



TOYOTA YARIS LIMITED 1.5

แฮทช์แบ็กทรงน่ารักเวอร์ชันสปอร์ต

ยาริส-Yaris ยนตรกรรมแฮทช์แบ็กจากโตโยต้า เด่นที่รูปลักษณ์สวยสปอร์ตบนทรงกะทัดรัด ภายนอกยึดมั่นกับชุดมาตรวัดกลางแผงหน้าปัดเหมือนวีอออส เครื่องยนต์แรงพอตัว อุปกรณ์มาตรฐานเพียบ เมื่อบวกกับภาพลักษณ์ในระดับติดลมบน อาจเป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้โตโยต้ากลายเป็นราคาไว้สูงกว่าความคาดหวังของคนทั่วไป รถรุ่นนี้จะประสบความสำเร็จหรือไม่ คงต้องถามคนที่กำลังจะซื้อรถว่า “DO Want to Groovy?”

- ตลาดรถเล็กเมืองไทย กลับมาคึกคักอีกครั้ง เมื่อโตโยต้าเปิดตัวแฮทช์แบ็กรุ่นใหม่ **ยาริส** เด่นที่รูปลักษณ์สวย สะดุดตา ให้ทั้งมุมมองของความสปอร์ตและความคล่องแคล่วกะทัดรัด แบ่งรุ่นด้วยอุปกรณ์มาตรฐาน และระบบส่งกำลัง ไม่เน้นเรื่องเครื่องยนต์ที่มีเพียงบล็อกเดียว 1NZ-FE 1,500 ซีซี DOHC VVT-i 109 แรงม้า เห็นหน้าตาแล้ว คงคุ้นเพราะวางในวีอออส ไทยไดร์ฟเวอร์ทดสอบ ยาริส 1.5 S Limited ครั้งแรกตั้งใจนำวีอออสรุ่นไมเนอร์เซนจ์มาขับประกบ แต่ทางโตโยต้าไม่มีรถให้ยืม ยาริสจึงต้องฉายเดี่ยวบนเส้นทางกรุงเทพฯ-พระเชอร์ภิต ทดสอบอัตราสิ้นเปลืองที่ความเร็ว 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง





ทรงสวย และปลอดภัย

- รูปลักษณ์ของยาริส ได้รับการออกแบบโดยสถาบัน ED SQUARE ประเทศฝรั่งเศส เน้นความทันสมัยสไตล์น่ารักโดนใจวัยรุ่นหนุ่มสาว เหมาะกับการใช้งานในเมืองด้วยรูปทรงหน้าจุ่มท้ายตัด น่าจะสิ้นไหลไปกับกระแสการจราจรในเมืองได้ดี

ส่วนเรื่องความปลอดภัยหลายคนเห็นเป็นรถเล็กอาจเสียไม่ได้ โดยเฉพาะเมื่อชนกับรถใหญ่ แต่คงเบาใจได้ถ้ารู้ว่ายาริสผ่านการทดสอบการชนจากสถาบัน EURO NCAP ในระดับ 5 ดาว รวมทั้งระบบความปลอดภัยอื่นๆ ที่เป็นอุปกรณ์มาตรฐานของยาริสทุกรุ่น

ภายใน กว้างกว่าที่คิด

- เมื่อนั่งในตำแหน่งผู้ขับ รู้สึกถึงความกระชับกับร่างกาย ตัวเบาะสามารถปรับสูงต่ำด้วยคันโยกที่อยู่ด้านข้าง พวงมาลัย 3 ก้าน

ปรับระดับสูงต่ำได้ ชุดมาตรวัดกลางคอนโซลอาจไม่คุ้นในช่วงแรก แต่ใช้ไปสักพักก็จะคุ้นเคย

ในตำแหน่งผู้ขับเนื้อที่ด้านข้างและด้านบนเหนือศีรษะค่อนข้างโปร่งโล่งไม่คับแคบ เบาะหลังยังแปลกใจเพราะเดาไวว่าน่าจะแคบ แต่เมื่อทดลองนั่งแล้วไม่มีปัญหาสำหรับคนสูงประมาณ 170 เซ็นติเมตร

ชุดมาตรวัดเรืองแสงอ่านค่าต่างๆ ได้ชัดเจนแม้อยู่กลางแสงจ้า เครื่องเสียงและสวิตช์ควบคุมระบบปรับอากาศติดตั้งบนคอนโซลกลาง ล้ำมากนึกหากคิดจะเปลี่ยนพรีออนด์ เพราะเครื่องเสียงทั้งชุดเป็นแบบ Build-In เพื่อความสวยงามลงตัวตามสไตล์ยุคใหม่

