



BMW 320d

ใครว่าดีเซลแรงไม่เป็น

ในยุคที่ราคาน้ำมันทะยานขึ้นอย่างต่อเนื่อง แม้ราคาของน้ำมันเบนซินกับดีเซลในปัจจุบันจะต่างกันไม่ห่างเหมือนกับเมื่อ 3-4 ปีที่แล้ว แต่จุดเด่นที่ทำให้เครื่องยนต์ดีเซลยังเป็นตลาดที่น่าสนใจในกลุ่มผู้บริโภคก็คือ ความประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง และกำลังเป็นเครื่องยนต์เทอร์โบดีเซลแบบคอมมอนเรลจากฝั่งยุโรปที่ได้รับการพัฒนาขึ้นมาเพื่อใช้กับรถยนต์นั่งก๊วยแล้ว สมรรถนะเรียกว่าสูสี และพอพัดพอแหวกกับเครื่องยนต์เบนซินในพิภพใกล้เคียงกันเลยทีเดียว



• จึงไม่น่าแปลกใจที่ตลาดเครื่องยนต์ดีเซลที่วางอยู่ในรถยนต์ระดับหรูจะได้รับความสนใจจากลูกค้ากันมากขึ้น เพราะมีจุดเด่นในทั้ง 2 ด้าน และอย่าแปลกใจที่บริเวณช่องหัวจ่ายของน้ำมันดีเซลจะไม่ได้มีแค่รถยนต์เพื่อการพาณิชย์อีกต่อไป แต่ยังมีเมอร์เซเดส-เบนซ์, โฟล์คสวาเกน, ออดี้ และ บีเอ็มดับเบิลยูจอดรออยู่ด้วย

ในส่วนของการตลาดรถยนต์หรูเครื่องยนต์ดีเซลกับค่ายไบพัดสีฟ้า บีเอ็มดับเบิลยูเคยซิมกลางตลาดมาครั้งหนึ่งแล้วก่อนหน้านี้กับรุ่นซีรีส์ 5 ส่วนในตอนนี้มีการเสริมทางเลือกใหม่ในตลาดรุ่นเล็ก จับเครื่องยนต์เทอร์โบดีเซลรุ่นใหม่ล่าสุดที่ใช้เทคโนโลยีคอมมอนเรลรุ่นที่ 2 มาวางในรุ่นซีรีส์ 3 ซึ่งเปิดตัวพร้อมกับเอสยูวีที่ใช้พื้นฐานเดียวกันอย่างเอ็กซ์3

คราวนี้ Thaidriver ได้รับเชิญจากทางบีเอ็มดับเบิลยู กรุ๊ป ประเทศไทยให้สัมผัสกับสมรรถนะในการขับเคลื่อนของซีรีส์ 3 ในรหัส 320d

รูปลักษณ์ภายนอกไม่เปลี่ยนจากเดิม

● ต้องบอกเอาไว้ก่อนว่า ยังไม่ถึงคิวของซีรีส์ 3 ไมเนอร์เชนจ์หรือปรับโฉม แม้ว่าอายุตลาดของรถยนต์รุ่นนี้จะก้าวเข้าสู่ปีที่ 3 นับจากเปิดตัวในตลาดโลกตั้งแต่ปี 2005 ก็ตาม ดังนั้นรายละเอียดของ 320d ที่ขายในเมืองไทยจึงใช้พื้นฐานจาก E90 รุ่นดั้งเดิม เรียกว่าง่าย ๆ คือ เป็นการเปลี่ยนเครื่องยนต์ที่ตลาด เพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับลูกค้า

แน่นอนว่า 320d ยังสวยสะดุดทุกสายตากับเส้นสายของตัวรถที่โฉบเฉี่ยวแฝงไว้ซึ่งความเป็นสปอร์ตซีดานขนานแท้ ชิ้นส่วนตัวถังภายนอกถูกตกแต่งให้มีโทนสีเดียวกันกับตัวรถเพื่อความรู้สึกโดดเด่นที่กลมกลืนตลอดทั้งคัน

ไฟหน้าเป็นแบบไบ-ซีนอน (Bi-Xenon) ทั้งไฟสูงและไฟต่ำมาพร้อมกับเซ็นเซอร์ควบคุมให้แสงสว่างเพิ่มขึ้นโดยอัตโนมัติเมื่อเข้าสู่ที่มืด ระบบไฟส่องทางยังคงส่องสว่างอยู่ในระยะเวลาสั้นๆ เพื่อเพิ่มความสะดวกรบายและปลอดภัยขณะทำกิจกรรมนอกตัวรถแม้ดับเครื่องยนต์แล้วก็ตาม

