



NEW HONDA CIVIC

พลังคู่สปอร์ต | ดีในตัว

แม่ออนก้า ซิวค โฉมใหม่ ยังถูกจัดอยู่ในกลุ่มคอมแพ็คซีดานเหมือนเดิม แต่ไปโฉมใหม่มีการออกแบบล้ำๆ ผ่านสไตล์แกน RISING SPIRIT ว่ามีการยกระดับเกี่ยวกับซีดานขนาดกลาง พร้อมเพิ่มจุดขายใหม่ เน้นให้เป็นสปอร์ตซีดานอย่างจริงจัง หัวใจได้กลุ่มเป้าหมายแบบเต็มๆ

- ฮอนด้ารุกตลาดคอมแพ็คซีดาน ครั้งใหม่ ด้วยรุ่นเปลี่ยนโฉมของซีวิค พลิกโฉมจากทรงเรียบบอร์ดซีดานที่ปราดเปรียว ขยับพิถีพิถันความแรงด้วยเครื่องยนต์ i-VTEC 2 บลิ๊อคหลัก รุ่นพื้นฐานเครื่องยนต์ใหม่ 1,800 ซีซี SOHC 140 แรงม้า และรุ่นแรง 2,000 ซีซี DOHC 155 แรงม้า ที่ถูกวางให้เป็นการเลือกหลัก ไม่ใช่รุ่นเสริมเหมือนซีวิคโฉมที่แล้ว

ทีมงานไทยได้รื้อฟิวเจอร์ ทดสอบซีวิค 1.8 และ 2.0 เกียร์อัตโนมัติ จับความรู้สึกจากการใช้งานทั่วไป และขับบนระยะหัดเพื่อเปรียบเทียบกับอัตราสิ้นเปลืองในเส้นทางต่างจังหวัด ใช้ความเร็วไม่เกิน 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง บนเส้นทางกรุงเทพฯ-พระนครศรีอยุธยา ระยะทางรวมประมาณ 280 กิโลเมตร





รูปลักษณ์ภายนอกกลุ่ม แต่...

- ภายนอกของซีวิคใหม่ออกแบบด้วยแนวคิด SPORTY MONO-FORM เส้นตัวถึงต่อเนื่องตลอดคัน เมื่อมองจากด้านข้างจะเห็นความปราดเปรียวกลมกลืนของเส้นสายตั้งแต่กันชนหน้าจรดกันชนหลัง ในแง่ความสวยงามนับว่าฮอนด้าทำได้เยี่ยม

แต่จากการออกแบบให้เสาหน้า (A-PILLAR) เอนลาดเกือบเป็นแนวเดียวกับฝากระโปรง ทำให้ต้องแบ่งกระจกบนประตูคู่หน้าออกเป็น 2 ชั้น มุมเสาหน้าเป็นชั้นเล็กคล้ายหูช้างของรถสมัยก่อน (แต่ของซีวิคพลิกเปิดรับลมไม่ได้) ดูแล้วแปลกตาโดยเฉพาะตอนเปิดประตู

คอมไฟท์หน้าทรงเฉียวเลนระดับกับกันชน เมื่อรวมกับแนวเส้นฝากระโปรงที่เชิดขึ้น ทำให้มุมมองด้านหน้าดูตื้น กระงังหน้ามีคิ้วโครเมียมขนาดใหญ่พร้อมโลโก้ฮอนด้า ด้านล่างของกันชนมีช่องดักลมตรงกลางประกบข้างด้วยสปอตไลท์ในบางรุ่น ตัวถังด้านข้างออกแบบให้มีเอวนิดๆ สไลด์รอสปอร์ต โดยไล่จากด้านหน้าบริเวณเหนือคอมไฟท์จรดด้านท้าย แต่มีกระจกมองข้างมาคั่นทำให้เส้นสายขาดความต่อเนื่อง

ชายล่างมีคิ้วกันกระแทกทรงเรียว ด้านหน้ามีขนาดเล็กและไล่ใหญ่ขึ้นสู่ด้านหลัง พันสีเดียวกับตัวรถ ฝั่งคิ้วโครเมียมเส้นเล็กไว้ด้านใน ดูแล้วเป็นอุปกรณ์ตกแต่งมากกว่าใช้กันกระแทกตามชื่อ

คอมไฟท์ท้ายทรงเกือบครึ่งวงกลม ภายในแบ่งเป็นคอมแบบดวงกลมขนาดใหญ่ฝั่งละ 2 ดวง กินพื้นที่ลงมาถึงคอมไฟล์และไฟถอยหลัง ซึ่งเป็นแถบขาวอยู่ด้านล่าง กระโปรงท้ายเปิดได้จรดแนวกันชนบานพับหุ้มด้วยพลาสติกดูเรียบร้อย

