



MERCEDES-BENZ E200 COMPRESSOR

ปรับไอ้มหวิวหวาน รกหรู คับโต เครื่องเล็กแค่ 1,800 ซีซี แต่ไม่อืด!



เชื่อไหม? รกหรูคับโต หนักกว่าตันครึ่ง ก็ดูอึดอัด
แต่ขับจริงแล้ว...สนุก เปรี้ยวพอตัว เร่งก็ทุกช่วง
ความเร็วปลายทะลุ 230 กม./ชม. แต่ใช้เครื่องแค่
1,800 ซีซี!!! นี่เป็นหนึ่งในความก้าวล้ำทางเทคโนโลยี
ยนตรกรรม ที่พิพฒิตยยนตรกรรมแห่งดาว 3 แฉก
เป็นสมรรถนะออกมาจากทุกหยดของน้ำมัน
ทุกซีซีของอากาศได้อย่างสมบูรณ์

- ยานยนต์ตราดาว 3 แฉกเป็นที่หมายปองของใครหลายคนมาตลอด หากมองให้ลึกจะพบว่าความอยากได้นั้น ไม่ได้เป็นเพราะราคากับความหรูเท่านั้น แต่มีหลายอย่างที่ลงตัวผสมอยู่ในรถทุกรุ่น เช่น ความทนทาน การดูแลที่สะดวก ไม่จุกจิก อะไหล่ครบครัน และมักจะใช้ร่วมกันได้ในรถหลายรุ่น รวมถึงบางคนมองการขายต่อได้ราคาดีด้วย จนใครๆ ก็ทราบว่ารถยี่ห้อนี้ดีและน่าใช้ แต่ก็มีบุคคลที่ฝังรากลึกมานาน นั่นคือ รูปลักษณ์ที่ดูเหมาะกับคนสูงวัย และการขับที่ไม่สนุกเท่าที่ควร

เมอร์เซเดส-เบนซ์ ทราบดีใน 2 จุดตอนนี้ และมีการปรับปรุงตั้งแต่ในช่วง เกือบ 20 ปีที่ผ่านมา และชัดเจนขึ้นเรื่อยๆ ในช่วง 10 ปีหลัง การพัฒนารูปลักษณ์ให้ลดความเขยหรือความสูงวัยลง เริ่มต้นให้เห็นได้เห็นเค้าแห่งความตั้งใจในรุ่นตัวถัง W124 อี-คลาสตาเหลี่ยมรุ่นสุดท้าย ที่เคยถูกคนไทยขนานนามว่ารุ่นโลงจำปา ซึ่งบางคนเมินในช่วงแรก แต่ก็กลับมายอมรับได้ในช่วงต่อมาว่าออกแบบได้ดีแล้ว โดยในช่วงปี 1993 ได้แสดงถึงความสำเร็จระดับเริ่มต้น แต่การปรับโฉมรอบคัน ก็ทำให้ดูแตกต่างกับรุ่นก่อนหน้าได้อย่างชัดเจน แม้จะใช้ตัวถังหลักเดิมก็ตาม ดังที่เห็นในปัจจุบันซึ่งเรียกกันในวงการว่า รุ่น E หน้า หรือ E หลัง หมายถึงรหัสรุ่นย่อย เช่น 230E ใหม่กว่าก็เป็น E220 ซึ่งใครๆ ก็ยอมรับว่ารุ่นไมเนอร์เชนจ์แล้วในรหัส E นำหน้านั้น สวยและทันสมัยขึ้นมาก

15 ปีแห่งการเปลี่ยนบุคลิก

- ด้วยความเป็นหนึ่งในผู้นำในโลกยนตรกรรม เมอร์เซเดส-เบนซ์ ทำเซอร์ไพรส์ให้วงการอยู่เสมอ ในช่วงกลางทศวรรษที่แล้ว มีการเปิดตัวอี-คลาสใหม่ โมเดลเชนจ์ ในรหัสตัวถัง W210 ไม่เพียงก้าวกระโดดเลขรหัสจาก 123 124 เป็น 210 แต่เป็นการพลิก



