





# MITSUBISHI LANCER RALLIART LE

ก ร : ตู น ต ล า ก กั ว ย ก ว า ม ส ป อ ร ์ ต

มิทซูบิชิ แลนเซอร์ลิทิมิเต็ดเอ디션 RALLIART LIMITED EDITION  
ใส่อารมณ์สปอร์ตทั้งภายนอกภายในด้วยชุดแต่งแบรนด์ก๊ว  
บูบลิงเนนประหยัด 1,600 ซีซี ซีทีทีเคียร์ INVEC III CVT แปเปพันต่อเนือง  
อัตราเร่งน็อกคู่แข่งรุ่นใหญ่กว่าได้แบบพลิกพลิก!

• มิทซูบิชิ แลนเซอร์ รถคอมแพ็คต์ที่อยู่คู่เมืองไทยมาต่อ  
เนื่องยาวนาน และได้รับความนิยมมากพอสมควร ใช้กลยุทธ์  
ดึงจุดเด่นด้านมอเตอร์สปอร์ตที่มิทซูบิชิเข้าไปมีส่วนร่วมทั้งใน  
ระดับประเทศและระดับโลก สร้างชื่อด้วยรถแข่งรุ่นดัง 'อีโวลูชัน'  
ซึ่งเป็นที่รู้จักแม้คนนอกวงการ

มิทซูบิชิไม่ปล่อยให้ความเด่นดังจางหายไปกับกาลเวลา โดย  
ได้นำมาประยุกต์เข้ากับรถบ้านในสายการผลิตอย่าง 'มิทซูบิชิ แลน-  
เซอร์ แรลลียาร์ท ลิมิเตด อีดิชัน 1.6' สัมผัสอารมณ์อีโวลูชันด้วยชุด  
แต่งสไตล์สปอร์ต จะกระซอกใจวัยแรงได้หรือไม่...งานนี้มีลุ้น

## อยากสวยสุดๆ ต้องแต่งเพิ่ม

• แลนเซอร์ แรลลียาร์ท แอลอี แต่งสปอร์ตจากโรงงานด้วย  
กระจังอะลูมิเนียมลายรังผึ้ง ประทับข้างด้วยโคมไฟหน้าทรงเหลี่ยม  
ดำดูดีสไตล์อีโวลูชัน กันชนหน้าเป็นชิ้นเดียวกับขอบกระจัง ตรง  
กลางมีช่องดักลมขนาดใหญ่ ด้านข้างซ้าย-ขวาเป็นพลาสติกทึบไม่  
ได้เป็นช่องรับอากาศหรือติดตั้งสปอตไลท์มาให้

มุมมองด้านข้างมีสเกิร์ตทรงเรียวช่วยเพิ่มความสปอร์ต ไฟ  
เลี้ยวข้างสีขาวทันสมัยตามยุค มาสะดุดที่ล้อแม็กและยางที่ติดรถ  
195/60 R15 ลวดลายไม่ซ้ำใคร แต่ขนาดเล็กเกินกว่าจะเป็นสปอร์ต



ถ้าจะแต่งให้สวยจริงๆ อย่างน้อยต้อง 17 นิ้ว มิตรชุบิชิอาจคิดว่าถ้าคนจะซื้อไปแต่งต่อก็ให้เลือกแม็กใหม่กันเอง และถ้าจะซื้อไปขับใช้งานทั่วไปก็ใช้ได้ กรอบประตูสีดำช่วยให้ตัวรถดูปราดเปรียวยิ่งขึ้น

ด้านหลังเตะตาด้วยสปอยเลอร์บนฝากระโปรงหลัง เมื่อมองมุมตรงจะเห็นว่ามิธรูปทรงโค้งรับกับตัวรถ ทรงไม่สูงจนน่าเกลียดและไม่เตี้ยจนขาดความโดดเด่น มีไฟเบรกดวงที่ 3 แบบ LED ติดมาด้วย ไฟท้ายขึ้นเดียวโคมภายในทรงกลม กันชนท้ายเสริมสเกิร์ตทรงสวยช่วยให้ตัวรถดูเตี้ยลงโดยที่ยังไม่ต้องโหลด ปลายท่อไอเสียทรงกลมชุบโครเมียม

มิติตัวถังมีความยาว 4,535 มม. กว้าง 1,695 มม. สูง 1,445 มม. ฐานล้อ 2,600 มม. ความกว้างล้อหน้า-หลัง 1,470 มม. น้ำหนักประมาณ 1,170 กก.