แปลกตากับมาตรวัด 2 ชั้น

- อีกจุดเด่นสำหรับซีวิคใหม่ คือ มาตรวัด 2 ชั้นหรือที่ฮอนด้าเรียกว่า MULTIPLEX METER นับว่าฮอนด้าประสบความสำเร็จพอควร เพราะในมอเตอร์ เอ็กซ์ไปช่วงปลายปีที่ผ่านมา ในวันปกติลองไปยืนสังเกตการณ์บนพื้นที่ของฮอนด้า พบว่าคนที่มาดูซีวิคส่วนใหญ่จะให้ความสนใจกับมาตรวัด 2 ชั้นเป็นพิเศษ

ชั้นบนประกอบด้วยมาตรวัดความเร็วแสดงผลด้วยตัวเลขดิจิทัล ประคบซ้ายขวาด้วยมาตรวัดปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง และมาตรวัดอุณหภูมิตามลำดับ แสดงผลด้วยแถบดิจิทัล

ไม่รู้เพราะต้องการความล้ำสมัยหรือเพราะเนื้อที่จำกัด ฮอนด้าจึงเลือกใช้ตัวเลขดิจิทัล ซึ่งที่ผ่านมามีรถหลายรุ่นใช้ แต่ก็ได้ยินเสียงบ่นดังกว่าเสียงชม เพราะต้องเพ่งเพื่ออ่านค่า ต่างจากมาตรวัดแบบเข็มที่มองแค่ผ่านๆ ก็พอจะประมาณได้ว่าขับด้วยความเร็วเท่าไร รวมทั้งการกวาดขึ้นของเข็มวัดความเร็ว



ก็ช่วยให้รู้อัตราเร่งแบบคร่าว ๆ ได้ด้วย

มาตรวัดชั้นล่างเน้นมาตรวัดรอบ มีขนาดใหญ่และวางอยู่ตรงกลาง ด้านล่างมีมาตรวัดระยะทางแบบตัวเลขดิจิทัล วัดระยะทางย่อยได้ 2 ชุดพร้อมกัน คือ TRIP A และ TRIP B สวิตช์เซ็ทศูนย์ไม่ได้อยู่ในชุดมาตรวัดอย่างที่คุ้นเคย แต่ย้ายไปติดตั้งบนคอนโซลฝั่งขวาของผู้ขับ ด้านข้างของมาตรวัดรอบเป็นที่อยู่ของสัญญาณไฟเตือนระบบต่าง ๆ อีกหนึ่งผลต่อเนื่องจากการออกแบบให้เสาหน้าเอนลาดเกือบเป็นแนวเดียวกับกระโปรงหน้า คือ แผงหน้าปัดต้องยื่นออกมามากขึ้น เพื่อไม่ให้ศีรษะของผู้ขับและผู้โดยสารด้านหน้าติดเพดาน ทำให้แผงหน้าปัดมีขนาดใหญ่ได้อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

แผงหน้าปัดช่วงบนของผู้ขับมีมาตรวัด ทำให้ดูไม่โล่งเหมือนฝั่งผู้โดยสาร แต่ก็ชดเชยด้วยการใช้วัสดุคุณภาพดี และออกแบบพื้นผิวให้มีลูกเล่น การจัดวางสวิตช์ควบคุมอุปกรณ์ต่าง ๆ บนคอนโซลกลางดูสะอาดตาและเข้าใจง่าย

พวงมาลัยสปอร์ตสตรัทสปริง

- ทุกวันให้พวงมาลัยทรงสปอร์ต 3 ก้าน วงรอบกระชับจับถนัดมือ ก้านพวงมาลัยเป็นโลหะฉลุลูกกลมแปลกตา ปรับทิศทางได้ทั้งสูง-ต่ำ-ไกล-ใกล้ ก้านพวงมาลัยของรุ่น 2.0 เพิ่มสวิตช์ควบคุม

ชุดเครื่องเสียงที่ฝังซ้าย ส่วนฝั่งขวาเป็นสวิตช์ควบคุมระบบครูลคอนโทรล

รุ่น 2.0 มีแป้นเปลี่ยนเกียร์ที่หลังพวงมาลัย ฝั่งซ้าย - เปลี่ยนเกียร์ลงต่ำ ฝั่งขวา + เปลี่ยนเกียร์ขึ้นสูง โดยระบบจะทำงานเมื่อเลื่อนคันเกียร์ไปที่ตำแหน่ง S ซึ่งมีอักษรตัวเล็กเขียนต่อท้ายว่า PADDLE SHIFT หมายถึงต้องใช้แป้นเปลี่ยนเกียร์ที่หลังพวงมาลัย เมื่อเข้าโหมดนี้บนหน้าปัดฝั่งขวาของมาตรวัดรอบ จะมีเลขดิจิทัลบอกตำแหน่งเกียร์อยู่หลังตัวอักษร M

