



ต่างกันแน่...
แต่แค่ไหน?

BMW 320i

320i และ 330i คู่เปรียบที่ไม่น่าจะเทียบกันได้
เพราะเห็นแค่ชื่อรุ่นก็รู้แล้วว่าต่างกันแน่ทั้งอัตราเร่ง
การกินน้ำมัน และราคา แต่ไม่ยากรู้หรือที่ต่างกันนั้น...
มัน แค่ไหน?



- บีเอ็มดับเบิลยู ซีรีส์ 3 โนมปัจจุบันมีรหัสตัวถัง อี90 ในไทยทำตลาดโดยบริษัท บีเอ็มดับเบิลยู (ประเทศไทย) จำกัด ด้วยตัวถังซีดาน 3 รุ่นหลัก แบ่งตามความจุเครื่องยนต์ คือ 4 สูบ 2,000 ซีซี 6 สูบ 2,500 และ 3,000 ซีซี ทีมงานไทยไคร์ฟเวอร์ทดสอบรุ่นเล็กสุดและใหญ่สุด เพื่อให้เห็นความแตกต่างในทุกด้านอย่างชัดเจน
- นอกจากการทดสอบอัตราสิ้นเปลืองด้วยความเร็วคงที่ 110 กิโลเมตร/ชั่วโมงแล้ว ยังเพิ่มเติมการทดสอบอัตราเร่งของทั้ง 2 รุ่น

ระยะยื่นเพียง 755 มม. กระจกมองข้างทรงใบโพธิ์ดูเล็กไปนิด แต่ปลายด้านนอกทำเป็นกระจกโค้งแบบตาปลา จึงช่วยลดมุมอับได้ แม้เป็นรุ่นต่ำสุดกับรุ่นสูงสุด แต่ภายนอกของทั้ง 2 รุ่นก็มีการตกแต่งและอุปกรณ์มาตรฐานที่ไม่แตกต่างกันมาก (เพราะรุ่นต่ำสุดก็ 2.5 ลิ้นบาท) เรียกว่าถ้าดูเผินๆ ไม่ได้ชื่อรุ่นด้านท้ายคงแยกไม่ออก จุดหลักที่ต่างกัน คือ ขนาดและลวดลายของล้อแม็ก 320i มีขนาด 7x16 นิ้ว ยาง 205/55R16 ส่วน 330i มีขนาด 8x17 นิ้ว

& 330i E90

เปรียบเทียบกันด้วยภาพถ่าย เห็นความแตกต่างได้ง่ายกว่าดูตัวเลขจากนาฬิกาจับเวลา

รูปลักษณ์สปอร์ตมีพลัง

• ซีรีส์ 3 ใหม่เป็นอีกหนึ่งผลงานของนักออกแบบรถชื่อดัง คริส แบงเกิล พื้นผิวของตัวถังภายนอกบ่งบอกความมีพลังและมีความเคลื่อนไหว ส่วนจะสวยหรือไม่ต้องแล้วแต่มุมมองและรสนิยมของแต่ละคน เพราะความสวยไม่มีมาตรฐาน

รูปลักษณ์ของบีเอ็มฯ ยุคหลังๆ มาในแนวร่วมสมัย อาศัยความโฉบเฉี่ยวหรือหวาวของการออกแบบมาเป็นจุดสนใจ ต่างจากยุคแรกๆ เน้นความสวยแบบเรียบๆ ดูคลาสสิก ถ้าเป็นแฟนบีเอ็มฯ คงต้องทำใจยอมรับในกระแสนการออกแบบที่เปลี่ยนไปตามยุค

เส้นบนฝากระโปรงหน้าไล่ต่อเนื่องไปถึงกระจังและกันชน ไฟหน้าดวงกลมอยู่ในคอมทรงเฉียงดูดูดี้น ด้านหน้าได้รับการออกแบบให้มี