ภายในห้องโดยสารมีที่เก็บของหลายจุด โดยเฉพาะกล่องเก็บของด้านหลังหน้าผู้ขับ ซึ่งเป็นผลพลอยได้จากการย้ายชุดมาตรวัดไปไว้ตรงกลาง





ที่เก็บของด้านท้ายดูเล็กไปนิด อาจเป็นเพราะต้องให้ความสำคัญของพื้นที่เบาะหลังเป็นหลัก แต่ก็สามารถเพิ่มเนื้อที่เก็บสัมภาระได้ด้วยการพับเบาะหลังลง รุ่น G และ S สามารถแยกพับเบาะหลังได้ในอัตราส่วน 60:40 ส่วนรุ่น E ต้องพับลงทั้งชั้น เกิดเป็นคำถามว่า ถ้าต้องเดินทางไปพร้อมกัน 4 คนพร้อมสัมภาระจะทำอย่างไร?

การเก็บเสียงจากภายนอกทำได้ดี โดยเฉพาะเสียงยางและเสียงลมปะทะจากด้านหน้า แต่เมื่อมีลมปะทะจากด้านข้างที่ความเร็วประมาณ 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะมีเสียงดังเข้ามาในห้องโดยสารค่อนข้างมาก

ส่วนเสียงเครื่องยนต์เวลากดคันเร่งลากรอบ จะบอกว่าเป็นเสียงรบกวนก็คงไม่ถูกนัก เพราะยังมีคนจำนวนไม่น้อยที่นิยมฟังเสียงการทำงานของเครื่องยนต์ นับว่าเพิ่มความเร้าใจ

เครื่องยนต์...ความเหมือนที่แตกต่าง

- เปิดฝากระโปรงหน้าของยาริส จะเห็นเครื่องยนต์หน้าตาคุ้น ๆ 1NZ-FE บล็อกหลักเดียวกับวิวอส แต่ได้รับการปรับปรุงในหลายจุดซึ่งอาจมองไม่เห็น แรงม้าแรงบิดก็ไม่ได้เพิ่มขึ้น แต่ช่วยในเรื่องความสะดวกสบายในการใช้งาน และเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเครื่องยนต์ เช่น คันเร่งไฟฟ้าไร้สายเคเบิล, ระบบจุดระเบิดแบบไดเร็กคอยล์ไร้จานจ่าย, เปลี่ยนเซ็นเซอร์ที่ล้อจากระบบการนับฟันเฟืองเป็นแบบลูกปืน ส่งสัญญาณด้วยสนามแม่เหล็ก, กล่อง ECU ติดตั้งภายในห้องเครื่องยนต์ใช้ชิปรุ่นเดียวกับวิวอส โดยระบบสั่งการทั้งหมดควบคุมด้วย CAN-CONTROL AREA NETWORK

ซึ่งช่วยลดจุดต่อของระบบไฟฟ้า รับส่งข้อมูลรวดเร็วและประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ช่วงล่างแข็ง แต่ไม่กระถ่าง

- ระบบช่วงล่างได้รับการพัฒนาให้เหมาะสมกับรถขนาดเล็กด้านหน้าแม็กเฟอร์สันสตริต ด้านหลังคานบิดทอร์ชันบีม ตามสเปกระบุว่าใช้แก๊สสปริงของรุ่น S Limited จะถูกเซตให้หนักกว่ารุ่น G และ E เมื่อรวมกับล้อแม็กขนาด 16 นิ้ว และยางขนาด 195/50 R16 จึงสัมผัสความสะเทือนได้อย่างชัดเจน โดยเฉพาะเมื่อขับผ่านผิวถนนขรุขระอย่างฟาทอระบายน้ำหรือหลุมบ่อ ส่วนผิวถนนที่เป็นคลื่นลอนหรือเนินสะดุดไม่สะเทือนมาก

คล่องแคล่ว ในเมือง

- การขับในเมืองไม่ต้องสงสัยเรื่องความคล่องตัว เพราะตัวรถมีขนาดเล็กและเครื่องยนต์ให้การตอบสนองที่ฉับไว พวงมาลัยเบามือและแม่นยำ รวมทั้งวงเลี้ยวที่แคบสุดเพียง 4.7 เมตร จึงลัดเลาะไปตามช่องเล็กช่องน้อยได้ดี แต่อย่ามุดเพลินจนลืมระวังรถเล็ก (กว่า) อย่างมอเตอร์ไซค์หรือตุ๊ก ๆ ไว้ด้วย