ภายใน (เกือบ) อเนกประสงค์

- ห้องโดยสารของซีวิกใหม่ออกแบบให้ใช้งานได้หลากหลายประสค์ แผงหน้าปัดมีช่องเก็บของใต้ชุดควบคุมแอร์ ช่องเสียบไฟฟ้า 12 โวลต์ ฝั่งขวาของผู้ขับมีช่องใส่ของจุกจิก แผงประตูทั้ง 4 บานมีช่องเก็บของ ด้านหน้าคอนโซลเกียร์มีช่องเก็บของพร้อมฝาปิดแบบเลื่อนกว้างและล็อกพอดควร ใส่กล่องดิจิทัลขนาดคอมแพ็คพร้อมช่องแล้วปิดฝาได้มิดชิด

หลังคอนโซลเกียร์มีช่องเก็บของขนาดใหญ่พร้อมฝาปิดแบบเลื่อนเปิดออกจะพบลูกเล่นเป็นปุ่มกลไก กดแล้วที่คั่นแก้วน้ำจะติดตัวออกมา ถ้าต้องการใส่ของขนาดใหญ่ก็กดที่วางแก้วน้ำเก็บเข้าที่เท้าแขนระหว่างเบาะหน้าเลื่อนเดินหน้า-ถอยหลังได้ และเป็นที่ยึดของในตัว ในแคตตาล็อกระบุว่ามีไซส์ได้ 25 แฝน

หลังพนักพิงเบาะคู่หน้ามีช่องใส่เอกสาร ฝั่งผู้โดยสารมีตะขอแขวนสัมภาระพับเก็บได้ ที่เท้าแขนกลางเบาะหลังพับเก็บได้ และมีที่วางแก้วน้ำในตัว พื้นห้องโดยสารด้านหลังแบนเรียบช่วยให้วางเท้าได้สบายขึ้น

พาดหัวไว้ว่า เกือบอเนกประสงค์ เพราะติดเรื่องเบาะหลังพับไม่ได้ ซึ่งเป็นเรื่องแปลก ในแฉหรือซีดีก็ออกแบบให้เบาะหลังพับได้



คนส่วนใหญ่ก็ชอบเพราะช่วยให้ใช้งานได้หลากหลายยิ่งขึ้น โดยเฉพาะกับรถเก๋งที่บางครั้งอาจต้องบรรทุกของยาว ๆ

อ่านนิตยสารต่างประเทศพบว่า ซีวิกโฉมนี้ในญี่ปุ่นพับเบาะหลังได้แบบ 60:40 โดยมีปุ่มตั้งอยู่ในห้องเก็บสัมภาระด้านท้ายแถวได้แผงลำโพง ไม่น่าเชื่อว่าทีมงานตกหล่นไปเองหรือเปล่า จึงสอบถามไปยังฮอนด้าได้ความว่า ซีวิกโฉมไทยใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ เป็นส่วนใหญ่จึงมีบางจุดที่แตกต่างจากโฉมญี่ปุ่น

ขับประหยัด เหนื่อยตอนเติมน้ำมัน

- วันทดสอบขับประหยัดนัดกับทีมงาน 10.00 น. เพราะบีมอยู่ใกล้ที่ทำงาน คิดว่าเมื่อเต็มเต็มถึงแล้วขึ้นทางด่วนจากแถวที่ทำงานได้เลย คร่าว ๆ จะออกเดินทางประมาณ 10.30 น. แต่เอาเข้าจริงกลับไม่เป็นเช่นนั้น

รถทั้ง 2 คันทางฮอนด้าเติมน้ำมันเต็มถังไว้แล้ว แต่ทุกครั้งที่จะวัดอัตราสิ้นเปลืองก็ต้องเติมเพิ่มจนแน่ใจเต็มเปี่ยมจริง ๆ ในขั้นตอนการเติมน้ำมันที่ทีมงานเคยปรึกษากันว่า จะใช้วิธีเติมและเขย่า 3 ครั้ง ทั้งก่อนและหลังขับซึ่งประหยัดเวลา แต่มีโอกาสเพี้ยนมากกว่าอีกวิธีคือ เติมน้ำมันจนกว่าน้ำมันจะไม่ยุบซึ่งใช้เวลาเติมนานกว่า สุดท้ายได้ข้อสรุปว่าเลือกวิธีหลังเพื่อให้เพี้ยนน้อยที่สุด

และ 0.566 ตามลำดับ ขณะกดคันเร่งไล่ความเร็ว ถ้ารู้สึกเกินไป เกียร์จะคิกดาวนลงเกียร์ 3 ถ้าขับใช้งานปกติคงไม่ต้องกังวล แต่ในการทดสอบขับประหยัด ทำให้ต้องเพิ่มความระมัดระวังในการกดคันเร่ง

