนอึดอัดแบบเบาะสปอร์ตแท้ๆ แม้ผู้ทดสอบจะตัวใหญ่กว่ามาตรฐาน นั่งขับนานๆ ก็ไม่อึดอัด

กลางเบาะนั่งและพนักพิงหุ้มผ้าพิมพ์ลายกันลื่น ส่วนด้านข้างหุ้มด้วยผ้ากำมะหยี่ เบาะหลังของรุ่น SV แตกต่างจากรุ่น S และ V

ตรงที่สามารถพับในแบบ 60:40 เมื่อต้องการพื้นที่เก็บสัมภาระเพิ่มขึ้น และสามารถปรับเอนได้ 1 ระดับ ด้วยปุ่มเดียวกับที่ใช้พับเบาะเพียงแต่ดันลงไปเท่านั้น พนักพิงศีรษะเบาะหลังสามารถปรับสูง-ต่ำได้ และได้เบาะหลังเป็นช่องเก็บของในตัว

รุ่น SV เบาะผู้ขับปรับสูง-ต่ำได้ เช่นเดียวกับพวงมาลัยที่สามารถปรับได้ 4 ทิศทาง เพื่อให้ผู้ขับจัดตำแหน่งทำนั่งให้เหมาะสมมากที่สุด เมื่อเข้าไปนั่งในตำแหน่งผู้ขับพบว่า ทิศนะวิสัยด้านหน้ากว้างขึ้นจากการลดขนาดของเสา A ชุดมาตรวัดขนาดใหญ่ มองได้ชัดเจนทั้งมาตรวัดรอบและมาตรวัดความเร็ว

ติดตั้งจอแสดงผลแสดงอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงขณะขับเป็นอุปกรณ์มาตรฐานทุกรุ่น ผู้ทดสอบสูง 170 เซนติเมตร ทดลองนั่งบนเบาะหลังซึ่งอยู่ในตำแหน่งปกติ ไม่ได้ปรับเอน ระยะห่างระหว่างศีรษะถึงเพดานประมาณ 3 นิ้ว และเมื่อปรับเอนศีรษะก็มีระยะห่างจากเพดานมากขึ้น รวมทั้งหัวไหล่ก็ไม่ได้ใกล้แผงข้างมากนัก จึงไม่ต้องห่อไหล่ นั่งให้เมื่อยเมื่อต้องนั่งนานๆ

สวิตช์ควบคุมระบบหลักที่ใช้งานบ่อย เช่น เครื่องปรับอากาศและเครื่องเสียง จัดวางอยู่ในตำแหน่งที่ใช้งานได้สะดวก ระบบ





เครื่องเสียงสำหรับรุ่น SV โดดเด่นเป็นพิเศษ เพราะเป็นแบบ ADVANCED AUDIO ที่สามารถต่อเชื่อม USB และ AUX รวมทั้งสามารถต่อเข้ากับเครื่องเล่น i-Pod ได้โดยไม่ต้องห่วงว่าจะไม่มีที่วางเครื่องเล่น i-Pod เพราะช่องเชื่อมต่อติดตั้งอยู่ในกล่องหลังหน้าจอเครื่องเสียง สามารถเปิด-ปิดได้อย่างมิดชิดและดูเรียบร้อย

### เครื่องยนต์ตอบสนองกับใจ

- ฮอนด้า ซิตี ใหม่ ใช้เครื่องยนต์เดียวกับแจ๊ซ มีรหัส L15A เบนซิน 4 สูบ ความจุ 1,500 ซีซี ซิงเกิลโอเวอร์เฮดแคมชาฟต์ (SOHC) 16 วาล์ว i-VTEC กำลังสูงสุด 120 แรงม้า ที่ 6,600 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุด 14.8 กก.-ม. ที่ 4,800 รอบ/นาที ส่งกำลังผ่านเกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะ หรือธรรมดา 5 จังหวะ ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงแก๊สโซฮอล์ 91/95 ได้



ในรุ่นใหม่นี้มีกำลังเพิ่มขึ้นจากรุ่นเดิม 10 แรงม้า แรงบิดเท่าเดิม ปรับอัตราทดเกียร์ 1-4 ให้ต่ำลง เพิ่มความปราดเปรียวด้วยการปรับค่าส่งให้กล่องควบคุมคันเร่งในรอบต้นหรือในการออกตัว ให้มีความรวดเร็วจากรุ่นเดิม เพื่อตอบสนองการใช้งานในเมือง ที่มีรูปแบบการขับ STOP AND GO แรงออกตัวและเบรกสลับกัน

การใช้งานในเมือง แรงบิดมีให้ใช้ตั้งแต่รอบต่ำ ตอบสนองได้อย่างต่อเนื่อง กับระบบเกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะเปลี่ยนเกียร์ได้ฉับไว เมื่อเลื่อนคันเกียร์ไปที่ตำแหน่ง S จะใช้งานร่วมกับ PADDLE SHIFT หรือแป้นเปลี่ยนเกียร์ซึ่งติดตั้งอยู่ด้านหลังพวงมาลัย ผู้ขับสามารถเลือกเปลี่ยนเกียร์ได้ตามต้องการ ในโหมดนี้เกียร์จะไม่เปลี่ยนเป็นเกียร์สูงให้ แม้ลากรอบไปถึงขีดแดง และรอบจะตัดที่ 7,200 รอบ/นาที ป้องกันเครื่องยนต์เสียหาย ส่วนการเปลี่ยนเกียร์ลงต่ำ ถ้าลดเกียร์ลงในตำแหน่งที่ไม่สัมพันธ์กับความเร็ว เช่น จากเกียร์ 4 กดแป้น - 2 ครั้งเพื่อจะเข้าเกียร์ 2 ถ้าความเร็วขณะนั้นยังสูงเกินไป ระบบจะไม่ลดเกียร์ลงต่ำให้ เพราะฉะนั้นก่อนใช้งานควรศึกษาว่าแต่ละเกียร์ควรใช้ในช่วงความเร็วเท่าไรจึงจะเหมาะสม