อัตราเร่งทันใจ เกาะพอสัก

- ลองอัตราเร่งโดยใช้ทางด่วนจากพระราม 6 มุ่งหน้าจังหวัดอยุธยา เครื่องยนต์ 1NZ-FE VVT-i แผลเสียทันทีเมื่อคิกดาวน์เพื่อเร่งแซงรอบตัวดีขึ้นอย่างรวดเร็วพร้อมอัตราเร่งที่ฉับไวพอตัว โดยเฉพาะ



ในความเร็wt่ำถึงปานกลาง ถ้าคักดาวนที่ความเร็วสูงการตอบสนอง และอัตราเร่งก็จะช้าลง

ความเร็ว (กม./ชม.)	รอบ/นาที
• 90	2,200
• 100	2,500
• 110	2,800
• 120	3,000

การยึดเกาะที่ความเร็วสูงอยู่ในเกณฑ์ดี ความเร็วกว่า 140 กิโลเมตร/ชั่วโมงก็ยังไม่วูบวามมาก อยู่ในระดับที่ไว้ใจได้ ส่วนการเปลี่ยนเลนกะทันหันที่ความเร็วปานกลางก็ไม่มีอาการบิดเบ่งแต่อย่างใด เบรกแบบดิสก์ 4 ล้อพร้อมเอบีเอส อีบีดี และบีเอ ติงหน่วงความเร็วลงทันทีที่กดคันเร่ง ส่วนระบบช่วยเหลือต่างๆ ไม่มีโอกาสลองโดยไม่ตั้งใจ ซึ่งถือว่าโชคดีแล้ว

เติมน้ำมัน...ขยันเข้าไว้

- การทดสอบอัตราสิ้นเปลือง ทีมงานจะ ทำเหมือนเดิมทุกครั้ง ขับรถออกจากออฟฟิศ ไปเติมน้ำมันที่ปั้มบางจากบนถนนพระราม 6 เข้าไปถึงก็มองหาคณะที่เติมน้ำมันให้ทุกครั้ง เพื่อความสบายใจ จะได้ใช้เวลาเติมได้อย่างเต็มที่เพื่อให้เกิดความคลาดเคลื่อนน้อยที่สุด บังเอิญว่าคณะเติมน้ำมันใจเรื่องรถ เหมือนกันด้วย เติมเสร็จเชตศูนย์และออกจากปั้มเวลา 10.39 น. ขึ้นทางด่วน ด้านจตุจักรต่อด้วยพระราม 9 เข้ามอเตอร์เวย์เหมือนเดิม

ถ้ามองจากมาตรวัดจะเห็นว่าน้ำมัน เต็มถึงอยู่แล้ว แต่ก่อนจะขับทดสอบหา อัตราสิ้นเปลืองก็ต้องเติมเพิ่มให้เต็มเปี่ยม

เหมือนกันทุกครั้ง ขาไปเติมและเขย่าไม่กี่ครั้งน้ำมันก็ไม่ยุบ เติมเพิ่ม ได้อีก 3.365 ลิตร เป็นเงิน 84.9 บาท (ราคาน้ำมันเบนซิน 91 ลิตรละ 25.24 บาท)

การทดสอบหาอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงไม่ใช่เรื่องยาก ผู้ขับรถทุกคนสามารถทำได้ด้วยตนเอง เพียงแต่ต้องมีความละเอียดและอดทนสักนิดทั้งในขั้นตอนการเติมน้ำมันและการขับ จะเห็นได้ว่า แม้เติมน้ำมันเพิ่มได้อีกเพียง 3 ลิตรกว่าก็ต้องเติม เพราะมีผลมาก เมื่อกำนวนออกมาเป็นอัตราสิ้นเปลือง

อยากประหยัด ท่องใจเย็นๆ

- ขาออกจากกรุงเทพฯ การจราจรค่อนข้างติดขัดในหลายช่วง กระทั่งแยกไปด่านพระราม 9 จึงโล่งขึ้นมานิด เริ่มทำความเร็วคงที่ ได้แถว 90-100 กิโลเมตร/ชั่วโมง

เข้ามอเตอร์เวย์ขับยากและอึดอัดกว่า การทดสอบครั้งก่อนๆ เล็กน้อย เพราะรถ ค่อนข้างหนาแน่น รวมทั้งรถช้าในเลนซ้ายกับรถเร็วในเลนขวาใช้ความเร็วแตกต่างกันมาก ทำให้บางครั้งต้องเบรกเพื่อให้รถเร็วแซงขึ้นไปก่อน แล้วก็ต้องคอยๆ ไล่ความเร็วขึ้นมาใหม่ แต่เมื่อผ่านด่านเก็บเงินที่ 2 ไปแล้วรถก็เริ่มกระจายตัวและรักษาความเร็วที่ 110 กิโลเมตร/ชั่วโมงได้บ่อยขึ้น