เตือนไว้ก็ดี ใครซื้อรุ่นนี้ไปแล้วอยากลองครุสคอนโทรล อย่างมีวphantกับความเร็วมลั่นจนลืมนัดคืนหน้า และอย่าจริงจังกับระบบนี้มากจนขาดความปลอดภัย ถึงจังหวะต้องเบรกก็เบรก ประหยัดน้ำมันได้เพิ่มนิดหน่อย ไม่คุ้มค่าหากเกิดอุบัติเหตุ

นิ้วสบายเพราะปรับได้เยอะ

- เนื่องจากพวงมาลัยปรับได้ 4 ทิศทาง และเบาะนั่งผู้ขับก็ปรับสูง-ต่ำได้ ทำให้ปรับหาท่านั่งให้สบายได้ไม่ยาก แทบไม่ต้องปรับตัวเข้ากับรถเลย ปรับพวงมาลัยยัดสุด ทำให้ถอยหลังเบาะมาได้ โดยแขนไม่เหยียดตึงเกินไป เวลาสลับเบ้นเหยียบระหว่างเบรกกับคันเร่งข้อเท้าขวาก็ไม่ต้องพับท่ามุมมาก ช่วยลดความเมื่อยล้าโดยเฉพาะเวลารถติด

กิวพีระเซอร์กิตล้ำๆ กับ

- อย่างที่เกริ่นไว้ตอนแรกว่าหลังออกจากรั้วก็คลาดกัน เพราะคัน 1.8 หลุดไฟแดงไปได้ และตลอดทางก็ไม่เจอกันอีกเลยกระทั่งถึงหน้าพีระเซอร์กิต ระหว่างที่ผู้เขียนขับเลยสนามไปเพื่อกลับรถก็เห็นคัน 1.8 จอดรออยู่หน้าสนามแล้ว

เมื่อกลับรถไปจอดคู่กันจึงสอบถามได้ความว่าถึงก่อนกันไม่นาน คัน 1.8 จอดรถเสร็จเมื่อลงจากรถก็เห็นคันของผู้เขียนผ่านหน้าไปพอดี แสดงว่าความเร็วเฉลี่ยที่ทำได้น่าจะใกล้เคียงกัน

ดูมาตรวัดของคัน 1.8 ระยะทางขึ้นไปที่ 142.7 ส่วนคัน 2.0 อยู่ที่ 143.2 กิโลเมตร ต่างกัน 500 เมตร

เมื่อถึงหน้าพีระเซอร์กิต ก็จอดรอแอบข้างทางเข้าสนามโดยเสียบหัวเข้าไปเฉยๆ และไม่ได้ขับไปไหน ขากลับก็ถอยหลังแล้วออกเดินทางต่อ

ตรวจสอบความเร็วเฉลี่ย

- หลายครั้งที่ขับทดสอบบนเส้นทางนี้พบว่า จากหน้าสนามไปถึงจุดพักรถการจราจรไม่ค่อยติดขัดเท่าไร จึงลองจับเวลาเพื่อหาความเร็วเฉลี่ย

ออกจากสนามเวลา 13.26 น. ขับยาวมาถึงจุดพักรถจึงแวะทานอาหารกลางวัน จอดรถเวลา 14.20 น. ระยะทางของคัน 2.0 ขึ้นมาที่ 222.6 กิโลเมตร เพิ่มขึ้น 79.4 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 54 นาที ทำความเร็วเฉลี่ย 88.22 กิโลเมตร/ชั่วโมง แสดงว่ารักษาความเร็ว 110 กิโลเมตร/ชั่วโมงได้นิ่งและนาน เพราะความเร็วเฉลี่ยกับความเร็วที่ใช้ใกล้เคียงกัน

อึมและหายเมื่อยจึงออกเดินทางต่อไปยังปลายทางบั้งเดิมที่เดิมเมื่อเช้า ถึงปลายทางคัน 1.8 วิ่งระยะทางทั้งหมด 287.5 กิโลเมตร คัน 2.0 มากกว่านิด 288.4 กิโลเมตร ต่างกัน 900 เมตร

เติมน้ำมัน ถ้าขับก็จกควเพียบเยอะ

- ถึงบั้งบางจาก ทั้งผู้ดูแลและเด็กบั้งยิ้มต้อนรับเหมือนเคย แต่ที่มงานใจไม่ค่อยดีเท่าไรเพราะรู้ว่าต้องใช้เวลาเติมนานแน่ๆ

คันแรก 2.0 เข้าไปเติมที่หัวจ่ายเดียวกับเมื่อเช้า เติมไปได้เพียง 9 ลิตรกว่าๆ หัวจ่ายก็ติด คำนวณเล่นๆ ได้ประมาณ 32 กิโลเมตร/ลิตร ! ถ้าเป็นจริงรถยี่ห้ออื่นคงไม่ต้องขาย