ความเร็วปลายทำได้ทะลุ 160 กิโลเมตร/ชั่วโมงสบายๆ แต่หลังจากนั้นต้องกดคันเร่งแซงยาว ความเร็วจึงจะเพิ่มขึ้น ความเร็วที่เหมาะสมอยู่ในช่วง 80-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง การบังคับควบคุมไม่หวาดเสียว ระบบกันสะเทือนหน้าแม็กเฟอร์สันสตริต และหลังคาน

บิต H-Beam ได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพดีขึ้นในช่วงความเร็วสูง โดยเฉพาะบนทางตรงรถนิ่งกว่ารุ่นเดิม แต่เมื่อเกิน 150 กิโลเมตร/ชั่วโมงขึ้นไป จะมีอาการโคลงให้สัมผัสมากขึ้น

บนทางโค้งก็เชื่อว่าจะวาดลวดลายแบบรถสปอร์ตได้ การเข้าโค้งด้วยความเร็วสูง ถ้าเป็นโค้งกว้างจะมีอาการช่วย แต่ไม่ถึงกับเสียการทรงตัว ถ้าเป็นโค้งแคบจะมีอาการหน้าดื้อ UNDERSTEER ซึ่งแก้ไขไม่ยากแค่ถอนคันเร่ง รถก็จะกลับมาอยู่ในอาการปกติอย่างรวดเร็ว ประสิทธิภาพของช่วงล่างโดยรวมเหมาะสมกับการใช้งานปกติ ถ้าคิดจะชิงควรต้องหาชุดใช้ก้อปสปริงจากสำนักแต่งมาเพิ่มประสิทธิภาพ

ระบบเบรกที่เพิ่มขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางจานเบรกด้านหน้า 1 นิ้ว พร้อมเอบีเอส อีบีดี และบีเอ การตอบสนอง

ทำได้ดีเกินคาด ให้ความมั่นใจได้ดีในความเร็วสูง

ถ้าเป็นความเร็วต่ำต้องสร้างความเคยชินสักพักจึงจะเบรกได้นุ่มนวล เพราะแค่เพิ่มน้ำหนักเท้าลงไปบนแป้นเบรกมากกว่าปกติ รถก็ชะลอความเร็วลงอย่างรวดเร็ว

### โดดเด่นเกินหน้าด้วยความสดใหม่

- แม้มีคู่แข่งสำคัญอย่างโตโยต้า วีออส แต่ด้วยความสดใหม่ เพราะเพิ่งเปิดตัวไม่นาน รวมทั้งรูปปลั๊กซ์ที่โฉบเฉี่ยวกว่ารุ่นเดิม ฮอนด้า ซิตี ใหม่ จึงกลายเป็นตัวเลือกอันดับต้นๆ สำหรับผู้ที่กำลังตัดสินใจซื้อรถใหม่ รวมทั้งชื่อเสียงที่ดีของรุ่นก่อน น่าจะทำให้ตลาดขับคอมแพ็คต์เมืองไทยนำจับตามองอีกครั้ง

ฮอนด้า ซิตี ใหม่ แบ่งเป็น 5 รุ่นย่อยตามการตกแต่งและอุปกรณ์มาตรฐาน S เกียร์ธรรมดา 524,000 บาท เกียร์อัตโนมัติ 564,000 บาท, V มีเฉพาะเกียร์อัตโนมัติ มีเอบีเอส 619,000 บาท มีเอบีเอสและแอร์แบ็ก 644,000 บาท และรุ่นสูงสุด SV 694,000 บาท เนื่องจากทุกรุ่นใช้เครื่องยนต์เหมือนกัน จะเลือกรุ่นไหนจึงต้องดูที่อุปกรณ์มาตรฐานเป็นหลัก ถ้าชอบความครบครันจ่ายแพงกว่าอีกนิดกับรุ่น SV ก็ถือว่าคุ้ม

TD

## HONDA CITY SV

● **แบบตัวถัง** 3 ประตู 4 ประตู ● **แบบเครื่องยนต์** เบนซิน 4 สูบ SOHC 16 วาล์ว i-VTEC ● **ความจุ** 1,497 ซีซี ● **กระบอกสูบ x ช่วงชัก** 73.0 x 89.4 มิลลิเมตร

● **อัตราส่วนการอัด** 10.4:1 ● **กำลังสูงสุด** 120 แรงม้า ที่ 6,600 รอบ/นาที ● **แรงบิดสูงสุด** 14.8 กก.-ม. ที่ 4,800 รอบ/นาที ● **ระบบส่งกำลัง**

ธรรมดา 5 จังหวะ/อัตโนมัติ 5 จังหวะ ● **ระบบขับเคลื่อน** ล้อหน้า ● **ระบบบังคับเลี้ยว** แร็กเอนดพีนियพร้อมพาวเวอร์ไฟฟ้า ● **ระบบกันสะเทือนหน้า**

อิสระ แม็กเฟอร์สันสตริต พร้อมเหล็กกันโคลง ● **ระบบกันสะเทือนหลัง** กอรับบับ ● **ระบบเบรคหน้า/หลัง** ดิสก์พร้อมครีบริเบรคความร่อน/ดิสก์ เอบีเอส อีบีดี และบีเอ

● **พวงมาลัย** 3-spoke ฮอนด้า โอโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด ● **โทรศัพท์** 02-341-7777 ● **เว็บไซต์** www.honda.co.th

SPECIFICATIONS

SPECIFICATIONS