



ครึ่งแรกบนถนนเมืองไทยกับ

New Honda Fit

ข่าวดีสำหรับเพื่อนๆ ของฮอนด้า แจ๊ซในบ้านเราก็คือ เทรียมกับเงินก้อนเอาไว้ให้ที เพราะโฉมใหม่กำลังจะมาแล้ว และเตรียมเปิดตัวครั้งแรกในบางทอ กมอเตอร์โชว์ 2008 ปลายเดือนมีนาคมนี้ และเพื่อให้รับกับกระแสแฉีจ พีเวอร์ ที่เคยเกิดขึ้นในเมืองไทยเมื่อ 4 ปีที่แล้ว ฮอนด้าจัดการ นำเข้าแฉีจใหม่ในชื่อฟิตสำหรับตลาดญี่ปุ่นเข้ามาให้ สื่อมวลชนไทยทดลองขับเป็นครั้งแรกบนถนนเมืองไทย

- งานนี้เรียกว่าเป็นความกล้าและความเชื่อมั่นในการบริหารสต็อกของแฉีจรุ่นเดิมอย่างมาก เพราะตามปกติแล้ว เวลาถมาถึงการเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่ในตลาดเมืองไทยที่ไร ผู้บริหารมักจะเลี่ยงหรือไม่ก็ไม่ให้คำตอบที่ชัดเจน เพราะกลัวจะส่งผลกระทบต่อยอดขายของรุ่นเดิมที่ยังค้างอยู่ในตลาด แต่สำหรับฮอนด้ากลับนำเข้ามาสร้างกระแสโดยที่ไม่กังวลถึงรุ่นเก่าเลย

ในขณะที่เดียวกันก็เป็นการประชาสัมพันธ์โดยอาศัยถนนหลวง เป็นสื่อเพื่อให้บรรดาแฟนๆ ได้รับทราบถึงข่าวดีชิ้นนี้ เพื่อกระตุ้นหรือชะลอการตัดสินใจของลูกค้าที่อาจจะเอนเอียงไปยังรถยนต์ของคู่แข่ง เหมือนกับบอกว่าให้อดใจรออีกสักนิด เดียวของใหม่ที่สดกว่ากำลังจะมาแล้ว

นำเข้าทั้งคันจากญี่ปุ่นสู่ถนนเมืองไทย

- สำหรับรถยนต์ทั้ง 4 คันที่ถูกใช้ในการทดลองขับในครั้งนี้ เป็นการนำเข้ามาจากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งใช้ชื่อในการทำตลาดว่า ฟิต (Fit) ซึ่งแม้ว่ารายละเอียดหลักๆ ของตัวรถ โดยเฉพาะรูปลักษณ์ภายนอกและภายในไม่น่าจะมีการเปลี่ยนแปลงเมื่อเวลาเปิดตัวในบ้านเราด้วยชื่อแฉีจ (Jazz) แต่รายละเอียดปลีกย่อยจะมีความต่างอย่างแน่นอน

ฟิตทั้ง 4 คันเป็นรุ่น RS ที่มาพร้อมกับเครื่องยนต์ 4 สูบ i-VTEC 1,500 ซีซี ซึ่งรีดกำลังออกมาได้ 120 แรงม้า ที่ 6,600 รอบ/นาที



เครื่องยนต์ L15A ยุคปรับปรุงใหม่ หันมาใช้ฝาสูบแบบ i-VTEC พร้อมกับระบบลิ้นปีกผีเสื้อไฟฟ้า รีดกำลังขึ้นมาได้ที 120 แรงม้า



ไฟหน้าทรงเหลี่ยมเฉียง ช่วยเพิ่มความสปอร์ตและดูทันสมัยกว่าเดิม



กระจกสามเหลี่ยมตรงกระจกมองข้างถูกขยายขนาดขึ้นจากรุ่นเดิม ทำให้ช่วยเพิ่มทัศนวิสัยในการมองทางด้านข้างได้ดีขึ้น



ไฟท้ายได้รับการออกแบบให้ดูสวยและกลมกลืนไปกับตัวถังด้านท้าย



รายละเอียดภายในห้องโดยสารของฟิตใหม่มีการเลือกใช้วัสดุที่ทันสมัยถึงความหรูและความประณีต