ยาง 225/45R17 เป็นยางแบบ Run Flat วิ่งได้แม้ไร้ลมเป็นระยะทาง 150 กม. อีกความต่างอยู่ที่ปลายท่อไอเสีย 320i เป็นท่อเดี่ยวทรงรี ส่วน 330i เป็นท่อคู่

มิติตัวถังมีความยาว 4,520 มม. กว้าง (รวมกระจกมองข้าง) 2,013 มม. สูง 1,421 มม. ฐานล้อ 2,760 มม. ความกว้างช่วงล้อหน้า/หลัง 1,500/1,513 มม. น้ำหนัก 1,435 และ 1,555 กก. เป็นของรุ่น 320i และ 330i ตามลำดับ

ภายในหรูล้ำยุค

- สไตส์การออกแบบห้องโดยสารของซีรีส์ 3 ใหม่ มีความต่อเนื่องจากภายนอก โดยเน้นเส้นสายที่เรียบง่าย ผสมผสานกับความหรูหราของการตกแต่งด้วยหนังแท้และลายไม้

ให้อารมณ์สปอร์ตด้วยพวงมาลัย 3 ก้านมัลติฟังก์ชันควบคุมชุดเครื่องเสียงและระบบปรับอากาศ ชุดมาตรวัดทรงกลมแต่งขอบด้วยตัวโครเมียม มีจอแสดงผลระบบต่างๆ รวมอยู่ด้วย

คอนโซลกลางด้านบนเป็นช่องแอร์ แทรกกลางด้วยสวิตช์ล็อกประตูและสวิตช์เปิด-ปิดระบบช่วยการทรงตัว DTC ต่ำลงมาเป็นชุดเครื่องเสียงวิทยุซีดีแบบ Build-in ควบคุมกล่องซีดีเซเนเจอร์ซึ่งติดตั้งอยู่ในที่เก็บของด้านท้าย ถัดลงมาเป็นสวิตช์ควบคุมเครื่องปรับอากาศ แสดงสถานะบนจอดิจิทัล ล่างสุดเป็นสวิตช์เปิด-ปิดระบบเซ็นเซอร์ขณะถอยหลัง และสวิตช์ควบคุมม่านไฟฟ้าที่กระจกหลัง

จุดเด่นหรือของเล่นชิ้นสำคัญในห้องโดยสาร คือ ระบบสตาร์ทและดับเครื่องยนต์ด้วยการกดปุ่ม Start/Stop Engine ซึ่งอยู่ด้านซ้ายมือของพวงมาลัย เพียงเสียบรีโมทคอนโทรลเข้าไปในช่อง เช้าเกียร์ P





เหยียบเบรกแล้วกดปุ่ม เครื่องยนต์ก็จะทำงานโดยไม่ต้องออกแรงบิดลูกกุญแจ เมื่อจะดับเครื่องยนต์ก็กดปุ่มเดิมซ้ำอีกครั้ง ดันกุญแจเข้าไปในช่อง ระบบก็จะปลดล็อกแล้วจึงดึงรีโมตออก

อ่านมาถึงตรงนี้หลายคนอาจสงสัย

ถ้าขับรถอยู่แล้วกดปุ่มดับเครื่องยนต์จะเกิดอะไรขึ้น?

อดใจรอคำตอบอีกสักนิด

ที่ตัวรีโมตมี 3 ปุ่ม คือ ปุ่มลูกศรสำหรับปลดล็อกประตู กด 1 ครั้งปลดล็อกเฉพาะประตูฝั่งผู้ขับ กดอีกครั้งปลดล็อกประตูทั้ง 4 บาน ปุ่มโลโก้บีเอ็มดับเบิลยูสำหรับล็อกรถ และปุ่มเปิดฝากระโปรงท้าย ถ้ารีโมตคอนโทรลเสีย สามารถดึงลูกกุญแจซึ่งซ่อนอยู่ในตัวรีโมตออกมาใช้ปลดล็อกได้