ส่วนที่ปิดน้ำฝนได้รับการติดตั้งเซ็นเซอร์ปรับระดับการทำงานตามปริมาณของเม็ดฝนที่กระทบบนกระจกหน้าโดยอัตโนมัติ เพื่อทัศนวิสัยที่ชัดเจน และเพื่อความปลอดภัยสูงสุด

ภายในเน้นความหรูหรา...แต่ยังไม่ครบครัน

● แม้จะเป็นรุ่นดีเซลซึ่งในมุมมองของคนทั่วไปคิดว่าเป็นรุ่นประหยัด แต่ในความเป็นจริงแล้ว รุ่นดีเซลในตลาดยุโรปมีความทัดเทียมในเรื่องของอุปกรณ์มาตรฐานเช่นเดียวกับรุ่นเบนซิน แถมบางรุ่นอาจจะมีราคาขายหน้าโชว์roomsเหนือกว่าด้วยซ้ำ

เมื่อเข้าสู่ห้องโดยสาร สามารถสัมผัสถึงความหรูหราของวัสดุภายในที่ใช้ของดีมีระดับ เพราะมีการตกแต่งด้วยลายไม้ เบาะรีวอลนัท ตามคอนโซลหน้าและแนวด้านข้างของประตู เบาะนั่งออกแบบให้มีขนาดที่พอเหมาะ เสริมด้วยโช้คอัพสปอร์ตโอบกาะซับลำตัวไม่ลื่นไหลไปตามแรงเหวี่ยง เดิมความหรูหราไปอีกขั้นด้วยหนังแบบคาโคตา ลดการเมื่อยล้าได้ตลอดการเดินทาง

สำหรับพวงมาลัยเป็นแบบมัลติฟังก์ชันทรงสปอร์ต หุ้มด้วยหนังแท้ เสริมด้วยระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติ (Cruise Control) คอนโซลหน้าติดตั้งฮอนบอร์คคอมพิวเตอร์คอยแจ้งข้อมูลต่างๆ ระหว่างการเดินทางให้กับผู้ขับตลอดเวลา ส่วนสีส้นภายในห้องโดยสารใช้โทนสีเบจให้ความรู้สึกนุ่มนวลสบายตา

นอกจากนั้น 320d ยังเพิ่มระบบความปลอดภัยภายในห้องโดยสารด้วยถุงลมนิรภัยด้านหน้าและด้านข้างสำหรับผู้ขับและผู้โดยสารตอนหน้า โดยมีถุงลมนิรภัยป้องกันศีรษะสำหรับผู้โดยสารทุกจุด

แต่ถึงแม้ภายในห้องโดยสารจะออกแบบได้สวยงามและแฝงไว้ด้วยเทคโนโลยีขั้นสูงมากมายเพียงใด บีเอ็มดับเบิลยู 320 D ก็ยังคงมีเรื่องตกหล่นในจุดเล็ก ๆ น้อย ๆ บางประการซึ่งมีใน 320iSE เช่น ม่านบังแดดที่ไร้ซึ่งไฟส่องหน้าสำหรับคุณผู้หญิง...แต่ก็ไม่ใช่อะไรเรื่องใหญ่ประการใด

หนึบแน่น...คอนโทรลได้ตามสั่ง

● นอกจากรูปลักษณ์ภายนอกที่โฉบเฉี่ยวแบบสปอร์ต ความสะดวกรบายและปลอดภัยภายในห้องโดยสาร จุดเด่นอีกประการของ 320d ที่สัมผัสได้เมื่อทดลองขับ คือ 'ความหนึบแน่น น สามารถคอนโทรลรถได้ ตั้งใจนี้ด้วยพื้นฐานการออกแบบช่วงล่างที่บีเอ็มดับเบิลยูพัฒนาขึ้นใหม่สำหรับรถยนต์ในสายพันธุ์ซีรีส์ 3 ได้ถูกปรับแต่งให้เหมาะสมกับน้ำหนักของตัวรถและพละกำลังของเครื่องยนต์ที่มากขึ้น





ชิ้นส่วนของระบบกันสะเทือนได้รับการผลิตจากอะลูมิเนียมที่ให้ทั้งความแข็งแรง ทนทานและน้ำหนักเบา ระบบรองรับกันสะเทือนด้านหลังแบบ ไฟร์-ลิงก์ ช่วยให้มีมุมล้ออยู่ในตำแหน่งที่ถูกต้องตลอดเวลา ผสานการทำงานควบคู่กับ DSC (DYNAMIC STABILITY CONTROL) ทำงานร่วมกับระบบป้องกันล้อล็อก ABS