เครื่องปรับอากาศแบบอัตโนมัติสำหรับสเปกญี่ปุ่นออกแบบได้สวยและน่าใช้



มาตรวัดยังเป็นแบบวงกลมแยกเน้นความสปอร์ต

มากกว่ารุ่น 1,500 ซีซี VTEC รุ่นเดิมที่ขายในบ้านเรา 10 แรงม้า ส่วนแรงบิดอยู่ที่ 14.8 กก.-ม. ที่ 4,800 รอบ/นาที ขณะที่รายละเอียดบางส่วนเครื่องยนต์มีการปรับปรุง เช่น การใช้ชุดลิ้นปีกผีเสื้อแบบไฟฟ้า หรือ DWB หรือการออกแบบท่อร่วมไอดีใหม่ โดยที่รหัสเครื่องยนต์ยังเป็น L15A เหมือนเดิม

ที่สำคัญสเปกนี้เป็นรุ่นขับเคลื่อน 4 ล้อแบบ Real-Time ซึ่งจะมีการแปรผันจากแบบขับเคลื่อนล้อหน้าไปเป็น 4 ล้อตลอดเวลาตามสภาพเส้นทางเหมือนกับเอสยูวีรุ่นซีอาร์วี ซึ่งในเมืองไทย คงจะไม่มีรุ่นนี้มาให้เป็นทางเลือก ส่วนเกียร์ก็เปลี่ยนจาก CVT หรืออัตโนมัติอัตราทดแปรผันต่อเนื่องมาเป็นอัตโนมัติ 5 จังหวะที่ได้รับการปรับปรุงทั้งในเรื่องการถ่ายเทกำลังที่ฉับไว และให้ความประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ต่างจากเกียร์ CVT

ทางฮอนด้าเปิดเผยว่าเมื่อถึงเวลาทำตลาดจริง สเปกจะแตกต่างจากพิตที่ใช้ขับในวันนี้อย่างแน่นอน และเครื่องยนต์สำหรับขายในเมืองไทยจะได้รับการปรับปรุงให้สามารถใช้กับ E20 ได้ด้วยส่วนจะมีรุ่นอะไรบ้างนั้น ยังไม่มีการเปิดเผยออกมาในตอนี้ คงต้องรอรายละเอียดอย่างเป็นทางการในช่วงเปิดตัวอีกทีหนึ่ง

โมเดลเซนต์ใหม่ก็จกคัน

● พิตใหม่รุ่นนี้เป็นเจนเนอร์ชันที่ 2 และเป็นโมเดลเซนต์ใหม่ทั้งคัน สังเกตได้จากรหัสตัวถังซึ่งเปลี่ยนจาก GD มาเป็น GE ตามด้วยตัวเลขไล่จาก 6-9 ขึ้นอยู่กับรุ่นย่อยของการตกแต่ง แม้ว่ายังใช้พื้นตัวถังในสโตนเดียม ที่มีถังน้ำมันเชื้อเพลิงวางอยู่ตรงกลางได้เบาะนั่งหน้าก็ตาม

การพัฒนาตัวรถยังเดินตามรอยตามแนวคิดดั้งเดิมที่เป็นแนวทางในการออกแบบของฮอนด้า นั่นก็คือ ให้ความสำคัญกับพื้นที่ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อคนมากที่สุด ส่วนเรื่องของพื้นที่สำหรับส่วนที่เป็นเครื่องยนต์กลไกให้ความสำคัญน้อยที่สุดหรือ man maximum, machine minimum โดยมีเป้าหมายในการสร้างสรรค์รถยนต์ขนาดเล็กแห่งอุดมคติสำหรับคนรุ่นใหม่ เพื่อตอบสนองในเรื่องของคุณค่าซึ่งมีมากกว่าระดับที่ลูกค้าคาดหวังจากรถยนต์ขนาดเล็ก

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าอาจจะจะเป็นเพราะด้วยข้อจำกัดในด้านรูปทรงซึ่งเป็นแบบกล่องสูงแบบ 5 ประตูทำให้เมื่อมองผ่านๆ หลายคนอาจจะบอกว่าไม่เห็นต่างจากเดิมเท่าไรนัก แต่ถ้าพิจารณากันให้ดีๆ แล้วจะพบว่ารายละเอียดตลอดทั้งคันเป็นของใหม่และแตกต่างจากเดิมอย่างชัดเจน เพราะทุกส่วนได้รับการออกแบบขึ้นใหม่