อัตราสิ้นเปลืองไม่สุลี

- นักทีมงาน 3 คนที่ออฟฟิศประมาณ 10.00 น. 320i ขับคนเดียว 330i มีคนนั่งข้างเพื่อจดบันทึกเวลาและระยะทางตามจุดต่างๆ เพื่อคำนวณความเร็วเฉลี่ยในแต่ละช่วง
- รถทั้ง 2 คันเติมน้ำมันมาเต็มถังอยู่แล้ว แต่ก็ต้องเติมเพิ่มพร้อมเขย่าให้เต็มเหยียบอีกครั้ง 330i เติมครั้งแรกไม่ถึงนาทีหัวจ่ายก็ตัด หยอดได้อีกนิดหน่อยก็เขย่าแล้วน้ำมันไม่ยุบจึงปิดฝา เติมเพิ่ม 6.098 ลิตร เป็นเงิน 153.9 บาท ราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ลิตรละ 25.24 บาท 320i ใช้เวลาเขย่านานกว่านิด เติมเพิ่มมากกว่าหน่อย 10.30 ลิตร เป็นเงิน 260.4 บาท
- เซดศูนย์แล้วขับออกจากปั้มเวลา 10.52 น. ขึ้นทางด่วนขับไปถึงด่านลาดกระบังเวลา 11.26 น. ระยะทาง 44 กม. ขับยาวไปจอดหน้าพีระเซอร์กิตเวลา 12.34 น. ระยะทาง 143.3 กม. ส่วนคัน 320i ถึงก่อนประมาณ 2 นาที ระยะทางขึ้นมาใกล้เคียงกัน 143.2 กม.
- หายเหนื่อยแล้วเดินทางกลับโดยออกจากพีระเซอร์กิตเวลา 12.55 น. แวะจุดพักรถบนมอเตอร์เวย์เวลา 13.48 น. ระยะทาง 222.9 กม. ทานอาหารพร้อมซื้อของฝากจากนั้นจึงออกเดินทางต่อเวลา 14.03 น. ขึ้นทางด่วนพระราม 9 ลงด่านพระราม 6 ถึงปั้มเวลา 14.53 น. ระยะทาง 288.5 กม. ส่วนคัน 320i ระยะทางน้อยกว่านิด 288.0 กม. ความเร็วเฉลี่ยและอัตราสิ้นเปลืองสรุปเป็นตารางด้านล่าง

สรุปเวลา ระยะทาง และความเร็วเฉลี่ย

สถานที่	เวลา	เวลา (นาที)	ระยะทาง (กม.)	ความเร็วเฉลี่ย (กม./ชม.)
ปั้ม - พีระเซอร์กิต	10.52 - 12.34	102	143.3	84.29
พีระเซอร์กิต - จุดพักรถ	12.55 - 13.48	53	79.6	90.11
จุดพักรถ - ปั้ม	14.03 - 14.53	50	65.6	78.72
ความเร็วเฉลี่ยตลอดเส้นทาง	-	205	288.5	84.43

สรุปอัตราสิ้นเปลืองและค่าใช้จ่าย

รุ่นรถ	เก็บน้ำมันเพิ่ม (ลิตร)	เป็นเงิน (บาท)	อัตราสิ้นเปลือง (กม./ลิตร)	ค่าใช้จ่าย (บาท/กม.)
330i	24.792	625.8	11.63	2.169
320i	17.233	435	16.71	1.51

อัตราสิ้นเปลืองของ 320i อยู่ในเกณฑ์ดีเมื่อเปรียบเทียบกับระดับเดียวกัน คนที่ซื้อรถรุ่นนี้ก็คงคาดหวังเรื่องความประหยัดอยู่บ้าง และเท่านี้ก็คงไม่หนักเท่าไร เดินทางไกลก็ใช้ความเร็วไม่จัดจ้าน