แ้วเติมนานเริ่มออกอีกครั้ง เพราะหลังจากเขย่าทั้งในแนวขึ้น-ลง และแนวซ้าย-ขวา เติมน้ำมันเพิ่มได้อีกลิตรกว่าๆ หัวจ่ายก็ติดอีกครั้ง จึงเปลี่ยนวิธีเติมโดยใช้หัวจ่ายดันลิ้นกันกระดกให้เปิดออกแล้วค่อยๆ หยอดน้ำมันลงไป ไม่ได้เสียบเข้าไปจนสุดความยาวของหัวจ่าย เพื่อให้อากาศวิ่งสวนออกมาได้บ้าง แต่ก็ไม่ได้ขึ้นเท่าไร หยอดได้ไม่ถึงครึ่งลิตรน้ำมันก็ท่วมลิ้นกันกระดก

จากที่เติมได้ประมาณ 12 ลิตร หยอดเพิ่มได้ครั้งละ 200-300 ซีซี จากนั้นต้องเขย่าเบาๆ เพื่อไม่ให้น้ำมันหก ใช้เวลาชั่วโมงเศษในการเติม เพราะหลายครั้งที่คิดว่าน่าจะเติมแล้ว แต่เมื่อเขย่า น้ำมันก็ยุบลงไปอีก แต่ในช่วงหลังน้ำมันเริ่มยุบตัวช้าลงเรื่อยๆ ต้องใช้เวลาเขย่านานขึ้น





สุดท้ายรุ่น 2.0 เติมน้ำมันเพิ่ม 19.057 ลิตร น้ำมันเบนซิน ออกเทน 91 ณ วันนั้นราคาลิตรละ 24.84 บาท เป็นเงิน 473.4 บาท คิดเป็นอัตราสิ้นเปลือง 15.13 กิโลเมตร/ลิตร

คัน 1.8 เปลี่ยนคนเดิมใหม่เพราะคนแรกเมื่อยมือแล้ว หัวจ่ายตัดหลังจากเติมน้ำมันไปแค่ 8 ลิตรกว่าๆ ถือว่าตัดเร็วพอๆ กัน ที่มันจืดต้องออกแรงเขย่าวรถเร็วกว่าที่คิด ต้องขอบคุณเด็กปั๊มที่เมื่อว่างเว้นจากการบริการลูกค้า ก็จะมาช่วยเขย่าวด้วยความเต็มใจ ผู้ดูแลปั๊มคงเห็นท่าที่เกรงใจของทีมงานจึงปลอบใจว่าเติมนานแค่ไหนก็ไม่เป็นไร เพราะทางปั๊มก็ขายน้ำมันได้ด้วย แต่มีข้อแม้ว่าไม่ช่วยเขย่าว

คันนี้เติมน้ำมันใช้เวลาเกือบชั่วโมงน้ำมันก็เต็มถังแบบเขย่าวไม่ถึง เติมน้ำมันเพิ่ม 18.304 ลิตร คิดเป็นอัตราสิ้นเปลือง 15.70 กิโลเมตร/ลิตร

สรุป

รุ่นรถ	ระยะทาง (กม.)	เติมเพิ่ม (ลิตร)	เฉลี่ย (กม./ลิตร)	เป็นเงิน (บาท)	ค่าใช้จ่าย (กม./บาท)
ซีวิค 2.0	288.4	19.057	15.13	473.4	1.64
ซีวิค 1.8	287.5	18.304	15.70	454.7	1.58

**1.8 140 แรงม้า & 2.0 155 แรงม้า
กำกับกินน้ำมันสูสีกัน ?**

- หลายคนอาจสงสัย ซีวิค 2 รุ่นที่ใช้ทดสอบ ความจุต่างกัน 20 เปอร์เซ็นต์ แรงม้าต่างกัน 10 เปอร์เซ็นต์กว่า ทำไมอัตราสิ้นเปลืองที่วัดได้จริงสูสีกันขนาดนี้ ?

สาเหตุที่ทั้ง 2 รุ่นกินน้ำมันใกล้เคียงกัน อาจเป็นเพราะทดสอบด้วยความเร็วคงที่ และไม่ใช่ความเร็วแบบสูงจัดจ้าน แค่ 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง รอบเครื่องยนต์อยู่ที่ประมาณ 2,600 รอบฯ เส้นทางที่ใช้ทดสอบก็เป็นทางราบ ไม่ได้ขึ้นเนินจึงไม่ต้องรีดคันกำลังจากเครื่องยนต์ โดยในขณะที่ใช้ความเร็วคงที่อาจใช้มาในคอกเพียง 30-40 ตัวเท่านั้น อัตราสิ้นเปลืองจึงไม่ต่างกันมาก

อีกเหตุผลคงต้องยกประโยชน์ให้ระบบ DRIVE BY WIRE หรือคันเร่งไฟฟ้า ซึ่งทำงานร่วมกับระบบแปรผันวาล์ว i-VTEC ควบคุมจังหวะและเวลาในการเปิด-ปิดวาล์วให้เหมาะสมกับการทำงานของเครื่องยนต์