ในเรื่องของมิติตัวถังแล้ว พิตใหม่มีระยะฐานล้อเพิ่มขึ้นจากรุ่นเดิมอีก 50 มิลลิเมตรเป็น 2,500 มิลลิเมตร โดยที่ขนาดความยาวโดยรวมของตัวรถเพิ่มขึ้นอีกเล็กน้อยเป็น 3,900-3,920 มิลลิเมตรขึ้นอยู่กับรุ่นย่อย ส่วนความกว้างและความสูงอยู่ที่ 1,695 และ 1,550 มิลลิเมตร (ตามสเปกของรุ่น RS ขับเคลื่อน 4 ล้อ)

สัมพัทธ์ก็เทียบเบื้ออยู่ในห้องโดยสาร

● สิ่งที่น่าประทับใจสำหรับพิตใหม่ คือการเลือกใช้วัสดุในการตกแต่งและประกอบภายในห้องโดยสาร ซึ่งดูแล้วลงตัวและประณีต แม้ว่าตัวรถจะเป็นแค่ขับเคลื่อน 4 ล้อก็ราคาไม่แพงนัก (ในญี่ปุ่น) ก็ตาม

เบาะนั่งหุ้มด้วยผ้ากำมะหยี่สีดำที่ใส่สัมผัสทั้งนุ่มและหยาบ ส่วนแผงหน้าปัดตกแต่งในโทนเข้มข้มด้วยพลาสติกสีดำ ซึ่งก็หวังว่าเมื่อกลายร่างมาเป็นแจ๊ซ และประกอบในบ้านเราแล้ว ฮอนด้าจะยังคงมาตรฐานในการสร้างสัมผัสตรงส่วนนี้อาไว้

อย่างไรก็ตาม สิ่งที่ยังดูเหมือนจะไม่ค่อยลงตัวก็เห็นจะเป็นเรื่องของมาตรวัดรอบเครื่องยนต์ กับโทนสีแบบเรืองแสงที่เลือกใช้ ทำให้ต้องใช้ความพยายามอย่างมากในการเพ่งเพื่อมองหาจุดเริ่มต้นของแถบ Red Line เพราะจากโทนสีเหลืองที่ช่วยให้แถบเหล่านี้ดูกลมกลืนไปกับพื้นของมาตรวัดไปเลย

จริงอยู่ที่ว่าขับเคลื่อนอัตโนมัติไม่จำเป็นต้องใช้ แต่ถ้าเกิดอยากสนุกเปลี่ยนเกียร์เองก็คงไม่สะดวกแน่ถ้าต้องละสายตาจากถนนมานั่งเพ่งกับมาตรวัด

ส่วนอีกเรื่องคือ น่าจะมีการติดตั้งกล่องเก็บของตรงเบรกมือมาให้ด้วย เพราะตรงนี้ขาดหายไปตั้งแต่รุ่นที่แล้ว ซึ่งประโยชน์นอกจากจะเป็นอีกช่องทางในการเก็บสัมภาระขนาดเล็กแล้ว ก็ยังช่วยเพิ่ม

พิตใหม่ สเปกญี่ปุ่นทั้ง 4 คันที่ถูกนำมาเพื่อให้ทดลองขับในครั้งนี้



ความสบายในการขับเพราะสามารถใช้เป็นทั้งวางข้อศอกซ้ายได้ด้วย จะได้ไม่ต้องติดตั้งเป็นพนักวางแขนแบบพับได้อยู่บนตัวเบาะ ซึ่งมีประโยชน์อย่างเดียวนในเรื่องของการเป็นที่วางข้อศอก