ส่วนคนที่ยอมจ่ายเงินเพิ่มอีกเกือบ 2 ล้านบาทเพื่อ 330i คงคาดหวังเรื่องความสนุกในการขับ ชอบอัตราเร่งที่รวดเร็วทันใจ โดยรู้ล่วงหน้าและทำใจยอมรับได้ในเรื่องการกินน้ำมัน ผลการทดสอบ 330i ผิดคาดเล็กน้อยเพราะเดาว่าน่าจะได้ 12-13 กม./ลิตร ไม่รู้ว่าคาดหวังเกินไปหรือเปล่า





ปุ่ม Start/Stop ปลอกภัยแค่ไหน?

• ระหว่างทดสอบอัตราสิ้นเปลือง มีบางช่วงที่ถนนโล่ง ด้านหน้าและด้านหลังมีรถอยู่ห่างๆ จึงลองกดปุ่ม Start/Stop คว้าเครื่องยนต์จะดับหรือไม่พบว่า ถ้ากดสั้นๆ แค่ครั้งเดียวเครื่องยนต์จะไม่ดับ แต่ถ้ากดสั้นๆ ติดกัน 3 ครั้ง หรือกดครั้งเดียวแช่ยาวประมาณ 3 วินาทีเครื่องยนต์จะดับ สังเกตจากมาตรวัดรอบจะตกลงไปหนึ่งที่ศูนย์เหยียบคันเร่งแล้วเครื่องยนต์ไม่มีอาการตอบสนอง

เมื่อจะสตาร์ทเครื่องยนต์อีกครั้ง ไม่ต้องเลื่อนเกียร์ไปที่ N (เลื่อนไปที่ P ไม่ได้อยู่แล้วเพราะรถกำลังแล่นอยู่) แค่กดปุ่ม Start/Stop ซ้ำอีกครั้ง เครื่องยนต์ก็จะติดขึ้นมาทันที เข็มวัดรอบก็จะวัดขึ้นมาที่รอบใกล้เคียงรอบเดิมก่อนดับเครื่องยนต์

อัตราเร่งเป็นไปตามคาด

• หลังเติมน้ำมันและคำนวณอัตราสิ้นเปลือง จึงเปรียบเทียบอัตราเร่งด้วยการบันทึกภาพแบบต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้มองเห็นความแตกต่างได้ชัดเจนกว่าการเปรียบเทียบด้วยตัวเลข

การทดสอบแบบนี้ค่อนข้างเสี่ยง เพราะไม่มีสนามปิดให้ใช้ ต้องไปทำบนถนนสาธารณะโดยพูดคุยตกลงกันว่าจะไม่ทำให้ผู้ใช้ถนนคนอื่นเดือดร้อน

วิธีทดสอบทำโดยให้ช่างภาพนั่งใน 320i เพื่อบันทึกภาพเมื่อ 330i เริ่มวิ่งห่างออกไปเรื่อยๆ เริ่มด้วยการขับตามกันไปช้าๆ ในเลนซ้าย เมื่อเห็นว่าถนนด้านหน้าและด้านหลังโล่งยาว จึงขับขึ้นมาตีคู่กัน ใช้ความเร็วไหลๆ ประมาณ 60 กม./ชม. ให้สัญญาณเพื่อกดคันเร่งมิดพร้อมๆ กัน และเมื่อ 320i ทำความเร็วได้ถึง 140 กม./ชม. ก็จะกะพริบไฟสูงเตือนให้ผู้ขับ 330i ลดความเร็วและกลับมาตั้งต้นใหม่ทำซ้ำ 3-4 ครั้งเพื่อความมั่นใจ

ดูจากภาพก็คงรู้ว่าอัตราเร่งของทั้ง 2 รุ่นต่างกันแค่ไหน แต่ไม่ได้หมายความว่าอัตราเร่งของ 320i จะอัดจนรับไม่ได้ แต่เพราะเป็นการประกบแบบผิดคู่ ผลลัพธ์จึงเป็นอย่างที่เห็น 330i ทั้งห่างหลายช่วงตัวหรือจะเรียกว่า **'ทิ้งเป็นทูต'** ก็คงไม่เกินความจริงนัก

