



M E R C E D E S - B E N Z

ACTIVE SAFETY EXPERIENCE 2007

เตรียมรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินขณะขับรถ
ด้วยโปรแกรม **ACTIVE SAFETY EXPERIENCE**
ซึ่งจัดขึ้นโดยเมอร์เซเดส-เบนซ์ ฟีฟ่าให้เก้โ
เหตุการณ์เฉพาะหน้าได้อย่างเหมาะสม
และสอดคล้องกับระบบความปลอดภัย
ด้วย 6 สถานีทดสอบ



ACTIVE SAFETY EXPERIENCE

• เพราะตระหนักดีว่า นอกเหนือจากเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัย ที่บรรจุอยู่ในรถเมอร์เซเดส-เบนซ์ทุกรุ่นแล้ว ปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อความปลอดภัย คือ ผู้ขับ เมอร์เซเดส-เบนซ์ จึงจัดตั้งโครงการ ACTIVE SAFETY EXPERIENCE หรือ ASE เพื่อฝึกฝนผู้ขับให้สามารถประเมินสถานการณ์ที่อันตรายได้ล่วงหน้า และหลบเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างทันท่วงที รวมทั้งใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีต่างๆ ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

ACTIVE SAFETY EXPERIENCE เป็นโปรแกรมฝึกทักษะการขับรถที่มีการยอมรับอย่างกว้างขวาง ครอบคลุมการฝึกในภาคปฏิบัติที่น่าสนใจ และควบคุมดูแลโดยผู้เชี่ยวชาญ ตั้งอยู่บนพื้นฐาน 3 ประการคือ การรับรู้ถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้น การหลีกเลี่ยง และการควบคุมรถในสถานการณ์คับขัน เฉพาะในประเทศไทย เมอร์เซเดส-เบนซ์ มีสถานที่ฝึกอบรมด้านความปลอดภัยในการขับมากถึง 12 แห่ง

เมอร์เซเดส-เบนซ์ จัดการอบรมเสริมทักษะครั้งแรกในปี พ.ศ.2515 และจัดอย่างต่อเนื่องมากกว่า 35 ปี ฝึกสอนเทคนิคการขับให้ลูกค้ายาว 20 ประเทศทั่วโลก เฉพาะในปี พ.ศ.2546 ที่ประเทศไทยแห่งนี้แห่งเดียว มีลูกค้าสนใจเข้าร่วมโปรแกรมกว่า 5,000 ราย

- 01 • จากซ้ายไปขวา มร.ไมเคิล เวย์คอฟ มร.แมทเธียส ไคลน์มิเคล และมิสวีโอเลทต้า เวย์คอฟ
- 02 • มร.วิม เดมส์ หนึ่งในทีมครูฝึกมากฝีมือ
- 03 • เซฟตี้คาร์ จากบริษัทยางมิชลิน

• โครงการ MERCEDES-BENZ ACTIVE SAFETY EXPERIENCE จัดขึ้นปีละครั้งโดยความร่วมมือของบริษัท เดมเลอร์-โครสเลอร์ เอจี ประเทศไทย ใน การออกแบบและจัดการฝึกสอน โดยทีมผู้ฝึกสอนที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านเทคนิค ครั้งนี้จัดขึ้นระหว่างวันที่ 21 กุมภาพันธ์-3 มีนาคม 2550 ณ ลานอเนกประสงค์ กองพันทหารราบที่ 11 กรมทหารราบที่ 11 รักษาพระองค์

งานนี้เน้นการขับแบบเนื้อๆ เริ่มต้นด้วยการกล่าวต้อนรับคณะสื่อมวลชนโดย มร.แมทเธียส ไคลน์มิเคล หัวหน้าผู้ฝึกสอนชาวเยอรมัน และแนะนำทีมผู้ฝึกสอนที่มีประสบการณ์กว่า 10 ปี ประกอบด้วย มิสวีโอเลทต้า เวย์คอฟ, มร.วิม เดมส์ และ มร.ไมเคิล เวย์คอฟ แอบโฆษณาเล็กน้อย ด้วยพื้นที่จัดแสดงยางรุ่นต่างๆ จากมิชลิน ซึ่งเป็นผู้สนับสนุนยางให้เมอร์เซเดส-เบนซ์

รถยนต์ที่ใช้ในการฝึกประกอบด้วย เอ-คลาส, ซี-คลาส, อี-คลาส และเอส-คลาส หลากหลายรุ่นย่อย แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มหลัก ส่วนครูฝึกใช้รถเมอร์เซเดส-เบนซ์ เอสแอลเค 55 เอเอ็มจี เครื่องยนต์วี8 5,500 ซีซี 360 แรงม้า