ผันการออกแบบรูปลักษณะให้กลายเป็นรถตากลม ไฟหน้าทรงกลม 4 ดวง

ถ้าบอกลอยๆ ว่ามีรถรุ่นใหม่ไฟหน้ากลม ก็คงนึกว่าจะดูเซ็กซี่เหมือน ย้อนยุคล้ำสมัย แต่กลับดูดีจนต้องชื่นชมในความกล้าที่จะเปลี่ยน แนวทางการออกแบบ

แต่อี-คลาสตากลมรุ่นแรก ก็ยังไม่ได้ดูนุ่มเหมือนคู่แข่งร่วมชาติ หรือหิว هواแบบยานยนต์ญี่ปุ่น ยังดูเป็นหนุ่มใหญ่ในโลกรถยนต์ ยังมี สั้นเหลี่ยมและความทื่อหลังเหลือ หลายมุมมองไม่ลูมกลมกลืนเท่าที่ ควร แม้จะไม่เนอร์เซนต์ขนาดกระจังที่เป็นเอกลักษณ์ดั้งเดิม เพิ่ม ความลาดเทและโค้งมนในหลายมุม

นับตั้งแต่การโมเนอริเซนต์ รหัสตัวถัง W124 ที่ทำรถติดไว้ว่า E นำหน้ารุ่นเครื่องยนต์ เช่น E220 E280 เมอร์เซเดส-เบนซ์ได้แสดงให้เห็น ถึงความพยายามในความเปลี่ยนแปลงรูปลักษณะให้ดูทันสมัยมากขึ้น เพราะไม่ใช่มีแต่ยนตรกรรมยุโรปให้เปรียบเทียบ แม้แต่ยักษ์ญี่ปุ่น อย่าง เล็กซัสก็ยังตามประกบอยู่ห่างๆ

เพิ่มความนุ่มนวลให้ W211

- ในตัวถังปัจจุบันรุ่นแรกที่เปิดตัวในรหัส W211 เมอร์เซเดส-เบนซ์ยึดมั่นการใช้ตากลม แต่ไม่ได้กลมใหญ่เทอะทะ ตัวถังตลอด คันมีความโค้งมนมากขึ้น ดูดีขึ้นจาก W210

แต่ยังไม่ประทับใจเท่ากับการปรับโฉมในครั้งล่าสุด ที่ให้ความโฉบเฉี่ยวในรูปลักษณะด้านหน้าเกินความคาดหมาย ทั้งความแวววาวของไฟที่มีรายละเอียดภายในที่ตั้งใจให้สะดุดสายตา

น่าแปลกที่กระจังซึ่งถูกขยายขึ้นกลับไม่ดูเทอะทะ แต่สะดุดตามากขึ้น กันชนและลวดลายของไฟรอบคันที่ล้วนดูนุ่มขึ้น ซึ่งก็ไม่จำเป็นต้องกระซางวียกว่านี้ เพราะกลุ่มลูกค้าอายุน้อยก็ยังมีซี-คลาสรองรับอยู่

ลำดับการพัฒนาด้านรูปลักษณะตามรายละเอียดข้างต้น ลองหารุ่น W124 รหัสอีหน้า มาถึง W210 ทั้งก่อนและหลังโมเนอริเซนต์ และ W211 ทั้งรุ่นแรกมาจนถึงรุ่นปัจจุบัน ทั้งหมดเกิดขึ้นในช่วง 15 ปีเท่านั้นที่ เมอร์เซเดส-เบนซ์สร้างความแตกต่างด้านรูปลักษณะได้อย่างชัดเจน