ถ้าอยากให้รถรุ่นนี้ดูสวยสปอร์ตเต็มพิกัด ก็แค่เปลี่ยนล้อแม็กใหญ่บวกรยางค์แก้มเดีย โหลดลดความสูงด้วยสปริงโหลดก็เพียงพอแล้ว เพราะมิตรชุบิชิก็มีชุดแบริพาร์ครอบคันมาให้ ไม่ต้องเสียเงินไปทำร้านข้างนอกซึ่งงานอาจไม่เนียน แทนที่จะสวยอาจกลายเป็นน่าเกลียดไปเลยก็เป็นได้

## ภายในสปอร์ตด้วย RECARO

● ห้องโดยสารของแลนเซอร์รุ่นพื้นฐาน ออกแบบให้มีความเรียบง่าย สวิตช์ควบคุมและมาตรวัดสัญญาณต่างๆ เน้นให้เข้าใจง่ายและใช้งานได้อย่างรวดเร็ว ไม่หือว่หวาแพรวพราว เป็นความดูดีแบบเรียบๆ ที่อาจไม่โดนใจวัยแรงลักเท่าไร

รูปทรงของแผงหน้าปัดแม้ไม่สวยเด่นสะดุดตา แต่ก็ไม่ใช่หือหรือเป็นจุดด้อย และถ้ามองลึกไปถึงคุณภาพของวัสดุที่ใช้และความประณีตในการประกอบ ก็พบว่ารถรุ่นนี้ไม่เป็นรองใคร ทั้งแผงหน้าปัดและแผงประตูบุด้วยวัสดุที่มีความนุ่มนวล ไม่ได้ใช้พลาสติกแข็งขีดขื่นรูปเพียงอย่างเดียว

สำหรับรุ่นนี้เน้นความเคร่งขรึมด้วยโทนสีดำ สลับกับการตกแต่งด้วยสีเมทัลลิกลายกราฟิกที่ดูดีไม่โป่งแปง ชุดมาตรวัดทรงกลมซ้อนกัน ตรงกลางเป็นมาตรวัดความเร็ว ซ้อนด้านซ้ายด้วยมาตรวัดรอบมีขีดแดงที่ 6,500 รอบฯ ขวาสุดเป็นมาตรวัดอุณหภูมิและมาตรวัดปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง

จุดเด่นของแลนเซอร์รุ่นนี้อยู่ที่เบาะคู่หน้า ซึ่งมิตรชุบิชิใจป่าให้เบาะสปอร์ต RECARO ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ผลิตเบาะระดับโลก และไม่ได้ผลิตเฉพาะเบาะรถเท่านั้น แต่มีทั้งเบาะรถไฟ เบาะเครื่องบิน และอีกสารพัดวงการ เบาะที่ติดตั้งในแลนเซอร์ แรลลียาร์ทเป็นแบบสปอร์ตกึ่งบั๊กเกิดขีดหนังสีดำโอบกระชับร่างกายกว่าเบาะทั่วไป และยังให้ความสะดวกสบายสไตลร์ถบ้านด้วยพนักพิงปรับเอนได้ด้วยปุ่มหมุน

พวงมาลัยเปลี่ยนใหม่เป็นทรงสปอร์ต 3 ก้านหุ้มหนัง ใช้ร่วมกับ 'มิตรชุบิชิ โคลท' รุ่นใหม่ล่าสุด (ไม่ได้ทำตลาดในเมืองไทย) เข้าชุดกับหัวเกียร์หุ้มหนัง พรมปูพื้นเปลี่ยนเป็นสีดำด้ายแดงลายใหม่ ก้มลงไปมองแป้นเหยียบ ยังเป็นยางเซาะร่องเหมือนรุ่นมาตรฐาน ถ้าจะให้สปอร์ตครบชุดก็ซื้อแป้นเหยียบอะลูมิเนียมมาใส่

สำหรับเบาะนั่งทรงสปอร์ต ถ้าไม่เคยนั่งมาก่อนจะรู้สึกว่ายึดอัดนั่งไม่สบาย หรือถ้าชอบปรับพนักพิงให้เอนมากๆ (ซึ่งเป็นที่ผิด) ก็จะทำให้นั่งไม่สบายเช่นกัน ถ้าปรับระยะห่างของเบาะนั่งให้พอดี เหยียบคันเร่งสุดแล้วขาไม่ถึง ปรับพนักพิงให้เอนแค่เล็กน้อย ขับไปสักพักก็จะชินกับความโอบกระชับไปเอง