การฝึกขับแบ่งออกเป็น 6 สถานี คือ SLALOM, BRAKING, BRAKE REACTION, ABS BRAKING, STEERING LANE CHANGE และ BRAKING ON DIFFERENCE ROAD SURFACE





เริ่มต้นด้วยท่านี้

• ถ้าย้อนกลับไปอ่าน THAIDRIVER เล่มเก่าๆ ที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับการฝึกขับของบริษัทรถค่ายต่างๆ จะเห็นได้ว่าทุกค่ายจะเริ่มสอนทำนั้งขับที่ถูกต้องเป็นอันดับแรก สำหรับเมอร์เซเดส-เบนซ์ ไม่ใช่แค่สอนปากเปล่า แต่เมื่อแยกย้ายกันขึ้นรถแล้ว ครูฝึกจะเดินไปตรวจสอบที่ละคันอย่างใกล้ชิด

จริงๆ แล้วการปรับทำนั้งให้ถูกต้องไม่ใช่เรื่องยุ่งยาก หรือมีหลายขั้นตอนให้จดจำ ใช้เวลาไม่นานแค่ 2-3 นาทีหรือระหว่างรออุ่นเครื่องยนต์ แต่ให้ผลตอบแทนสุดคุ้ม นั่นคือ *'ความปลอดภัยตลอดการขับ'*

ใครจะว่าขายหนังสือก็ไม่เป็นไร แต่จะทบทวนเรื่องนี้อีกครั้งเริ่มจากการปรับระยะห่างเบาะนั่งที่ถูกต้อง เมื่อเหยียบเบรกสุดหัวเข่าควาต้องงอเล็กน้อย เพราะหากเกิดการชนด้านหน้า (ผู้ขับมักกำลังเหยียบเบรก) หัวเข่าที่จะทำให้ขาสะบัดขึ้นด้านบน

ถ้าปรับเบาะนั่งไว้ห่างเกินไป ต้องเหยียดขาตั้งเพื่อเหยียบเบรกให้สุด หากเกิดการชนด้านหน้าขาอาจจะหัก หรือแรงกระแทกจากการชนถูกส่งต่อไปยังสะโพก ส่งผลให้บาดเจ็บหนักได้ รวมทั้งการต้องเหยียดขาสุดเพื่อเหยียบเบรกจะทำให้ไม่มีแรงเหยียบเบรกได้อย่างเต็มที่ และถ้าเบาะนั่งปรับระดับสูงต่ำได้ ควรปรับให้มีช่องว่างระหว่างศีรษะกับเพดานประมาณ 1 ฝ่ามือ

ส่วนมุมเอนของพนักพิง ถ้าปรับไว้ถูกต้องเมื่อแผ่นหลังแนบกับพนักพิง เหยียดแขนขวาพาดขอบบนพวงมาลัย ข้อมือต้องสัมผัสกับวงพวงมาลัย และเมื่อใช้มือทั้ง 2 ข้างจับพวงมาลัยที่ตำแหน่ง 3 และ 9 นาฬิกา ข้อศอกต้องเกือบเป็นมุมฉาก

ทำนั้งขับที่ถูกต้อง อาจดูแล้วไม่เท่าหรือดูเหมือนคนเพิ่งหัดขับรถใหม่ๆ บางคนก็ขับด้วยท่านี้ผิดๆ เมื่อปรับเป็นท่านี้ที่ถูกต้องอาจรู้สึกอึดอัดในช่วงแรก อยากให้อดทนและใช้เวลาปรับตัวสักพัก ลองสังเกตว่าสามารถควบคุมรถได้อย่างฉับไวและมีความมั่นใจมากขึ้น

หลังให้เวลาแต่ละคนปรับทำนั้งให้ถูกต้องแล้ว ครูฝึกก็เดินไปตรวจสอบที่ละคัน จากนั้นจึงตั้งขบวนขับตามรถนำไปสถานีแรก โดยตลอดการฝึกมีล่ามแปลเป็นภาษาไทย ผ่านทางวิทยุสื่อสารที่มีประจำอยู่ในรถทุกคัน





1 SLALOM

• วางไพลอนเป็นเส้นตรง เว้นระยะเพื่อให้ขับรถอ้อมไป-มา ครูฝึกสอนว่าต้องมองทางล่วงหน้า เพื่อให้กะจังหวะขับอ้อมไพลอนได้เหมาะสม โดยพยายามขับให้ชิดไพลอนมากที่สุด เพื่อให้รถเดินทางเกือบเป็นเส้นตรง และหมุนพวงมาลัยเปลี่ยนทิศทางด้วยความนุ่มนวล เพื่อให้ตัวรถมีเสถียรภาพสูงสุด