อย่าสับสนกับชื่อรุ่น

- ชื่อเต็มของรถรุ่นที่นำมาทดสอบนี้ คือ MERCEDES-BENZ E200 COMPRESSOR NEW GENERATION หรือเรียกสั้นลงได้ว่า BENZ E200 COM NEW GEN หรือ BENZ E200 COM NG

คำว่า ‘คอมเพรสเซอร์’ หรือ ‘คอมฯ’ พอจะเป็นที่เข้าใจโดยไม่งงว่า หมายถึง ตัวอัดอากาศซูเปอร์ชาร์จ ที่ติดตั้งเข้ากับเครื่องยนต์ ไม่ค่อยสับสนว่าเป็นคอมฯ แอร์ เพราะเมอร์เซเดส-เบนซ์ใช้คำนี้มาหลายปีแล้ว

ประเด็นอยู่ที่คำว่า นิวเจนเนอเรชั่น อาจทำให้เข้าใจว่าเป็นการเปลี่ยนโฉมทั้งคันโมเดลเซนต์

เพราะความหมายทั่วไปสื่ออย่างนั้น แต่ในความเป็นจริง กลายเป็นการตั้งใจเรียกรุ่นรถที่มีการปรับโฉม-ไมเนอร์เซนจ์ ส่วนการเปลี่ยนโฉมมักใช้คำว่า นิว ลันๆ เช่น นิว ซี-คลาส และเมื่อเป็นตัวย่อ NG ต่อท้าย ก็อาจทำให้สับสนว่ารถรุ่นนี้ใช้แก๊ส NGV หรือเปล่า เพราะตัวย่อคล้ายกับชื่อแก๊ส และคล้ายกับอีกรุ่นหนึ่งที่ใช้แก๊ส NGV ในรหัสรุ่น NGT

ทุกบริษัทรถมักมีลูกเล่นทางภาษา ให้ผู้คนเข้าใจว่าเป็นรุ่นใหม่ จะได้รับรู้สึกน่าสนใจมากขึ้น อย่างในไทยไม่ว่าจะไมเนอร์เซนจ์ปรับโฉมมากหรือน้อย ก็มักใช้คำว่า โฉมใหม่ รุ่นใหม่ หรือนิว ไม่ค่อยระบุว่าเป็นปรับโฉมหรือไมเนอร์เซนจ์ ทั้งที่ไม่จำเป็นต้องเรียกว่าโฉมใหม่ได้ก็ยิ่งเรียกให้ดูดี

การไมเนอร์เซนจ์ครั้งนี้ ไม่ได้เปลี่ยนแค่ไม่กี่ชิ้น แต่เมอร์เซเดส-เบนซ์ระบุว่ามีการเปลี่ยนถึงกว่า 2,000 ชิ้น ซึ่งแน่นอนว่ารวมทั้งภายนอกและภายใน สำหรับคนทั่วไป ก็คงเป็นไปตามตาเห็น ซึ่งก็คงยากจะมีใครปฏิเสธว่า ครวานี้หนุ่มใหญ่อี-คลาส (แต่ยังไม่ยักษ์แบบเอส-คลาส) ดูหิวหิวขึ้น

ความหนุ่มไม่ได้มีแค่ภายนอก เพราะเมอร์เซเดส-เบนซ์ดั้งเดิมนั้นใครๆ ก็ทราบว่ายืด หรือขับไม่สนุกนัก ขับดี แต่ไปได้เรื่อยๆ ถึงจะเป็นเครื่องรุ่นใหญ่ ซีซีสูง-แรงม้ามาก ก็ดีแต่ทางตรง แต่เมื่อไหร่หรือที่ต้อง