ด้านบนของพนักพิงคู่หน้า มีช่องสำหรับสอดเข็มขัดนิรภัยแบบ 5 จุดที่นิยมใช้กันในรถแข่ง แต่สำหรับรถบ้านที่ใส่เบาะสปอร์ต ใช้เข็มขัดนิรภัย 3 จุดที่ติดรถมาก็เพียงพอและดูไม่ขัดเขินแต่อย่างใด

อุปกรณ์มาตรฐานอื่นๆ ก็มีให้ครบ เช่น พวงมาลัยเพาเวอร์, กระจกไฟฟ้า เซ็นทรัลล็อก, กุญแจรีโมตคอนโทรล, กระจกข้างปรับและพับไฟฟ้า, ไฟอ่านแผนที่, ไฟส่องสัญญาณ, ที่เก็บแว่นตา, ที่เท้า

แขนเบาหลังพร้อมที่วางแก้วน้ำ, ปลอดภัยด้วยแอร์แบ็กฝั่งผู้ขับ, เข็มขัดนิรภัย 3 จุด 4 ตำแหน่ง คู่หน้าปรับระดับได้ และ 2 จุด 1 ตำแหน่งกลางเบาะหลัง

### เครื่องยนต์...มีตัวช่วย

● แม้จะตกแต่งสไตล์สปอร์ตมาให้จากโรงงาน ทว่าไม่ได้ใช้เครื่องยนต์ 4G63 ปลอกเดียวกับ 'อีโวลูชัน' ไม่มีเทอร์โบ 2,000 ซีซี DOHC 16 วาล์ว 135 แรงม้า...มีตลับที่เลือกใช้เครื่องยนต์รหัส '4G18' 1,600 ซีซี SOHC 16 วาล์ว 102 แรงม้า แรงบิด 15.2 กก.-ม. เพื่อประหยัดทั้งต้นทุนซึ่งก็คือราคาขาย และประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงตามยุค

ดูสเปกเครื่องยนต์แล้ววัยแรงอาจสายหัว แต่ถ้ามองอัตราส่วนแรงม้าต่อน้ำหนักรถเปล่า 1,170 กก. บวกผู้ขับกับผู้โดยสารอีก 100 กก. ม้า 1 ตัวแบกน้ำหนักประมาณ 12.5 กก. ก็พอจะเดาอัตราเร่งได้ว่าคงไม่ฮึดเท่าไร แต่หลังจากลองวัดอัตราเร่งด้วยเครื่องมือก็ต้องแปลกใจ เพราะบางช่วงบางตอนดีกว่ารถยนต์นิยมนำมาใช้เครื่องยนต์ใหญ่กว่าด้วยซ้ำ

ตารางเปรียบเทียบด้านขวามือ ที่งานไม่ได้นำรถ 2 คันมาวิ่งตีคู่แข่งกัน แต่เป็นการทดสอบทีละคัน ติดตั้งเครื่องมือแล้วนำรถออกไปวิ่ง โดยทดสอบในเวลาไล่เลี่ยกันและปิดแอร์ เพื่อตัดปัญหาเรื่องการตัด-ต่อการทำงานของคอมเพรสเซอร์แอร์ ที่อาจทำให้ผลการทดสอบไม่แม่นยำ

### LANCER RALLIART 1.6 LE รถเปรียบเทียบ (ขอลงวนวน)

400 M	18.38/118.5 KPH	18.45/118.2 KPH
250 M	13.53	13.65
100 M	7.57	7.68
MAX SPEED (KPH)	142.7	144.9
0-140	27.92	27.12
0-120	19.12	18.97
0-100	12.77	12.67
0-80	8.35	8.80
0-60	5.18	5.40
0-40	3.00	3.10
0-20	1.07	1.05

สังเกตจากผลของอัตราเร่ง จะเห็นได้ว่ารถรุ่นนี้เป็นม้าตีนต้น อัตราเร่งช่วงความเร็วต่ำ-ปานกลาง เร็วกว่ารถซีซีมากกว่าอยู่พอสมควร กระทั่งขึ้นสู่ความเร็วปานกลาง 120 กม./ชม. จะพบว่าอัตราเร่งเริ่มช้ากว่า และหลังจากออกตัวจากจุดหยุดนิ่งเป็นเวลา 30 วินาที ก็ทำความเร็วได้ต่ำกว่าเล็กน้อย