ทุกครั้งที่เปลี่ยนรุ่นรถ ความรู้สึกในการบังคับควบคุมและอาการของรถก็จะแตกต่างกันไป ฐานล้อสั้นการควบคุมจะเบามือและคล่องแคล่วกว่า ส่วนรถสูงอย่างเอ-คลาส ที่ตอนแรกคิดว่าจะโคลงจนน่ากลัว พอขับจริงกลับไม่เป็นเช่นนั้น เพราะตัวรถไม่โคลงมากอย่างที่คิด

- 01 • ครูฝึกกับรถเอสแอลเค เอเอ็มจี กำลังพลับนสลาลอม
- 02 • พยายามขับให้ชิดไพลอนมากที่สุด แต่ไม่เฉี่ยวชน
- 03 • เมื่อเริ่มอินกับรถ คันใหญ่อย่างเอส-คลาส ก็สลาลอมได้อย่างมั่นคง



02



02



03



อธิบายการฝึกก่อนลงมือปฏิบัติ

2 ABS BRAKING

• รถรุ่นใหม่ส่วนใหญ่มีเอบีเอสป้องกันล้อล็อกเป็นอุปกรณ์มาตรฐาน ถ้าเป็นการขับในสถานการณ์ปกติ บางครั้งขับเป็นปี เอบีเอสยังไม่เคยทำงาน จึงไม่รู้ว่เมื่อเอบีเอสทำงานจะมีอาการอย่างไร

หรือบางคนที่ขับรถเป็นตั้งแต่สมัยยังไม่มีเอบีเอสก็เคยชินกับการเบรกโดยล้อไม่ล็อกซึ่งจะทำให้เอบีเอสไม่ทำงาน สถานีนี้จะได้สัมผัสการทำงานของเอบีเอสแบบเต็มๆ

ฝึกด้วยการขับตรงมาในทางตรง เมื่อเข้าไปใน SKID PAD (ลักษณะเป็นผ้ายาง ชีดย่นไว้เปียกชุ่ม) และถึงจุดที่กำหนดครูฝึกจะให้สัญญาณเพื่อเบรก ผู้ขับต้องเหยียบเบรกเต็มที่ ด้วยความลื่นของพื้นผิว เอบีเอสจะทำงานจับ-ปล่อยเป็นจังหวะ เอบีเอสรุ่นใหม่ๆ ได้รับการพัฒนาให้มีแรงสะท้อนมาที่แป้นเบรกไม่มากนัก ผู้ขับที่ไม่เคยชินกับการทำงานของเอบีเอสก็จะไม่ตกใจ หรือยกเท้าออกจากแป้นเบรก ส่วนผู้ขับที่เบรกแบบยังๆ ก็จะถูกสั่งให้กระทืบแป้นเบรกให้เต็มที่



ครูฝึกให้สัญญาณเพื่อเบรก



เบรกเต็มที่และหมุนพวงมาลัยหลบสิ่งกีดขวาง



ถ้าทำทุกอย่างสมบูรณ์แบบรถจะไม่ปิดเบ

หลังจากปรับตัวเข้ากับการทำงานของเอบีเอสได้แล้ว ก็จะเพิ่มความยากด้วยการวางไฟลนขวางไว้ด้านซ้าย (ฝั่งคนนั่ง) เพื่อให้มีการเบรกและหมุนพวงมาลัยหลบสิ่งกีดขวางไปพร้อมกัน ซึ่งจะตรงกับสถานการณ์จริงยิ่งขึ้น



การเปลี่ยนไฟลนเป็นเรื่องปกติในการฝึก

3 BRAKE REACTION

• ฝึกปฏิบัติรีแอคตอสบสองในการเหยียบแป้นเบรก เพิ่มความเร็วในการยกเท้าจากคันเร่งมาเหยียบเบรก รวมทั้งการเหยียบเบรกด้วยน้ำหนักที่เหมาะสมกับสถานการณ์ เพราะยิ่งเริ่มเหยียบเบรกเร็วเท่าไร ก็ยิ่งลดระยะเบรกได้มากเท่านั้น