เปลี่ยนเลนหรือเลี้ยวแล้ว จะได้แต่ความหนักแน่น แต่มีความรื่นรมย์หรือสนุกน้อย

โดยเฉพาะยังมีคู่แข่งร่วมชาติที่ขึ้นชื่อมานานว่าขับสนุก รู้สึกว่ารถเหมือนมือเหมือนเท้า คอยกดคันเมอร์เซเดส-เบนซ์อยู่ ในระยะ 10 ปีหลังมานี้เบนซ์จึงต้องเร่งพัฒนา ซึ่งก็ไม่ได้ง่าย แค่ทำเครื่องใหญ่ๆ ซีซีสูงๆ เพื่อให้แรงดีเท่านั้น เพราะเมอร์เซเดส-เบนซ์ก็ทำเครื่องใหญ่ๆ มานานแล้ว แต่โจทย์สำคัญ คือเครื่องรุ่นเล็กก็ต้องขับสนุก

ขับสนุกบนความประหยัด

- ขับสนุก...คำจำกัดความนี้สั้น แต่ไม่ได้หาง่าย เพราะเครื่องแรง ช่วงล่างแกร่ง อาจไม่ได้ทำให้ขับสนุก

หลายประเทศ แม้น้ำมันเชื้อเพลิงจะมีราคาแพง แต่ผู้คนก็เลือกซื้อรุ่นที่ใช้เครื่องยนต์ใหญ่ๆ ซีซีมาก และกำลังสูงตามที่เคยนิยม

กันมา แต่สำหรับไทยที่อัตราภาษีรวมในตัวรถยนต์นั้นแพง และแพงขึ้นมากเมื่อเกิน 2,400 ซีซี ความคุ้นเคยได้ส่งผลให้บริษัทรถยนต์ต้องเน้นทำตลาดรุ่นเครื่องยนต์เล็กๆ หรืออาจเป็นรุ่นต่ำสุดในตลาดต่างประเทศ

เครื่องยนต์ใหญ่ซีซีสูง แรงเหลือแบบไม่ต้องลุ้น แต่รุ่นเครื่องยนต์เล็กๆ อย่างในตลาดไทยนี่สิ เป็นเงื่อนไขที่ต้องทำให้ลูกค้าพึงพอใจ ลูกค้าไม่ปันว่าอัตราเร่งอืดจนไม่เลือกซื้อ





อี-คลาสเป็นรถยนต์รุ่นใหญ่ แต่ไม่ถือว่ายักษ์แบบเอส-คลาส ซึ่งมีความเหมาะสมกับสภาพความกว้างของถนนและการจราจรในเมืองไทย สำหรับผู้ที่ต้องการรถยนต์ขนาดใหญ่ หลายคนรู้สึกว่ายักษ์-เอส-คลาส นั้นใหญ่เทอะทะเกินไป ซึ่งก็มีส่วนจริง

ดูจากขนาดในทุกรุ่น ใครๆ ก็ต้องบอกว่าหนัก และจริงๆ ก็หนักระดับต้นครึ่ง ถ้ารวมคนอีกหลายคนก็ขยับขึ้นไป 2 ตัน ทุกรุ่นที่ผ่านมามีคนใช้เครื่องยนต์ในระดั 2,000-3,000 ซีซีมาตลอด และก็ทราบกันดีว่า ในเครื่องยนต์รุ่นเล็ก 4 สูบ 2,000 ซีซีนั้นขับได้ดีและยอมรับได้ จนเป็นตลาดหลัก คนที่หาขานักเท่านั้นที่ขยับไปเลือกรุ่นเครื่องยนต์ 6 สูบที่แรงกว่า

อี-คลาส W211 ก็ดำเนินตามแนวทางนั้น รุ่นเครื่องยนต์ใหญ่มีขายแต่ไทยได้ร้ฟเวอร์เลือกทดสอบรุ่นเครื่องยนต์เล็ก อี200 คอมเพรสเซอร์ เพราะต้องการพิสูจน์ศักยภาพในการพัฒนาเทคโนโลยี ยุคนี้การเดินกำลังจากเครื่องยนต์เล็กๆ ให้ได้มาก ขับดี และทนทาน ยิ่งไงก็ขึ้นชมกว่างานถ่ายอย่างการทำเครื่องยนต์ให้แรงด้วยซีซีสูง