บางครั้งในวันหยุดผู้เขียนใช้เส้นทางเดียวกันนี้ในการเดินทางท่องเที่ยว เริ่มต้นเดินทางตั้งใจจะลองวัดอัตราสิ้นเปลืองของรถตัวเองดูบ้าง

แต่ขับไปได้สักพักก็เลิกล้มความตั้งใจ มีทั้งกดคันเร่งคักดาวนเพื่อแซง ไม่รอจังหวะรถโล่งแล้วค่อยๆ ไล่ความเร็ว ขับด้วยความเร็วสูงเกินระดับประหยัด ทั้งที่ไม่ได้เร่งรีบแต่อย่างใด และรู้อยู่แก่ใจว่าขับเร็วกับขับปกติก็ถึงที่หมายช้ากว่ากันไม่เท่าไร





เพียงแต่ใจไม่เย็นและมีความอดทนไม่เพียงพอ ก็เลยต้องควักกระเป๋าจ่ายค่าน้ำมันเพิ่มขึ้นโดยไม่จำเป็น

ระหว่างทางมีรถหนาแน่นเป็นช่วงๆ โดยเฉพาะรถใหญ่ที่มักขับต่อกันเป็นขบวนทำให้หาจังหวะแซงยาก (เพราะแซงแล้วต้องเข้าซ้าย) ขับรวดเดียวไม่แวะ ถึงหน้าปั้รเซอร์กิตเวลา 12.20 น. ระยะทาง 140.2 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 101 นาที ความเร็วเฉลี่ย 83.28 กิโลเมตร/ชั่วโมง

baklab แวะจุดพักรถ

• พักรถและคนประมาณ 20 นาที จึงออกเดินทางต่อในเวลา 12.40 น. ระยะทางไม่เพิ่มขึ้นเพราะตอนจอดตึงเพื่อไว้แล้วขับมาจอดที่จุดพักรถเวลา 13.33 น. ระยะทางเพิ่มขึ้นเป็น 218.1 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 53 นาที ระยะทาง 77.9 กิโลเมตร ความเร็วเฉลี่ยในช่วงนี้ 88.1 กิโลเมตร

พยายามหาที่จอดรถใกล้ๆ ร้านอาหารเจ้าอร่อยเพื่อสังเกตุพฤติกรรมของคนทีเห็นยาริส คนส่วนใหญ่เห็นรถแล้วจะเดินช้าลงและหันกลับมามองรถ หลายคนยิ้มเมื่อเห็น แต่ไม่มีใครเดินลงจากทางเท้าไปสำรวจให้รอบคัน อาจเป็นเพราะรถออกมาได้ระยะหนึ่งแล้วจึงไม่แปลกตามากนัก

ใช้เวลาประมาณครึ่งชั่วโมงก็เสร็จขั้นตอนทานอาหารและซื้อของฝาก ออกจากจุดพักรถเวลา 13.58 น. ขับขึ้นทางด่วนมาลงบนถนนพระราม 6 เลี้ยวซ้ายเพื่อเติมน้ำมันที่ปั้มเดิม หัวจ่ายเดิมและคนเดิมคนเดิม ถึงปั้มเวลา 14.40 น. ระยะทาง 282.4 กิโลเมตร ความเร็วเฉลี่ยช่วงนี้ 91.85 กิโลเมตร/ชั่วโมง ค่อนข้างเร็วเพราะรถโล่งตลอด

ถ้าคิดเฉพาะเวลาล้อหมุนเป็นนาที $101 + 53 + 42 = 196$ นาทีที่บ้ระยะทาง 282.4 กิโลเมตร จะได้ความเร็วเฉลี่ยไป-กลับ 86.44 กิโลเมตร/ชั่วโมง

• ระยะทาง	282.4	กิโลเมตร
• เติมน้ำมันเพิ่ม	18.319	ลิตร
• อัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง	15.41	กิโลเมตร/ลิตร
• เป็นเงิน	462.4	บาท
• ค่าใช้จ่าย	1.63	บาท/กิโลเมตร

ราคา...เหมือบจะแพง

• ยังมีคนจำนวนไม่น้อยที่ตั้งราคาในใจ ด้วยขนาดของเครื่องยนต์และขนาดตัวถัง ถ้าเป็นรถเล็กเครื่องยนต์เล็กก็ต้องราคาไม่แพง ซึ่ง