ยกตัวอย่างที่ความเร็ว 100 กม./ชม. ทุกๆ 1 วินาที รถจะวิ่งได้ระยะทาง 27.7 เมตร ถ้าใช้เวลาในการยกเท้าจากแป้นคันเร่งมากดเบรก 1/4 วินาที หรือ 250 มิลลิวินาที รถก็จะวิ่งไปอีกเกือบ 7 เมตรก่อนผู้ขับจะเหยียบเบรก

หลังเหยียบเบรกเต็มที่แล้ว ต้องหลบไปทางซ้ายหรือขวา ครูฝึกจะเป็นคนให้สัญญาณว่าต้องหลบไปทางไหน แต่กว่าจะได้สัญญาณจากครูฝึก รถก็พุ่งเข้าใกล้ไฟล่อนเข้าไปทุกที แต่ที่ทำแบบนี้เพราะมีเหตุผลไม่ใช่การกลั่นแกล้ง

ในการใช้งานจริง ผู้ขับไม่มีโอกาสรู้ล่วงหน้าว่าจะมีสิ่งกีดขวางอยู่ตรงไหนบ้าง การฝึกแบบนี้ช่วยกระตุ้นประสาทและการตอบสนองให้รวดเร็วทันเหตุการณ์ยิ่งขึ้น บางรอบไม่บอกว่าจะให้ไปทางไหน ผู้ขับต้องตัดสินใจในเสี้ยววินาที



ถ้าครูฝึกแกล้งไม่บอกทางให้หลบ ก็ต้องตัดสินใจเอง

4 LANE CHANGE

• ฝึกเปลี่ยนเลนที่ความเร็วสูงโดยไม่เบรก เพราะในบางสถานการณ์ เช่น มีรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด ไม่มีโอกาสที่จะเบรกหยุดได้ทัน ทางเดียวที่จะหลีกเลี่ยงการชนได้ คือ หักหลบ

นอกจากการฝึกหลบเลี่ยงอุบัติเหตุแล้ว สถานะนี้ยังเพิ่มความพิเศษด้วยการทดสอบระบบ PRE-SAVE ซึ่งเป็นลิขสิทธิ์เฉพาะของเมอร์เซเดส-เบนซ์ เมื่อระบบตรวจสอบว่ามีแนวโน้มจะเกิดอุบัติเหตุ ก็จะเตรียมพร้อมรับมือกับแรงปะทะ เพื่อให้มีการบาดเจ็บน้อยที่สุด



ครูฝึกไม่กำลังจะแปลงกาย แต่ทำสัญลักษณ์ให้ผู้ขับหักหลบไปด้านไหน



เมื่อผ่านจุดที่ต้องหักหลบจะมีเครื่องวัดความเร็วติดตั้งไว้ เอ-คลาส คันนี้ขับด้วยความเร็ว 77.42 กม./ชม.



01



02

- 01 • สังเกตว่าตัวรถมีอาการโยนอย่างเห็นได้ชัด เพราะเปลี่ยนเลนมุมแคบที่ความเร็วสูง
- 02 • เอส-คลาส เปิดกระจกทดสอบระบบ PRE-SAVE

ดูจากภาพประกอบจะเห็นว่า มีรถหลายคันเปิดกระจกขับ นั่นเพื่อทดสอบระบบ PRE-SAVE เมื่อขับมาด้วยความเร็วสูงแล้วหักหลบสิ่งกีดขวาง และรถเริ่มเสียการทรงตัว ระบบจะสั่งเลื่อนกระจกข้างทุกบานขึ้นโดยอัตโนมัติ โดยจะเว้นช่องว่างไว้ประมาณ 30 มิลลิเมตร เพื่อกรณีแอร์แบ็กทำงาน จะได้ระบายควีนจากแอร์แบ็กออกจากช่องกระจกที่แง้มไว้ ส่วนชั้นรูปถ้าเปิดไว้ก็จะถูกสั่งปิดโดยอัตโนมัติเช่นกัน เบาะนั่งในตำแหน่งต่างๆ ถ้าพนักพิงถูกปรับเอนไว้มากเกินไป เมื่อมีแนวโน้มว่าจะเกิดอุบัติเหตุ ระบบก็จะสั่งปรับพนักพิงให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมเช่นกัน

ซี-คลาส เอสเตท คันนี้มาแรงไปหน่อย ก็เลยเป็นอย่างที่เห็น





02



02



03



04



05

5 CIRCLE

• วางไพลอนเป็นวงกลม จดน้ำพรมรอบนอกจนเปียกชุ่ม แล้วขับรถเกาะไปตามความโค้ง เพื่อทดสอบระบบช่วยการทรงตัว ESP-ELECTRONIC STABILITY PROGRAM