1,800 CC. + SUPERCHARGE

• รหัสรุ่นย่อยของเมอร์เซเดส-เบนซ์ในยุคหลังมานี้ ไม่ตรงกับซีซีของเครื่องยนต์ แต่ก่อนเห็น อี220 ก็คือใช้เครื่องยนต์ 2,200 ซีซี แต่อี200 คอมเพรสเซอร์ ไม่ได้มี 2,000 ซีซี แต่เป็นเครื่องยนต์ 4 สูบ 1,796 ซีซี มีระบบอัดอากาศอย่างซูเปอร์ชาร์จ (เมอร์เซเดส-เบนซ์ เรียกคอมเพรสเซอร์) กับรถตัวถังใหญ่และหนักขนาดนี้ ถึงไม่ทราบสเปกน้ำหนักกว่ารถเปล่าหนักถึง 1.5 ตัน ใครๆ ก็ต้องสงสัยว่า...อัดแรงจะอัดหรือไม่ เครื่องยนต์แค่นี้ จะลากตัวถังที่ใหญ่และหนักไหวหรือ?

หากดูตามสเปกที่ระบุว่า ซูเปอร์ชาร์จช่วยรีดกำลังได้ถึง 184 แรงม้า พอๆ กับเครื่องยนต์หายใจเองระดับ 2,500 ซีซี และแรงบิดสูงถึง 250 นิวตัน-เมตร หรือ 25.47 กก.-ม. พอๆ กับเครื่องยนต์หายใจเองเกือบระดับ 2,500-2,800 ซีซี แม้จะดูดี แต่ก็ยังคาใจว่าจะตอบสนองด้านอัตราเร่งให้ไม่อืดอาดหรือไม่ และสำหรับคนเท้าขานักถ้าจะไต่ไปหารุ่น อี280 วี6 3,000 ซีซี 219 แรงม้าก็ต้องจ่ายเพิ่มอีกล้านบาทนิดๆ

ความนิ่งในการเดินเบาของเครื่องยนต์สูบน้อยอย่าง 4 สูบเรียง ที่ยอมเป็นรองรุ่นใหญ่อย่างวี6 เมื่อนั่งในห้องโดยสารก็นิ่งเรียบดี เครื่องยนต์เล็กเดินเบาไม่กินน้ำมันมาก แต่นำล้นกับการออกตัวว่าจะกระฉับกระเฉงหรือไม่ แม้จะมีซูเปอร์ชาร์จช่วยอัดอากาศ แต่ในช่วงเริ่มแตะคันเร่งและพันรอบเดินเบาขึ้นมานิดเดียว จะดันให้น้ำหนักกว่าต้นครึ่งไปได้ทันใจหรือไม่

สมรรถนะดีเกินคาด

• การออกตัวจากจุดหยุดนิ่งถือว่าดีเกินคาด ไม่ต้องกดคันเร่งลึกเพื่อรีดแรงบิด แคกดตามปกติก็ออกตัวได้สบาย และเมื่อลองออกตัวแบบเร็วหน่อย ก็กระชากออกไปได้ดี แม้ไม่กระชากแบบเครื่องยนต์ใหญ่ๆ แต่ในการใช้งานทั่วไปก็ไม่มีอืด

เมื่อความเร็วเพิ่มเริ่มลอยตัวได้ ก็พบว่าอัตราทดเกียร์ได้ถูกเลือกมาแบบไม่ได้อัดรอบสูงด้วยความจัดจ้านของอัตราทดแบบรถเครื่องยนต์เล็กทั่วไป นั่นอาจเป็นเพราะเมื่อจะเร่ง ก็มีซูเปอร์ชาร์จสร้างแรงบิดอย่างฉับพลัน ที่ความเร็ว 100-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถเครื่องยนต์เล็กรุ่นนี้ใช้รอบต่ำกว่า 3,000 รอบ/นาที เมื่อเร่งหรือคิกดาวน์ก็ตอบสนองได้ดี ใต้ความเร็วได้อย่างต่อเนื่อง