ระหว่างทดสอบกว่า 320i จะทำความเร็วถึง 140 กม./ชม. และกะพริบไฟสูงส่งสัญญาณตามที่ตกลงกันไว้ ผู้เขียนซึ่งขับ 330i ก็เหาะด้วยความเร็ว 220 กม./ชม. เข้าไปแล้ว (ทราบมาว่าเครื่องบินเริ่ม Take Off ที่ 200 กม./ชม.) ตาก็ต้องมองทางข้างหน้า แต่ก็ต้องเหลือบดูสัญญาณจากกระจกหลังด้วย

เห็นถนนโล่งๆ จึงลองเล่นกับอัตราเร่งของ 330i ที่ความเร็วปานกลางไล่ไปความเร็วสูง 2-3 ครั้ง พบว่าถ้าเป็นคนที่ชอบอัตราเร่งที่จัดจ้าน 330i ไม่ทำให้ผิดหวังแน่ เพราะแค่กดคันเร่งก็เรียกอัตราเร่ง

มิติเบาะนั่งและความกว้างของห้องโดยสาร

• เบาะหน้า	
กว้างสุด	47 ซม.
ลึกสุด	51 ซม.
สูงสุด	25 ซม.
• พนักพิงด้านหน้า	
กว้างสุด	49 ซม.
สูงสุด (ไม่รวมหมอน)	62 ซม.
• เบาะหลัง	
กว้างสุด	137 ซม.
ลึกสุด	50 ซม.
สูงสุด	36 ซม.
• พนักพิงด้านหลัง	
กว้างสุด	144 ซม.
สูง (ไม่รวมหมอน)	67 ซม.
• ความกว้างห้องโดยสารด้านหน้า	
วัดจากแนวประตูช่วงบน	142 ซม.
วัดจากเก้าอี้	134 ซม.
เสากลางเหนือเข็มขัด	121 ซม.
• ความกว้างห้องโดยสารด้านหลัง	
วัดจากแนวประตูช่วงบน	142 ซม.
วัดจากเก้าอี้	131 ซม.
• ที่เก็บของด้านท้าย	
ลึกสุด	98 ซม.
กว้างสุด (ระหว่างซีทเบเจอร์)	
กับชุดปฐมพยาบาล)	91 ซม.
สูงสุด (วัดจากพื้นท้ายรถ)	52 ซม.





ได้ทันใจในทุกเกียร์และทุกย่านความเร็ว โดยไม่จำเป็นต้องคิกตัววนทุกครั้ง

ในการทดสอบอัตราเร่ง เมื่อกดคันเร่งมิดแชไว้ รอบจะกวาดขึ้นไปถึงขีดแดงที่ 7,000 รอบฯ ได้อย่างไม่ยากเย็น ไม่ต้องรืดต้องเค้น แต่ตัวดีขึ้นไปได้อย่างง่าย ๆ และที่ความเร็ว 220 กม./ชม. เครื่องยนต์ก็ยังมีแรงไปต่อได้อีก แต่ผู้ขับเริ่มไม่สนุกแล้วเพราะเร็วเกินไป

ขากลับออฟฟิศลับมาขับ 320i แน่หนอนว่าอัตราเร่งแตกต่างกันมาก ลองขับไปเรื่อยๆ ไปตามสภาพการจราจร มีเร่งแซงบ้าง กดคันเร่งมิดแชยาวบ้าง ก็ไม่พบว่าอึดอาดจนแซงไม่พ้นหรือขาดความปลอดภัยแต่อย่างใด เพียงแต่เมื่อกดคันเร่งแล้วต้องรอรอบบ้าง เมื่อโลไปถึง 3,500-4,500 รอบฯ อัตราเร่งก็จะทันใจมากขึ้น