ยังเปรียบพร้อมด้วยความอเนกประสงค์

- แม้จะเป็นรุ่นใหม่แถมกล่อง แต่ฮอนด้ายังคงจุดเด่นในเรื่องประโยชน์ใช้สอยของตัวรถเอาไว้ ซึ่งเบาะหลังแบบ Ultra Seat สามารถพับเก็บได้อย่างหลากหลายตามความต้องการใช้งาน ซึ่งการพับเบาะแบ่งออกเป็น 4 โหมดการใช้งาน คือ
 - **Utility Mode** : ให้ความสะดวกด้วยการพับเบาะนั่งด้านหลังลงทั้งหมดทำให้พื้นที่เก็บสัมภาระมีความยาวเพิ่มขึ้นและสามารถรับการบรรทุกที่มีความยาวสูงสุดที่ 1,720 มิลลิเมตร ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นเพราะการออกแบบพื้นห้องเก็บสัมภาระให้เป็นแบบแบนเรียบ
 - **Long Mode** : ต่อเนื่องจาก Utility Mode แต่คราวนี้มีการปรับเบาะนั่งด้านหน้าให้เอนราบนอนลงไป และจะทำให้สามารถบรรทุกสัมภาระที่มีความยาวเป็นพิเศษได้ ด้วยตัวเลขสูงสุด 2,400 มิลลิเมตร



ด้านท้ายของพิตใหม่ ดูสวยและสปอร์ตขึ้นจากรุ่นเดิม

- **Tall Mode** : เป็นการพับตัวเบาะนั่งให้เอนขึ้นทำให้สามารถบรรทุกสัมภาระที่มีความสูงในระดับ 1,280 มิลลิเมตร เช่น ต้นไม้สำหรับตกแต่งบ้าน ได้อย่างสบายๆ
- **Refresh Mode** : ถอดพนักพิงศีรษะของเบาะนั่งหน้าออกและปรับเอนเบาะหน้าให้ลงมาจากด้านหลังจนแบนราบเป็นระนาบเดียวกับเบาะนั่งหลัง เพื่อเป็นเตียงขนาดใหญ่ ห้องเก็บสัมภาระด้านท้าย ก็เปรียบด้วยประโยชน์ใช้สอยเช่นกัน เพราะสามารถเลือกจัดวางได้ 3 รูปแบบ คือ
 - **Upper/Lower Mode** : ยกแผ่นกระดานบนพื้นเก็บสัมภาระด้านท้ายขึ้นมาเพื่อแยกส่วนของช่องเก็บสัมภาระด้านท้ายให้เป็น 2 ส่วน คือ ด้านบนและด้านล่าง และยังมีส่วนสำหรับคลุมหรือเก็บสัมภาระที่มีรูปทรงที่ไม่สมมาตรและมีการเคลื่อนที่ไปมาเวลาที่รถเคลื่อนตัว
 - **Tall Mode** : ยกแผ่นรองด้านล่างของพื้นของเก็บสัมภาระขึ้น ก็จะได้พื้นที่เก็บสัมภาระที่เพิ่มขึ้นและสามารถรองรับกับสัมภาระที่มีขนาดใหญ่ได้
 - **Regular Mode** : พื้นที่ด้านล่างซึ่งแต่เดิมเป็นที่สำหรับเก็บยางอะไหล่เหมาะสำหรับการเก็บอุปกรณ์กีฬา หรือเสื้อกันฝนหรือร่ม และส่วนด้านบนที่มีแผ่นรองอนกประสงค์ก็นอนอยู่ชั้นสามารถวางสัมภาระได้หลากหลายรูปแบบตามที่ต้องการ