เริ่มต้นด้วยการปิดระบบอีเอสพีแล้วออกไปขับ หลังจากผ่านโค้งไปไม่นานพบว่าท้ายรถเริ่มกวาดออกและหมุนในที่สุด จากนั้นเปิดใช้ระบบอีเอสพี รถก็วิ่งเลาะไปตามโค้งของไพลอนได้โดยไม่เสียการทรงตัว

ครูฝึกบอกให้ขับชิดไพลอนมากที่สุด แต่เมื่อเปิดใช้อีเอสพีแล้วเพิ่มความเร็วขึ้นเรื่อยๆ ตัวรถจะเหวี่ยงออกด้านนอก ห่างออกจาก

ไพลอนมากขึ้นเรื่อยๆ ตามความเร็วที่เพิ่มขึ้น แต่รถจะไม่เสียการทรงตัวหรือหมุน และถ้ากดคันเร่งลึกลงไปอีก รถก็ไม่พุ่งไปข้างหน้าเพราะระบบสั่งลดกำลังจากเครื่องยนต์

- 01 • ครูฝึกหญิงขับสาธิตด้วยการตีพดรอบไพลอนอย่างสวยงาม
- 02-03 • ปิดอีเอสพี ต้องแก้อาการโอเวอร์สตีร์ด้วยเคาเตอร์สตีร์
- 04-05 • เปิดใช้อีเอสพี รถคันใหญ่อย่างซีแอลเอส ก็ยังเกาะไปตามโค้งได้สบาย



01



02



03



04

- 01 • คันนี้ควบคุมรถได้ดี ไม่เสียการทรงตัว
- 02 • หวังพึ่งระบบอย่างเดียวไม่ได้ ผู้ขับต้องออกแรงด้วย
- 03 • คันนี้เริ่มออกอาการ แต่ผู้ขับก็แก้ไขได้ทัน
- 04 • แม้จะเบรกเต็มที่แล้ว แต่ก็มีโอกาสที่รถจะพุ่งเลยจุดเบรกได้



6 BRAKING ON DIFFERENCE ROAD SURFACES

• สถานีซื้อขายเหยียด เป็นการฝึกเบรกบนพื้นผิวที่แตกต่างกัน ซึ่งตรงกับสถานการณ์จริง เช่น ต้องหลบลงไหล่ทาง ล้อฝั่งซ้ายอยู่บนลูกรัง ล้อฝั่งขวาอยู่บนถนนลาดยาง ซึ่งผิวถนนทั้ง 2 แบบมีความผิดแตกต่างกัน เมื่อเหยียบเบรกเต็มที่ ตัวรถจะออกอาการอย่างไร

กลับมาใช้สถานีเดียวกับ ABS BRAKING แต่ว่าครั้งนี้จะต้องวิ่งทับ SKID PAD ด้วยล้อฝั่งซ้ายเท่านั้น โดยมีการฉีดน้ำไว้ชุ่มฉ่ำเหมือนเดิม

ฝึกโดยขับมาในทางตรงแล้วเบรกขณะที่ล้อซ้ายอยู่บน SKID PAD ล้อขวาอยู่บนพื้นปกติ แม้เอบีเอสและระบบช่วยอื่นๆ จะทำงาน แต่คราวนี้ผู้ขับต้องใช้ฝีมือในการประคองรถให้วิ่งอยู่ในทิศทางที่กำหนด กระทั่งสุด SKID PAD อ่านแล้วเหมือนจะง่าย แต่ขับจริงยากกว่าหลายเท่า เพราะรถจะสไลด์ไป-มา ผู้ขับต้องใช้ฝีมือช่วยแก้อาการของรถด้วย

สิ่งสำคัญที่เรียนรู้ได้จากสถานีนี้คือ แม้อุ่นใหม่ๆ จะเพียบพร้อมด้วยระบบช่วยการขับ หรือระบบความปลอดภัยที่ชาญฉลาดเพียงใดแต่ก็ยังต้องมีขีดจำกัดในการทำงาน ดังนั้นรถยนต์จะปลอดภัยที่สุดก็ต่อเมื่อผู้ขับใช้ความระมัดระวังมากที่สุดนั่นเอง

แม้รถยนต์จะอัดแน่นด้วยเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัย แม้ผู้ขับจะมีฝีมือในการบังคับรถ แต่ย่อมดีกว่าแน่ ถ้าไม่พาดตัวเองเข้าไปสู่สถานการณ์คับขัน ซึ่งทำได้ไม่ยาก แค่ขับรถด้วยความไม่ประมาท

T D