เสีย...อีกหนึ่งความสปอร์ต

- 330i ประกาศความแรงแบบไม่ธรรมดาตั้งแต่กดปุ่มสตาร์ทเครื่องยนต์ ขนาดผู้หญิงที่ไม่ค่อยรู้เรื่องรถยนต์ก็ยังบอกว่าเสียงเดินเบาแน่นดุนกว่า 320i เต่าวาวิศวกรรมบีเอ็มฯ อาจมีการปรับแต่งเสียงเพิ่มความสปอร์ตด้วย

แค่เดินเบาก็เร้าใจแล้ว เมื่อกดคันเร่งก็ยิ่งรู้สึกมันในอารมณ์ โดยเฉพาะเมื่อเกิน 3,000 รอบฯ ขึ้นไปเสียงจะหวานมากขึ้นจรด 7,000

รอบฯ ทำให้เครื่องเสียงชนิดที่แถมมาให้กลายเป็นส่วนเกินไปโดยปริยาย

ระบบส่งกำลัง 'อัตโนมัติ' เกินไปปกติ

- ทั้ง 2 รุ่นใช้ระบบส่งกำลังแบบอัตโนมัติ 6 จังหวะ มีโหมด Ds หรืออัตโนมัติแบบสปอร์ต และโหมด M เพื่อผู้ขับเลือกเปลี่ยนเกียร์เองได้ โดยโยกคันเกียร์ไปทางซ้ายเพื่อเข้าสู่โหมด Ds หรือ M โดยมีจอแสดงตำแหน่งเกียร์บนแผงหน้าปัด

เมื่อเข้าสู่โหมด Ds เกียร์จะเปลี่ยนขึ้นที่รอบสูงกว่าโหมด D และจะเปลี่ยนเกียร์ลงต่ำให้โดยอัตโนมัติเมื่อลดความเร็ว ซึ่งในบางจังหวะตัวรถจะมีอาการหน้ำที่มึนๆ จากการเปลี่ยนเกียร์ลงต่ำ

ในโหมด Ds ถ้าผู้ขับขยับคันเกียร์ขึ้นหรือลง เกียร์ก็จะเปลี่ยนเป็นโหมด M ให้โดยอัตโนมัติ ดันขึ้น - เปลี่ยนเกียร์ลงต่ำ ดึงลง + เปลี่ยนขึ้นเกียร์สูง เมื่อใช้โหมด M และรถจอดนิ่งเกียร์จะลดมาที่เกียร์ 2 ถ้าต้องการจะออกตัวด้วยเกียร์ 1 ต้องดันเกียร์ไปด้านหน้า 1 ครั้ง

ใช้โหมด M ระหว่างทดสอบอัตราเร่ง ความเร็วประมาณ 80 กม./ชม. ดึงเกียร์ไล่ไปที่เกียร์ 6 แล้วกดคันเร่งมิด เกียร์กลับเปลี่ยนลงไปที่เกียร์ 3 ระบบควบคุมคงอ่านว่าผู้ขับต้องการอัตราเร่งจึงเปลี่ยนเกียร์ลงต่ำให้โดยอัตโนมัติ



ทั้งที่ความจริงผู้เขียนต้องการจะดูว่าที่เกียร์ 6 อัตราเร่งจะเป็นอย่างไร โหมด M จึงไม่เป็น Manual อย่างแท้จริง แต่ถ้ากดคันเร่งไม่มีดหรือกดไม่เร็วมาก เกียร์ก็จะอยู่ในตำแหน่งเดิม

มองในแง่ดีว่า ถ้าใช้โหมด M แล้วเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินต้องเร่งแซงเพื่อหลบหลีกอุบัติเหตุ ก็ไม่ต้องเสียเวลาเอื้อมมือลงมาจับคันเกียร์ 2 ตามมองทิศทางที่จะไป 2 มือบังคับพวงมาลัย เท่าว่ากดคันเร่งไปได้เลย