บนทางโค้ง ความเร็วกับรอบแสดงการไม่อืดคัดเรียวแรง ในเกียร์



สุดท้ายกับความเร็วยุโรปชอบใช้กันก็แถวๆ 140-150 กิโลเมตร/ชั่วโมง ใช้รอบในระดับ 3,000 กว่า/ต่อนาที

นั่นแสดงว่ายังเหลือให้สร้างความเร็วปลาย ที่ในสเปกระบุว่า ทำความเร็วปลายได้สูงถึง 232 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งผมไม่ได้ทดสอบถึง แต่กดไปแถวๆ 200 กิโลเมตร/ชั่วโมงก็ยังมีเรี่ยวแรงเครื่องเหลือให้ฝ่าลมอยู่ไม่น้อย

ในเมื่อการขับลอยตัวแล้วใช้รอบไม่จัด จึงน่าจะกินน้ำมันไม่มาก แต่เมื่อไรที่กดคันเร่งเพิ่ม บูลต์ของซูเปอร์ชาร์จก็ช่วยให้เร่งได้ทันใจ คนทั่วไปถ้ามาขับและให้เดาซีซีของเครื่องยนต์ น่าจะบอกว่าแถวๆ 2,500 ซีซี หรือมากกว่านั้นเล็กน้อย หรือต้องบอกว่าคงมีแตะ 200 แรงม้า

อัตราเร่งไม่อืด

• ตามสเปกปรดส่วนใหญ่มีกระบอกอัตราเร่ง 0-100 กิโลเมตร/ชั่วโมง ผมดูแต่ยังไม่เลือกทดสอบ เพราะในชีวิตจริงไม่ได้ใช้ เนื่องจากจะเร่งกันหลังรถเคลื่อนที่ไปแล้ว และผมชอบทดสอบจับเวลาช่วงความเร็ว 40-140 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพราะเริ่มมีความเร็วแล้ว โดยไม่ชอบจับที่ความเร็ว 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพราะเครื่องยังออกแรงไม่เต็มที่ เนื้อลมยังไม่ถูกฝ่าไปอย่างรวดเร็ว

ยิ่งความเร็วสูงก็ยิ่งเสมือนลมแข็ง เครื่องต้องออกแรงมาก ในช่วง 100 กิโลเมตร/ชั่วโมงขึ้นไปรถยิ่งต้องออกแรงฝ่าลมมากขึ้น จะแสดงผลรรถนะได้ชัดเจนขึ้น และผมเลือกหยุดจับเวลาที่ 140 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพราะกินกว่านี้เส้นทางตรงต้องยาวมาก ซึ่งหายากและคนส่วนใหญ่ใช้ความเร็วเกินนี้ไม่บ่อย จะเร่งจะขับ ก็อยู่ในช่วงความเร็ว 40-140 กิโลเมตร/ชั่วโมงเป็นส่วนใหญ่

ทดลองจับเวลาอยู่หลายครั้ง ก็พบว่าได้อยู่ในระดับ 15 วินาทีกว่าๆ

ผมถือว่าไม่อืด และไปตรงกับพิกัดเวลาของรถที่หนักพอกัน แต่ใช้เครื่องยนต์แถวๆ 2,500 ซีซีแบบหายใจเอง

ช่วงล่างหนักแน่นสไตล์ยุโรป

• ผมเลือกพิสูจน์เครื่องยนต์และการส่งกำลังเป็นหลัก ส่วนรายละเอียดดูเล่นรวมทั้งความหรูหราไม่ได้ลงลึกมาก เพราะรถยุคใหม่มีหลายอย่างถูกใส่มาให้เกินความจำเป็น หลายอย่างมีมาแต่ไม่ได้ใช้ อีกทั้งใครๆ ก็ทราบดีว่ายานยนต์ยี่ห้อนี้ทนทาน ปลอดภัย และผสานความหรู