แถมผลการวัดอัตราเร่งทั้งหมดแบบเปิดแอร์และปิดแอร์ มีหลายครั้งที่อัตราเร่งดีอย่างเหลือเชื่อ แต่ไม่ได้ใช้อ่างอิงเพราะอาจเกิดจากความเพี้ยน จึงตัดผลการทดสอบที่ดีที่สุดและแย่ที่สุดออก



### การวัดอัตราเร่งแบบเปิดแอร์

400 M	18.40/118.9 KPH	18.87/115.6 KPH	18.17/120.9 KPH	17.82/124.3 KPH	18.25/119.8 KPH
250 M	13.60	13.92	13.45	13.22	13.50
100 M	7.68	7.83	7.65	7.53	7.65
MAX SPEED (KPH)	139.8	137.6	144.2	152.3	142.4
0-140	-	-	26.72	23.45	27.93
0-120	18.68	20.40	17.75	16.38	18.17
0-100	12.63	13.72	12.15	11.47	12.32
0-80	8.47	9.08	8.20	7.85	8.22
0-60	5.35	5.65	5.30	5.10	5.30
0-40	3.10	3.17	3.10	3.03	3.10
0-20	1.13	1.17	1.12	1.10	1.12

### การวัดอัตราเร่งแบบปิดแอร์

400 M	18.35/118.6 KPH	18.35/118.6 KPH	18.38/118.5 KPH	18.13/120.9 KPH	-
250 M	13.55	13.55	13.53	13.40	-
100 M	7.67	7.67	7.57	7.60	-
MAX SPEED (KPH)	140.5	136.0	142.7	144.5	-
0-140	29.18	-	27.92	26.55	-
0-120	18.80	18.75	19.12	17.67	-
0-100	12.60	12.52	12.77	12.05	-
0-80	8.35	8.73	8.35	8.10	-
0-60	5.37	5.38	5.18	5.25	-
0-40	3.13	3.15	3.00	3.05	-
0-20	1.12	1.15	1.07	1.10	-

การหารอบเครื่องยนต์ที่ความเร็วต่างๆ ต้องใช้ระยะทางยาวพอสมควร ไม่ใช่เพราะรถเร่งไม่ขึ้น แต่เพื่อให้แน่ใจว่ารอบเครื่องยนต์นั้นจริงๆ แล้วจึงจดบันทึก

ความเร็ว (กม./ชม.)	รอบเครื่องยนต์ (รอบ/นาที)
80	1,900
90	2,000
100	2,200
110	2,400
120	2,600
130	2,800
140	3,000

ส่วนความเร็วสูงสุดซึ่งในการขับทั่วไปแทบไม่ได้ใช้งาน เพราะหาทางโล่งได้ยากแล้วยังผิดกฎหมายอีกด้วย บังเอิญการทดสอบครั้งนี้สบโอกาส จึงทดลองกดคันเร่งมิดแช่ยาว ความเร็วสูงสุดทำได้ประมาณ 180 กม./ชม. โดยช่วงจาก 160 ไล่ไปถึง 180 กม./ชม. ต้องใช้ทั้งระยะทางและเวลามาก

### เกียร์ CVT รอบไม่ตก ความเร็วเพิ่ม

- หลายคนอาจสงสัย “ซีซีน้อยกว่าแรงม้าน้อยกว่า แล้วทำไมอัตราเร่งบางช่วงถึงดีกว่า?” ทีมงานก็สงสัยเช่นกัน และได้ทดสอบซ้ำๆ หลายครั้งจนมั่นใจว่าเครื่องมือไม่เพี้ยนจึงยุติการทดสอบ

### สาเหตุที่อัตราเร่งดีกว่าต้องยกความดีความชอบให้เกียร์ ‘CVT อัตราทดแปรผันต่อเนื่อง’

ขณะทดสอบหาอัตราเร่ง เมื่อกดคันเร่งสุดเพื่อออกตัว รอบเครื่องยนต์จะขึ้นไปที 5,000-6,000 รอบๆ และค้างอยู่อย่างนั้น ไม่มีช่วงรอบตกขณะเปลี่ยนเกียร์แล้วได้รอบขึ้นไปใหม่ แม้แรงม้าจะน้อยกว่า แต่ได้ใช้แรงม้าที่มีอยู่อย่างต่อเนื่อง อัตราเร่งจึงดีกว่า