นอกจากใช้เพื่อความสนุกในการขับแล้ว โหมด M ยังใช้ในการลดรอบเครื่องยนต์ได้ด้วย ทดสอบกับ 330i ที่เกียร์ 6 ในความเร็วต่างๆ

- 90/1,800
- 100/2,000
- 110/2,200
- 120/2,400

ระบบเกียร์มีความปลอดภัยสูง เมื่อจะเลื่อนคันเกียร์จาก N ไป D หรือ R ต้องกดเบรกและบีบปุ่มที่หัวเกียร์พร้อมกัน จึงจะเลื่อนเกียร์ได้ ถ้าทำแค่อย่างใดอย่างหนึ่งจะเลื่อนคันเกียร์ไม่ไป

และอาจเป็นเพราะระบบนิรภัยนี้ ทำให้เวลาอยู่ในเกียร์ว่างแล้วเหยียบเบรกผ่อนเบรกสลับกัน จะมีเสียงดังแป้วๆ และหัวเกียร์มีแรงสะท้อนเบาๆ อยู่ข้างใน (หัวเกียร์ไม่ได้ขยับ) ผู้เขียนสังเกตพบโดยบังเอิญตอนรถติดไฟแดง สอบถามผู้ขับอีกคันก็พบอาการเดียวกัน

จอสารพัดประโยชน์

• ระหว่างมาตรวัดความเร็วกับมาตรวัดรอบ ถูกแทรกด้วยจอแสดงผลขนาดเล็ก นอกจากบอกตำแหน่งเกียร์แล้ว ยังแสดงข้อมูลต่างๆ เช่น ความเร็วเฉลี่ย อัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเฉลี่ย ระยะทางที่วิ่งได้ด้วยน้ำมันที่เหลืออยู่ และอุณหภูมิภายนอก

ทั้งหมดควบคุมการทำงานด้วยก้านบนคอปวงมาลัยฝั่งซ้าย กดหนึ่งครั้งข้อมูลจะเปลี่ยนไปเรื่อยๆ และถ้าต้องการรีเซ็ตข้อมูลใดก็ให้กดแซ้ไว้ประมาณ 4 วินาที





ช่วงล่างและเบรกมาตรฐานเยอรมัน

• ในขับใช้งานทั่วไป อาจยังไม่เห็นความดีของระบบช่วงล่าง แตกบางคนอาจบ่นด้วยว่าช่วงล่างแข็ง ซึ่งก็แข็งจริง ๆ แต่เป็นความแข็งแบบหนักแน่น ไม่ได้แข็งแบบกระด้างหรือสะเทือน โดยทั้ง 2 รุ่นให้ความรู้สึกไม่แตกต่างกัน ส่วนพวงมาลัยรู้สึกหนักไปนิดที่ความเร็วต่ำ

มารู้สึกชอบใจและไวใจช่วงล่างก็ตอนที่นำรถไปบันทึกภาพอัตราเร่ง ต้องเร่งแซงรถคันอื่นๆ เพื่อไปหาถนนว่างด้านหน้า และต้องให้มีรถตามมาด้านหลังในระยะห่างที่สุดเท่าที่จะทำได้ หลายครั้งต้องใช้ความเร็วกว่า 180 กม./ชม. ก็ยังรู้สึกสบายๆ ในการควบคุม ส่วนที่ความเร็ว 220 กม./ชม. ในรุ่น 330i ตัวรถก็ไม่มีความรวบวบให้เสียวิไลแต่อย่างใด