ตัวแปรสำคัญในเรื่องความประหยัดน้ำมัน คือ ผู้ขับ แม้เป็นรถเครื่องใหญ่และไม่มีระบบไคช่วย ก็สามารถขับให้ประหยัดน้ำมันได้ หากผู้ขับคนนั้นรู้จักวิธีขับอย่างถูกต้อง ไม่ใช่แค่ขับรถได้ แต่ขับรถเป็นในทางตรงกันข้ามรถเครื่องเล็กไฮเทคสารพัดระบบช่วย ถ้าขับแบบรุนแรงออกตัวเร่งกระชาก ก็ทำให้กินน้ำมันมากได้เช่นกัน

อย่ามองว่าซีวิคทั้ง 2 รุ่นที่ทดสอบกินน้ำมันใกล้เคียงกัน แล้วตัดสินใจซื้อรุ่น 2.0 เพราะเป็นผลจากการทดสอบขับประหยัดใช้ความเร็วไม่สูง ถ้าขับเร็วจัดจ้านหรือขับในเมืองที่การจราจรติดขัด อัตราสิ้นเปลืองอาจแตกต่างกันมากกว่านี้

2.0 อัตราร่งสะใจ

- หลังจบเรื่องการทดสอบอัตราสิ้นเปลือง ผู้เขียนนำรุ่น 2.0 ไปขับตอนกลางคืนเพื่อทดสอบว่าไฟหน้าซีนอนเดิมๆ จากโรงงานจะแยงตาผู้ขับคนอื่นหรือไม่ ลองขับผ่านถนนแคบๆ แบบ 2 เลนสวน มีรถขับสวนมาหลายคนก็ไม่มีใครกะพริบไฟสูงใส่ ลองขับตามรถคันหน้าเว้นช่วงห่างพอควร ดูแนวขอบแสงไฟก็ไม่ได้กระจายขึ้นสูงแต่อย่างใด

เมื่อขับผ่านถนนที่มีคสทไฟไม่มีไฟส่องสว่าง จึงเห็นประโยชน์ของสวิตช์ปรับความสว่างไฟแผงหน้าปัด ซึ่งอยู่บนคอนโซลฝั่งขวาของผู้ขับ บนถนนมืดสนิทหรือไฟหน้าปัดลงมา 2-3 ระดับ ก็ลดแสงรบกวนในห้องโดยสารลงได้มาก และยังอ่านค่าต่างๆ บนชุดมาตรวัดได้ชัดเจนขึ้นทางด่วนเพื่อลองอัตราเร่งแบบไม่เป็นทางการ เมื่อเห็นว้างข้างหน้ารถโล่งจึงทดลองกดคันเร่งมิด พบว่าอัตราเร่งของรุ่น 2.0 ขึ้นเร็วแบบจัดจ้านสะใจ โดยเฉพาะเมื่อเกิน 3,000 รอบฯ ขึ้นไป อัตราเร่งจะพุ่งตามน้ำหนักเท่าที่กดคันเร่ง เสียงเครื่องยนต์ไม่ดังรบกวนแม้ใช้รอบสูง ลองเปลี่ยนมาใช้เบ้น + และ - หลังพวงมาลัยพบว่าให้อัตราเร่งไม่ต่างกันมาก ในบางจังหวะจะช้ากว่าให้เกียร์เปลี่ยนเองด้วยซ้ำ ช่วงล่างในช่วงความเร็วต่ำ-สูง มีความนุ่มนวลให้สัมผัสค่อนข้างมาก โดยเป็นความนุ่มแบบกระชับ ไม่ใช่นุ่มแบบยวบยาส่วนในความเร็วสูงจัดไม่มีจังหวะให้ทดสอบ

เบรกมีการจับตัวค่อนข้างจับไว แค่นแตะเบรกเบาๆ ก็รู้สึกได้ถึงแรงหน่วงที่เกิดขึ้นกับตัวรถ การควบคุมน้ำหนักผ่านเบ้นเบรกทำได้ง่าย ช่วยให้เบรกได้อย่างนุ่มนวล

ถัดลงจากสวิตช์ปรับความสว่างไฟหน้าปัด มีสวิตช์ขนาดใหญ่สำหรับเปิด-ปิดระบบ VSA-VEHICLE STABILITY ASSIST ช่วยควบคุมการทรงตัวขณะเข้าโค้ง ทำให้เปิด-ปิดได้เพื่อเวลารถติดหล่ม เมื่อปิดระบบจะมีไฟรูปเครื่องหมายตกใจในเครื่องหมาย 3 เหลี่ยมสีเหลืองสว่างเตือนบนชุดมาตรวัด