การกระจายน้ำหนักของตัวรถ บีเอ็มดับเบิลยูตั้งใจให้น้ำหนักของตัวรถตกลงสู่ล้อคู่หน้าและคู่หลังในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับจุดสมดุล 50 : 50 ส่งผลให้การบังคับควบคุมรถเต็มไปด้วยเสถียรภาพ โดยเฉพาะขณะเข้าโค้งด้วยความเร็ว สามารถทำได้อย่าง แม่นยำ ช่วงความเร็ว 120-200 กม./ชม. การทรงตัวของรถให้ความมั่นคงไม่มีวูบวาบแต่อาจจะแข็งนิดๆ เพราะใช้ยางแบบ Run-Flat Tires นั่นเอง

ยุบพลังใหม่ แรง ประหยัด มลภาวะต่ำ

- จุดชูโรงของ 320d อยู่ที่เครื่องยนต์ดีเซลรุ่นใหม่ล่าสุด เพิ่มเติมเทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อให้ได้ทั้ง สมรรถนะความแรงที่ควบคู่ความ



ประหยัด และมลภาวะต่ำเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พื้นฐานเป็นการนำชิ้นส่วนท่อนล่าง เช่น เสื้อสูบ เพลาข้อเหวี่ยง หรืออ่างน้ำมันเครื่องของเครื่องยนต์รหัส N47 ที่อยู่ในซีดานขนาดกลางร่วมค่ายอย่าง 520d มาใช้ประกบกับฝาสูบที่เปลี่ยนเป็นวัสดุอะลูมิเนียมทำให้น้ำหนักของเครื่องยนต์เบากว่าเดิม 17 กิโลกรัมและระบบคอมมอนเรลที่ได้รับการออกแบบใหม่ พร้อมกับมีการปรับปรุงในรายละเอียดแทบจะทุกจุด และเปลี่ยนรหัสเครื่องยนต์เป็น M47

M47 ถูกพัฒนาภายใต้แนวความคิด เครื่องยนต์ที่มีแรงบิดและแรงม้าที่ตอบสนองทันที ประหยัดน้ำมันเป็นเยี่ยม จุดเด่นของเครื่องยนต์อยู่ที่ระบบจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงแบบคอมมอนเรลซึ่งถูกปรับเปลี่ยนหัวฉีดแบบใหม่ล่าสุดมาเป็น Piezo ซึ่งการทำงานของหัวฉีดจะไม่เหมือนกับหัวฉีดของเครื่องยนต์คอมมอนเรลทั่วไป

การฉีดจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าสู่เครื่องยนต์ของหัวฉีด Piezo เป็นแบบ 4 ครั้ง ค่อยๆ ฉีดเพื่อให้การเผาไหม้ที่หมดจด สิ่งนี้เองที่

ทำให้เครื่องยนต์ตัวใหม่มีค่าของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในไอเสีย น้อยกว่าเครื่องยนต์เบนซิน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามที่บีเอ็มดับเบิลยูตั้งใจไว้

นอกจากนั้น รางหัวฉีดมีการเปลี่ยนใหม่ ซึ่งทางบีเอ็มดับเบิลยู ร่วมกับ Bosch พัฒนารางหัวฉีดรุ่นใหม่ให้มีลักษณะคล้ายกับรางหัวฉีดที่ใช้ในเครื่องยนต์เบนซินหัวฉีดทั่วไปและนำมาใช้กับ M47 พร้อมกับเพิ่มแรงดันน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบให้สูงถึง 1,800 บาร์ สูงที่สุดสำหรับเครื่องยนต์ดีเซลคอมมอนเรล และผลการทำงานร่วมกับสมอกลที่ค่าย BOSCH พัฒนาขึ้นมาโดยเฉพาะ

นอกจากการพัฒนาเรื่องการจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงส่งผลให้มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอย่างคุ้มค่าแล้ว บีเอ็มดับเบิลยู ยังเพิ่มพลังกำลังของเครื่องยนต์ด้วยเทอร์โบแปรผัน VNT แบบใหม่ล่าสุด ตอบสนองด้วยบูสต์สูงสุดถึงระดับ 2.5 บาร์ ในจังหวะที่กดคันเร่งจนสุด ส่งผลให้เครื่องยนต์ 2,000 ซีซี มีกำลังสูงสุดถึง 177 แรงม้า แรงบิดสูงสุด 36.6 กก.-ม. ซึ่งถูกส่งออกมาให้ใช้งานตั้งแต่ 1,750-3,000 รอบต่อนาที