เร่งแล้วก็ต้องเบรกลดความเร็วมาคู่กันเพื่อทดสอบใหม่ จึงได้โอกาสทดสอบเบรกไปในตัว ที่ความเร็วกว่า 200 กม./ชม. ถนนด้านหน้าโล่ง ไม่มีรถตามหลัง จึงขับคร่อมเส้นแบ่งเลน (ถนน 2 เลน) เพื่อรถแถบไปด้านใดด้านหนึ่ง จะได้มีพื้นที่เหลือพอให้แก้ไขได้ทัน

ครั้งแรกลองจับอาการของเบรกด้วยการเสียเบรกเพื่อลดความเร็ว แล้วเพิ่มน้ำหนักกดมากขึ้นเรื่อยๆ เมื่อความเร็วลดลง กระทั่งรถเกือบหยุดนิ่ง หลังจากนั้นจึงเพิ่มน้ำหนักที่ใช้ในการเริ่มต้นเหยียบเบรก แต่ใจไม่ถึงขนาดกระทืบเบรกที่ความเร็วสูงจัดจ้าน กลัวไม่ตายแล้วต้องใช้หน้าหัวโต

ลองเบรกให้ล้อล็อก 2-3 ครั้ง เอบีเอสทำงานนุ่มนวลขึ้น เบ้าเบรกไม่เด็นแรงจนตกใจ ตัวรถยังวิ่งเป็นเส้นตรงไม่บิดเบี้ยว พวงมาลัยไม่ถูกดึงไปด้านใดด้านหนึ่ง ส่วนที่ความเร็วปานกลางเบรกมีการตอบสนองฉับไว แค่นี้ก็โอเคแล้ว

บีเอ็มดับเบิลยู ซีรีส์ 3 รหัสตัวถัง อี90 ต่างรุ่นต่างบุคลิก 320i ขับใช้งานทั่วไปไม่หรือหว่า อัตราเร่งไม่ฮึดแต่ไม่จัดจ้าน สนุกได้แต่ต้องรู้จักหวั่นไหวจะพูดได้ว่าต่างกับ 330i แต่เครื่องขยันทและราคาเท่ากัน เพราะอุปกรณ์มาตรฐานและสมรรถนะในด้านอื่นก็สู้กัน

330i เหมือนสร้างมาเพื่อเศรษฐกิจที่เปื้อนรถสปอร์ตพันธุ์แท้ที่ขับยากและดับแคบ ขับสปอร์ตซีดานใช้งานได้ทุกวัน นั่ง 4 คนสบายๆ พร้อมทั้งเก็บสัมภาระด้านท้ายอีกพอตัว นึกอยากสนุกก็แค่กดคันเร่ง รถก็พร้อมพุ่งทะยานได้ทันทีอย่าลืมหาถนนว่างๆ เพื่อไว้ก็แล้วกัน



SPECIFICATIONS

BMW 320i • 330i

• แบบตัวถัง	ซีดาน 4 ประตู
• แบบเครื่องยนต์	เบนซิน DOHC 4 สูบ 16 วาล์ว • 6 สูบ 24 วาล์ว
• ความจุ	1,995 • 2,996 (ซีซี)
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	90 x 84 • 88 x 85 (มม.)
• อัตราส่วนการอัด	10.5:1 • 10.7:1
• กำลังสูงสุด	150/6,200 • 258/6,600 (แรงม้า/รอบต่อนาที)
• แรตทิงสูงสุด	20.38/3,600 • 30.57/2,500-4,000 (กก.-ม./รอบต่อนาที)
• ระบบส่งกำลัง	อัตโนมัติ 6 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	ล้อหลัง
• ระบบบังคับเลี้ยว	แร็กแอนด์พินเนียนพร้อมเพาเวอร์
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ แม็กเฟอร์สันสตรัท
• ระบบกันสะเทือนหลัง	อิสระ มัลติลิงก์ 5 จุดยึด
• ราคา	2,500,000 • 4,300,000 (บาท)
• ผู้จำหน่าย	บริษัท บีเอ็มดับเบิลยู (ประเทศไทย) จำกัด โทร. 0-2305-8888