ในการขับปกติควรเปิดใช้งานไว้ตลอด และไม่ควรชะล่าใจว่ามีระบบช่วยแล้วจะสาดโค้งแรงแคไหนก็ได้ เพราะทุกระบบมีข้อจำกัดในการทำงาน การขับด้วยความไม่ประมาทเป็นตัวช่วยที่ดีที่สุด

เบ้น + และ - ใช้งานปกติ

- เจตนาของฮอนด้า ทำเบ้น + และ - ไว้หลังพวงมาลัย เมื่อผู้ขับนึกสนุกอยากเปลี่ยนเกียร์เอง แต่ซีเกียร์เหยียบคลัตช์ และไม่ต้องละมือจากพวงมาลัยมาโยกคันเกียร์ แต่เนื่องจากไส้ของเกียร์เป็นเกียร์อัตโนมัติ ไม่ใช่เกียร์ธรรมดาแบบไม่ต้องเหยียบคลัตช์อย่างเกียร์ SELESPEED ของอัลฟาโรเมโอ ทำให้เมื่อตั้งเบ้นเปลี่ยนเกียร์แล้วต้องรอประมาณครึ่งวินาทีที่เกียร์จึงจะเปลี่ยน ผู้เขียนประยุกต์ใช้เบ้น + และ - ในสภาพการจราจรแบบขับๆ หยุดๆ โดยดึงคันเกียร์มาที่ตำแหน่ง S เมื่อรถไหลๆ ตามกันไปด้วยความเร็วมากหนอยก็ดึงเบ้น + เปลี่ยนขึ้นเกียร์ 2 หรือ 3 ตามเหมาะสม ไม่ให้เปลี่ยนเป็นเกียร์สูงเกินไป เพื่อให้เกียร์ช่วยหน่วงความเร็วของรถไว้นิดๆ ช่วยให้การชะระยะห่างระหว่างรถคันหน้าได้โดยไม่ต้องแตะเบรกบ่อยๆ และเมื่อเบรกกระทันหันหยุดนิ่ง เกียร์ก็จะเปลี่ยนกลับเป็นเกียร์ 1 ให้เอง ไม่ต้องดึงเบ้น - เปลี่ยนเกียร์ลงต่ำ

ใช้งานทั่วไป 1.8 ก็เพียงพอ

- วันรุ่งขึ้นลองขับรุ่น 1.8 ทั้งแบบขับในเมืองหาทำเลถ่ายภาพ และขับบนทางด่วนเพื่อนำรถไปคืนฮอนด้าแถวบางนา
- ภายในของรุ่น 1.8 ไม่ต่างจากรุ่น 2.0 เท่าไรนัก ในการใช้งานทั่วไปแต่ไม่มีสวิตช์ควบคุมเครื่องเสียงและระบบครุสคอนโทรลที่พวงมาลัย ซึ่งไม่ถึงกับขาดความสะดวกจนรับไม่ได้ วัสดุหรือการตกแต่งอื่นๆ ก็เหมือนกัน

มีโอกาสดลองกดคันเร่งแบบคิกดาว์น แม้อัตราเร่งจะช้ากว่ารุ่น 2.0 อย่างชัดเจน แต่ก็ไม่อึดอาดถึงขั้นแย้ ถือว่าเกินพอสำหรับการใช้งานทั่วไป ถ้าใส่อุปกรณ์มาตรฐานของรุ่น 2.0 เช่น ไฟซีนอน พวงมาลัยมัลติฟังก์ชัน เบ้นเปลี่ยนเกียร์หลังพวงมาลัย และระบบ VSA อาจทำให้รุ่น 2.0 ขายไม่ออก

อัตราเร่งจะเริ่มทันใจและมาแบบสั่งได้แถวๆ 3,500-4,000 รอบๆ ซึ่งไม่ต้องลากรอบกันยาว กดคันเร่งมิดแต่ใจก็ถึงรอบที่ต้องการแล้ว เสียงเครื่องยนต์ไม่ดังมาก ในการขับปกติเปลี่ยนเกียร์ที่ 2,000-2,500 รอบๆ ก็ไม่อึดอาดถ้าไม่ใจร้อน

ถ้าไม่ใช่คนทำหน้าจกริชๆ และพอใจกับอุปกรณ์มาตรฐาน การเลือกรุ่นสูงสุดของ 1.8 ก็จะช่วยประหยัดเงินได้เกือบ 140,000 บาท เมื่อเทียบกับราคาของรุ่นสูงสุดของ 2.0 เก็บเงินส่วนต่างไว้เติมน้ำมันได้อีกหลายปี



NEW HONDA CIVIC 1.8 & 2.0

ความกว้างห้องโดยสารด้านหน้า

- ว่างจากกลางประตูบริเวณแถบโครเมียม 137 เซนติเมตร
- ว่างจากกลางที่เท้าแขน 128 เซนติเมตร
- เลากจากเหนือเข็มขัดนิรภัย 114 มิลลิเมตร