สัมผัสจริงบนถนนเมืองไทย

- บนเส้นทางที่ใช้ถือว่ามีความหลากหลายในการให้สัมผัสกับสิ่งที่ซ่อนอยู่ในพิตใหม่ ทั้งการขับที่เน้นสมรรถนะ หรือการสร้างความสะดวกสบายเมื่อต้องจอดนิ่งต่อแถวรอไฟแดงอยู่บนถนน เมื่อเปรียบเทียบกับรุ่นที่แล้ว พิตใหม่ยังให้สัมผัสในการนั่งขับที่ไม่แตกต่าง คือ เบาะนั่งฝั่งผู้ขับจะอยู่ในตำแหน่งสูงเหมือนกับเวลานั่งอยู่ในมินิแวนหรือเอสยูวี และเมื่อบวกกับกระจกบังลมหน้าบานใหญ่ และตัวถังด้านหน้าที่สั้นลงจากรุ่นเดิม ทำให้สามารถเพิ่มทัศนวิสัยในการขับที่ดีขึ้น และให้ความคล่องตัว โดยเฉพาะเวลาที่ขับอยู่บนถนนในเมือง
 - เครื่องยนต์ 120 แรงม้าตอบสนองได้อย่างน่าพอใจ และแบกตัวถังที่มีน้ำหนัก 1,170 กิโลกรัมของรุ่น RS 4WD (ซึ่งหนักที่สุดในรุ่น) ให้แล่นทะยานอย่างทันใจ การเล่นเกียร์ผ่านแป้น + หรือ - ที่ติดตั้งอยู่หลังพวงมาลัยก็ใช้งานง่าย ไม่ต้องกดปุ่ม 7-Speed Mode เหมือนกับรุ่นที่แล้ว อยากรจะเร่งใจตอนไหนก็กดแป้น + หรือ - ได้เลย แผงดิจิทัลขนาดเล็กลงขนาดมาตรวัดก็จะแสดงตำแหน่งของเกียร์ที่ใช้ในตอนนั้นออกมาให้รับทราบ
 - ไม่ต้องห่วงเรื่องที่จะเข้าเกียร์พลาด เพราะว่าเมื่อลากรอบจนถึง Red Line เกียร์จะเปลี่ยนขึ้นในตำแหน่งสูงทันทีเป็นการป้องกันความเสียหายอันมาจากความผิดพลาดของผู้ขับได้เป็นอย่างดี
 - ระบบขับเคลื่อน 4 ล้อของรุ่น RS 4WD ก็ไม่ใช่ปัญหาอะไร เพราะเป็นการทำงานแบบ Real-Time เหมือนกับที่ใช้ในซีอาร์วี โดยในการขับปกติก็จะเป็นแบบขับเคลื่อนล้อหน้า แต่เมื่อมีข้ออยู่บนถนนที่เปียกชื้น หรือระบบตรวจจับได้ว่ามีการลื่นไถลก็จะสั่งตัดเข้าสู่โหมดขับเคลื่อน 4 ล้อโดยอัตโนมัติ ดังนั้นเวลาขับอยู่บนถนนแห้งจึงสัมผัสกับรูปแบบการขับในแบบล้อหน้าอย่างเต็มที่

แล้วเมืองไทยจะมาเป็นเมื่อไร

- จริงอยู่ที่ว่าในรุ่นที่แล้วกว่าที่เมืองไทยจะได้สัมผัสกับแจ๊ซ ต้องรอนานถึง 2 ปีหลังจากที่เปิดตัวในตลาดญี่ปุ่นเมื่อปี 2001 ส่วนในรุ่นนี้คงไม่เป็นเช่นนั้น เพราะคิวการเปิดตัวของแจ๊ซใหม่จะมีขึ้นในงานบางกอก มอเตอร์โชว์ 2008 ปลายเดือนมีนาคมนี้ และคงเริ่มรับจองกันทันที
 - สำหรับราคายังไม่มีการเปิดเผย แต่ถ้าจะให้เดาก็คงจะแพงกว่ารุ่นเดิมไม่มาก แถมยังได้สิทธิพิเศษในด้านการคิดภาษีจากการใช้ E20 ก็น่าจะทำให้ราคาของแจ๊ซใหม่เริ่มต้นที่ 500,000 บาทปหลาย ๆ และไปจนเอารุ่นท็อปที่ 700,000 บาทนิด ๆ



Honda Fit RS (JP Spec)

● แบบตัวถัง	แฮนด์แบ็ก 5 ประตู
● เครื่องยนต์	4 สูบ SOHC i-VTEC
● ความจุกระบอกสูบ	1,496 ซีซี
● กระบอกสูบ x ช่วงชัก	73.0X89.4 มิลลิเมตร
● อัตราส่วนการอัด	10.4:1
● กำลังสูงสุด	120 แรงม้า ที่ 6,600 รอบต่อนาที
● แรงบิดสูงสุด	14.8 กก.-ม. ที่ 4,800 รอบต่อนาที
● ระบบขับเคลื่อน	ล้อหน้า / 4 ล้ออัตโนมัติ
● ระบบส่งกำลัง	อัตโนมัติ 5 จังหวะ
● ระบบบังคับเลี้ยว	แร็กแอนด์พีนยอน พร้อมพาวเวอร์เฟือง
● ระบบกันสะเทือนหน้า	แม็กเฟอร์สันสตรัท
● ระบบกันสะเทือนหลัง	ทอร์ชันบาร์ / เดอค็อกอว
● ระบบเบรคหน้า/หลัง	ดิสก์/ดรัม - ดิสก์ 4 ล้อ
● ผู้จำหน่าย	บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด
● โทรศัพท์	0-2790-9000
● เว็บไซต์	www.honda.co.th



ใ้ท ม ั ก ั ว ั ก ั น จริงหรือ?