ไม่ใช่เรื่องผิด แต่ก็ไม่ต้องทั้งหมด เพราะต้องมองในส่วนประกอบอื่นด้วย

ยาริสรุ่นสูงสุด S Limited ราคา 749,000 บาท และ G Limited ราคา 739,000 บาท หลายคนรีบบอกว่าแพง แต่ในการซื้อรถก็ไม่จำเป็นต้องซื้อรุ่นสูงสุดเสมอไป และรุ่นสูงสุดอาจไม่ใช่รุ่นที่คุ้มค่าที่สุด

เมื่อพิจารณาอย่างละเอียดจะพบว่ารุ่นล่างสุด E ราคา 599,000-634,000 บาท ก็มีอุปกรณ์มาตรฐานที่จำเป็นให้ครบแล้ว เช่น พวงมาลัยเพาเวอร์ไฟฟ้า, กระจกไฟฟ้าป้องกันการหนีบฝั่งผู้ขับ, เซ็นทรัลล็อก, กระจกข้างปรับไฟฟ้า, ไฟเบรกดวงที่ 3, ละลายฝ้ากระจกหลัง, เสอาอากาศพัดได้, กระจกมองข้างและที่เปิดประตูลิเดียวกับตัวรถ, ที่ปัดน้ำฝนหน้า-หลัง, ไฟอ่านแผนที่ด้านหน้า, ระบบไฟส่องสว่างในห้องโดยสารอัตโนมัติ, กระจกมองหลังปรับลดแสง, เอบีเอส อีบีดี และบีเอ, แอร์แบ็กคู่ และเข็มขัดนิรภัย 3 จุด 4 ตำแหน่ง เรียกว่ามาแบบครบๆ แทบจะนึกไม่ออกแล้วว่าอยากได้อะไรเพิ่มเติมอีก

แล้วรุ่น G และรุ่น S แพงกว่าตรงไหน ?

ตอบแบบกำปั้นทุบดินว่าแพงเพราะอุปกรณ์ที่เพิ่มเติมขึ้นมา ซึ่งต้องถามเงินในกระเป๋าและความต้องการของตัวเองว่า มีความจำเป็นต้องใช้หรือไม่ เช่น กระจกมองข้างพับไฟฟ้า, กุญแจรีโมต, ระบบกันขโมย และอุปกรณ์ปลีกย่อยอื่นๆ ถ้ามีเงินเหลือจะซื้อมาได้ก็ไม่เป็นไร แต่ถ้าต้องกัดฟันซื้อเพื่อให้มีแต่ไม่ได้ใช้ ก็ดูจะแปลกไปนิด

โตโยต้า ยาริส S Limited สปอร์ตแฮทช์แบ็กทรงกะทัดรัด เน้นความน่ารักมากกว่าดูดี ขับสนุกและมีความคล่องตัวสูง เครื่องยนต์ตอบสนองทันทีในรอบต่ำ-ปานกลาง ช่วงล่างอาจกระด้างนิดแต่คุ้มเมื่อแลกกับความมั่นคงเมื่อใช้ความเร็วสูง เบาะผู้ขับกระชับกับร่างกาย ด้านหลังกว้างขวางเกินคาด เก็บสัมภาระด้านท้ายอาจไม่จุใจแต่พอใช้ถ้าไม่บ้าหอบฟาง



TOYOTA YARIS 1.5 S LIMITED

SPECIFICATIONS

• แบบตัวถัง	แฮทช์แบ็ก 5 ประตู
• แบบเครื่องยนต์	เบนซิน 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว VVT-i
• ความจุ	1,497 ลิตร
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	75.0 x 84.7 มิลลิเมตร
• อัตราส่วนการอัด	10.5:1
• กำลังสูงสุด	109 แรงม้า (PS DIN) ที่ 6,000 รอบ/นาที
• แรงบิดสูงสุด	14.4 กก.-ม. ที่ 4,200 รอบ/นาที
• ระบบขับเคลื่อน	ล้อหน้า
• ระบบส่งกำลัง	อัตโนมัติ 4 จังหวะ SUPER ECT
• ระบบบังคับเลี้ยว	แร็กแอนด์ตีเนียนพร้อมเพาเวอร์ไฟฟ้า EPS
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ แม็กเฟอร์สันสตรัท พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบกันสะเทือนหลัง	ทอร์ชันบาร์
• ระบบเบรกหน้า/หลัง	ดิสก์ 4 ล้อ พร้อมเอบีเอส อีบีดี และบีเอ
• ผู้จำหน่าย	บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด
	โทร.0-2305-2000

AD.APEX