ขับเกียร์ CVT แรกๆ อาจคิดว่าอืด เพราะเสียงเครื่องยนต์จะนิ่งคงที่ (เนื่องจากรอบไม่เปลี่ยนแปลงขึ้น-ลง) ต้องสังเกตเข็มวัดความเร็วว่าตัวดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่วนใครที่กังวลเรื่องความทนทานก็หมดห่วงได้ เพราะรถแรงม้าสูงกว่านี้เท่าตัวก็ใช้เกียร์ CVT ได้โดยไม่มีปัญหาจริงอยู่ที่ต้นทุนการผลิตเกียร์ CVT ในรถราคาประหยัดกับรถราคาแพงจะต่างกัน แต่ถ้าพื้นฐานของเกียร์ CVT ไม่ทนทานหรือไม่คืออยู่แล้ว จะทำอะไรก็ทำให้ดีหรือทนทานได้ยาก หรือทำได้แต่ต้นทุนสูงจนไม่คุ้มค่า ในเมืองไทยก็มีรถเกียร์ CVT หลายรุ่นหลายระดับราคา ก็ใช้งานได้ตามปกติ ไม่มีปัญหาแต่อย่างใด

### ช่วงล่างรับมือได้สบาย

- แลนเซอร์โอมนี่ใช้ระบบกันสะเทือนอิสระพร้อมเหล็กกันโคลงทั้ง 4 ล้อ ด้านหน้าแม็กเฟอร์สันสตริต ด้านหลังมัลติลิงก์ การขับใช้งานทั่วไปถือว่าน่าพอใจ ดูดซับแรงกระแทกได้ดีพอสมควร เสียงช่วงล่างก็ไม่ดังโครมคราม

การขับที่ความเร็วสูงสุดบนทางตรงเรียบโล่งลมไม่แรง ก็ยังควบคุมได้อย่างสบายมือ (แต่ไม่สบายใจเพราะกลัวตัวรถฯ)





ระบบเบรกดิสก์ 4 ล้อ มีเอบีเอส และอีบีดี ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ตลอดการทดสอบไม่ได้ลองกระแทกเบรกแบบโหดๆ ส่วนในการขับใช้งานทั่วไปพบว่าน้ำหนักในการเหยียบเบรกกำลังดี ช่วยให้ควบคุมการเบรกได้ง่าย

มิตซูบิชิ แลนเซอร์ แรลลิอาร์ต แอลอี เด่นที่มีชุดแต่งมาให้พร้อมจากโรงงาน ซ้อมมาแต่งต่ออีกนิดก็สวยเฉียบไม่แพ้ใคร เครื่องยนต์เน้นประหยัดมากกว่าเน้นแรง เสริมสมรรถนะด้วยเกียร์ CVT INVECS III 6 จังหวะ ขับเอามั่นใจก็พอได้ ขับเอาสบายก็พอไหว

ขอขอบคุณ

บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด

เพื่อทดสอบรถในทางทดสอบ



## MITSUBISHI LANCER RALLIART LE

• แบบตัวถัง	ซีดาน 4 ประตู
• เครื่องยนต์	เบนซิน 4 สูบ 16 วาล ๖
• ความจุกระบอกสูบ	1 584 ซีซี
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	76 87 3 มิลลิเมตร
• อัตราส่วนการอัด	10 0 1
• กำลังสูงสุด	102 แรงม้า ที่ 5 000 รอบ นาที
• เรอบิดสูงสุด	15 28 กก ม ที่ 4 000 รอบ นาที
• ระบบส่งกำลัง	6 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	ล หนน ๗
• ระบบบังคับเลี้ยว	แร็กแอนค พินิออนพร อมพาวออร์
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ แม็กฟอร สันสตรัท พร หนเหล็กกันโคลง
• ระบบกันสะเทือนหลัง	บัลลิค็อก พร หนเหล็กกันโคลง
• ระบบเบรกหน้า/หลัง	ดิสค 4 ล อ พร หนเอบีเอส และอีบีดี
• ผู้จำหน่าย	บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด
• ทรศัพท	0 2908 8000
• เว็บไซต์	

SPECIFICATIONS