การทดสอบสมรรถนะของเครื่องยนต์ช่วงอัตราเร่งตั้งแต่ 1,000 รอบต่อนาที ให้การตอบสนองที่ดีจนถึงช่วง 1,750-3,000 รอบต่อ นาที และมีความสัมพันธ์กับการปลดปล่อยแรงม้า เพราะในจังหวะที่แรงบิดเริ่มลดลงเมื่อถึงช่วง 4,000 รอบต่อนาทีการขับเคลื่อนก็ถูกตอบสนองด้วยแรงม้าสูงสุดที่ถูกปลดปล่อยออกมา ส่งผลให้การขับเคลื่อนช่วงรอบเครื่องยนต์ดังกล่าวให้ความสนุกสนานเร้าอารมณ์

แต่น่าเสียดายที่การทดสอบนี้เป็นแบบรวม จึงไม่ได้เตรียมตัวและเครื่องมือเพื่อมาพิสูจน์ว่าอัตราเร่งจาก 0-100 กิโลเมตร/ชั่วโมงที่ทางบีเอ็มดับเบิลยูเคลมเอาไว้ที่ 8 วินาที กับอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง 16 กิโลเมตร/ลิตรเป็นเรื่องจริงหรือเปล่า แต่กับการได้สัมผัสด้วยตัวเองแล้วไม่น่าจะใช้เรื่องเพื่อฝันแต่อย่างใด

ยังทำงานร่วมกับระบบส่งกำลังแบบอัตโนมัติ 6 จังหวะที่มีการปรับปรุงชิ้นส่วนภายในพร้อมกับโปรแกรมให้การทำงานที่ฉับไวสอดคล้องกับพลังกำลังของเครื่องยนต์ ช่วงทดลงขับได้ลองใช้ใหม่ดเกียรติธรรมดาการเปลี่ยนจังหวะเกียร์ทำได้มีมนวล ว่องไวและต่อเนื่อง ส่งผลอัตราเร่งทันใจ การขับสนุกสนานใกล้เคียงรถสปอร์ตสมรรถนะสูง และให้อัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงลดต่ำลงอีกด้วย

บีเอ็มดับเบิลยู 320d สปอร์ตซีดานหรู ที่ให้ความคล่องตัวและมั่นใจในการขับ ผสานสมรรถนะของเครื่องยนต์ที่ยอดเยี่ยมประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง สามารถตอบโต้ให้กับผู้ที่พิสมัยความรื่นรมย์ในการขับที่เต็มเปี่ยมด้วยความสะดวกสบาย และกับราคา 2,849,000 บาท เมื่อเทียบกับ 320 iSE ที่ราคาต่ำกว่าแค่ 49,000 บาท หากเทียบกับสมรรถนะและความคุ้มค่าคงขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของคนที่จะซื้อแล้วละ

177 แรงม้า กับเวลา 8 วินาทีจาก 0-100 กิโลเมตร/ชั่วโมง...ใครว่าเครื่องดีเซลแรงไม่เป็น?

T D



BMW 320d

• แบบตัวถัง	ซีดาน 4 ประตู
• เครื่องยนต์	ดีเซล คอมมอนเรล 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว เทอร์โบแปรผัน อินเทอร์คูลเลอร์
• ความจุกระบอกสูบ	1,995 ซีซี.
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	90 x 84 มม.
• อัตราส่วนการอัด	16.0:1
• กำลังสูงสุด	177 แรงม้า ที่ 4,000 รอบต่อนาที
• แรงบิดสูงสุด	36.6 กก.-ม. ที่ 1,750-3,000 รอบต่อนาที
• ระบบส่งกำลัง	เกียร์อัตโนมัติ สเปคโทรนิค 6 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	ล้อหลัง
• ระบบบังคับเลี้ยว	แร็กแอนด์พินเนียน พร้อมพาวเวอร์
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ แบริ่งพอร์สันสตรัท พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบกันสะเทือนหลัง	โฟล์-ลิ่งก์
• ระบบเบรกหน้า/หลัง	ดิสก์ 4 ล้อ พร้อม ABS
• ผู้จำหน่าย	บริษัท บีเอ็มดับเบิลยู กรุ๊ป ประเทศไทย
• โทรศัพท์	0-2305-8820
• เว็บไซต์	www.bmw.co.th

S P E C I F I C A T I O N S