A

A = Fit ใหม่ • B = Fit รุ่นเก่า

• มีคนสงสัยว่าจริงๆ แล้ว ฮอนด้า ฟิตใหม่เป็นของใหม่ทั้งคันที่เรียกกันว่าโมเดลเชนจ์ หรือว่าเป็นแค่รุ่นปรับโฉม หรือไมเนอร์เชนจ์เท่านั้น

จะว่าเป็นเรื่องแปลกที่มีคนพูดเช่นนี้ก็คงไม่ผิด แต่จะบอกว่าผิดทั้งหมดก็คงไม่ใช่ เพราะอย่างที่เกริ่นตั้งแต่ตอนต้นว่า ด้วยข้อจำกัดในเรื่องของรูปทรงที่จะต้องเป็นแบบแฮทช์แบ็กทรงกล่องสูง ก็เลยทำให้เป็นเรื่องยากที่จะทำให้งานออกแบบของฟิตใหม่มีความแตกต่างในเชิงภาพรวมเมื่อมองผ่านๆ โดยไม่พิจารณาถึงรายละเอียดของรูปลักษณ์ให้ชัดเจน

ยิ่งถ้าไม่มีภาพของฟิตรุ่นแรกอยู่ในหัวด้วยแล้ว โอกาสที่จะคิดว่าเป็นแค่รุ่นปรับโฉมก็คงจะมีมากขึ้น

ส่วนคนที่เห็นเป็นประจำแล้ว ไม่ต้องพูดถึง สามารถแยกความแตกต่างได้อย่างทันทีที่เห็นแวบแรก ซึ่งเมื่อขับอยู่บนถนนไม่ว่าจะแล่น หรือจอดติดไฟเขียว สายตาทุกคู่หันมาจับจ้อง และบางคนมองนานมาก โดยเฉพาะผู้ที่ขับรุ่นเก่าอยู่ บางคนก็ลดกระจะงนำโทรศัพท์มือถือออกมาถ่ายภาพขณะจอดข้างๆ กันก็มี

สรุป คือ ฟิตใหม่ที่เห็นอยู่นี้คือ รุ่นใหม่แบบโมเดลเชนจ์ และเป็นเจนเนอเรชันที่ 2 ต่อจากรุ่นแรกที่เปิดตัวในตลาดญี่ปุ่นปลายปี 2001 และในบ้านเราปลายปี 2003 ถ้ายังไม่ชัดเจนพอก็ลองดูภาพเปรียบเทียบพร้อมกับมิติตัวถัง....แล้วจะเห็นว่าทั้ง 2 คันแตกต่างกันอย่างชัดเจน



เปรียบเทียบรายละเอียดทางเทคนิค : Honda Fit (Jazz)

	Fit (1st GEN)	Fit (2nd GEN)
มิติตัวถัง (มม.)		
ยาว	3,845	3,900-3,920
กว้าง	1,675	1,695
สูง	1,525	1,525-1,550
ระยะฐานล้อ	2,450	2,500
น้ำหนัก (กก.)	1,084	1,080-1,170
เครื่องยนต์		
แบบ	4 สูบ SOHC iDSi 4 สูบ SOHC VTEC	4 สูบ SOHC i-VTEC
ความจุกระบอกสูบ	1,246/1,339/1,496	1,339/1,496
กำลังสูงสุด	78/84/89-109	100/120
แรงบิดสูงสุด	11.2/12.1/13.4-14.5	13.0/14.8
ระบบส่งกำลัง		
แบบ	ธรรมดา 5 จังหวะ/CVT	ธรรมดา 5 จังหวะ/ CVT/อัตโนมัติ 5 จังหวะ