ความกว้างห้องโดยสารด้านหลัง

- ว่างจากกลางประตูบริเวณแถบโครเมียม 133 เซนติเมตร
- ว่างจากกลางที่เท้าแขน 127 เซนติเมตร

มิติเบาะหน้า

- กว้างสุด 52 เซนติเมตร
- ลึกสุด 52 เซนติเมตร
- สูงสุด 33 เซนติเมตร (ปรับเบาะสูงสุด)
- พนักพิงกว้างสุด 51 เซนติเมตร
- พนักพิงสูงสุด 61 เซนติเมตร (ไม่รวมหมอน)

มิติเบาะหลัง

- กว้างสุด 133 เซนติเมตร
- สูงสุด 34 เซนติเมตร
- ลึกสุด 46 เซนติเมตร
- พนักพิงสูงสุด 64 เซนติเมตร (ไม่รวมหมอน)

มิติห้องเก็บของด้านท้าย

- กว้างสุด 139 เซนติเมตร
- แคบสุด 103 เซนติเมตร (ขุ่นคือ)
- ลึกสุด 94 เซนติเมตร
- สูงสุด 44.5 เซนติเมตร

HONDA CIVIC 1.8 & 2.0

• แบบตัวถัง	ซีดาน 4 ประตู
• แบบเครื่องยนต์	เบนซิน 4 สูบเรียงวางขวาง i-VTEC SOHC • DOHC
• ความจุ	1,799 • 1,998 (ซีซี)
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	81.0 x 87.3 • 86.0 x 86.0 (มม.)
• อัตราส่วนการอัด	10.5:1 • 9.6:1
• กำลังสูงสุด	140/6,300 • 155/6,000 (แรงม้า/รอบต่อนาที)
• แรงบิดสูงสุด	17.7 • 19.2 (กก.-ม./รอบต่อนาที)
• ระบบขับเคลื่อน	ล้อหน้า
• ระบบส่งกำลัง	ธรรมดาหรืออัตโนมัติ 5 จังหวะ
• ระบบบังคับเลี้ยว	แร็กแอนด์ตีพีนี้นพร้อมเพาเวอร์ไฟฟ้า EPS
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ แม็กเฟอร์สันสตรัท พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบกันสะเทือนหลัง	อิสระ ปีแกน 2 ชั้น พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบเบรกหน้า/หลัง	ดิสก์ 4 ล้อ พร้อมเอมิเบรค อีบีดี และมีเอ
• ผู้จำหน่าย	บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด โทร.0-2744-7744

SPECIFICATIONS

ตารางราคาอะไหล่ฮอนด้าซีวิกใหม่รุ่น 1.8 ตัวอย่างราคาอะไหล่ กลุ่มเช็ตามระยะ, กลุ่มตัวถัง และกลุ่มซ่อมทั่วไป

ลำดับ	รายการอะไหล่	ซีวิกใหม่ 1.8 ลิตร	รถยนต์ยี่ห้ออื่น A	รถยนต์ยี่ห้ออื่น B	รถยนต์ยี่ห้ออื่น C
1	กรองน้ำมันเครื่อง	220	220	220	220
2	กรองอากาศ	395	400	515	590
3	กรองเบนซิน	610	680	680	990
4	ผ้าเบรกล้อหลัง	1,950	1,410	1,560	2,600
5	ผ้าเบรคหน้า	1,800	2,040	1,380	3,500
6	ยางปัดน้ำฝนกันซ้าย	150	245	230	490
7	ยางปัดน้ำฝนกันขวา	170	235	195	200
8	ไฟใหญ่หน้า (ต่อข้าง)	2,200	2,140	3,930	3,400
9	ไฟท้าย (ต่อข้าง)	1,145	735	2,420	900
10	ไฟท้าย ฝาท้าย (ต่อข้าง)	835	630	2,420	1,000
11	กันชนหน้า	2,700	2,750	3,700	7,600
12	กันชนหลัง	3,000	3,000	3,850	7,100
13	เบาะน้ำ	2,550	3,330	2,270	2,450
14	ประเก็นยางฝาครอบวาล์ว	420	420	445	455
15	บุยกางหุ้มพลาสติกหน้า ตัวนอก (ต่อข้าง)	1,160	3,390	480	3,400
16	จานดิสก์เบรก หน้า (ต่อข้าง)	1,250	1,470	1,300	1,560
17	ลูกหมากคันชัก ตัวใน (ต่อข้าง)	1,450	3,290	1,680	1,535
18	ลูกหมากคันชัก ตัวนอก (ต่อข้าง)	840	840	1,330	1,750
19	บุยกางเทอร์ชอนเคลือบกระจกประตูหน้า (ต่อข้าง)	3,500	8,850	7,610	1,990
20	วาล์วน้ำ	590	545	770	640
		26,935	36,620	36,985	42,370
		100%	136%	137%	157%