มีส่วนของระบบกันสะเทือน รวมทั้งพวงมาลัยที่เมอร์เซเดส-เบนซ์ เรียกว่า ไคเร็ก คอนโทรล ที่มีการปรับอัตราทดชุดพวงมาลัยให้กระชับขึ้น และอื่นๆ ที่พัฒนาขึ้น เพื่อลบคุณสมบัติเดิมที่ใครๆ ก็เชื่อว่า ขับดี หนักแน่น แต่ขับไม่สนุก

ในการทดสอบก็พบว่าดีขึ้นแบบพอรู้สึกได้ การบังคับควบคุมทิศทางและการตอบสนองดีขึ้น หากไม่ได้คาดหวังสูงแบบยานยนต์คู่แข่งเชื้อชาติเดียวกัน บอกตามตรงว่า ยังขับไม่สนุกเท่า แต่ขับสนุกขึ้นชัดเจนและดีพอสำหรับคนไม่หวังเลิศ ซึ่งก็คงแลกมากับความทนทานของช่วงล่างที่เหนือกว่าคู่แข่งมาทุกยุคสมัย ขับสนุกขึ้น แม้ไม่สนุกสุดๆ แต่ (น่าจะ) ยังทนเหมือนเคย

อี200 คอมเพรสเซอร์ นิวเจนฯ ราคา 3 ล้านบาท หนึ่งโล่ง แม้ไม่กว้างสุดแบบเอส-คลาส แต่ก็โปร่งสบาย ศีรษะไม่ติด ขับเองก็ได้รับความปรารถนาราวพอดตัว ช่วงล่างแน่นตามเคย รู้สึกได้ว่าแม่นยำขึ้นในการบังคับควบคุม

เครื่องเล็กแต่แรงพอดตัว นี่เป็นหนึ่งในโลกเทคโนโลยีที่ทำให้ซีซีลดความสำคัญลงไป คนตัวโตแรงเยอะ ไม่แปลก แต่คนตัวเล็กโตไป (ด้วยซูเปอร์ชาร์จ) จนแรงเยอะ แสดงศักยภาพเหมือนคนตัวใหญ่ คุณว่าแปลกแต่ดีใช่ไหม ?

ข อ บ ก ล น

บริษัท เดมเลอร์โครสเลอร์ (ประเทศไทย) จำกัด

เอื้อเฟื้อรถยนต์ในการทดสอบ



MERCEDES-BENZ E200 KOMPRESSOR NEW GEN.

• แบบตัวถัง	ซีดาน 4 ประตู
• แบบเครื่องยนต์	เบนซิน 4 สูบเรียง DOHC 16 วาล์ว ซูเปอร์ชาร์จ
• ความจุ	1,796 ซีซี
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	82 x 85 มิลลิเมตร
• อัตราส่วนการอัด	8.5:1
• กำลังสูงสุด	184 แรงม้า ที่ 5,500 รอบ/นาที
• แรงบิดสูงสุด	25.47 กก.-ม. ที่ 3,500-4,000 รอบ/นาที
• ระบบส่งกำลัง	อัตโนมัติ 5 จังหวะ ONE TOUCH GEAR SHIFT
• ระบบขับเคลื่อน	ล้อหลัง
• ระบบบังคับเลี้ยว	แร็พแอนท์พีนีออนพร้อมพาวเวอร์
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ 4 จุดยึด พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบกันสะเทือนหลัง	อิสระ บัลบิลีงก์ พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบเบรกหน้า/หลัง	ดิสก์ 4 ล้อ พร้อมเอปเอส อีบีดี และปีเอเอส
• ราคา	3,950,000 บาท
• ผู้จำหน่าย	บริษัท เดมเลอร์โครสเลอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
• โทรศัพท์	0-2676-6222

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