



1

BMW 730 iL

ซูเปอร์คาร์ พลัง LPG by SEC

ติดตั้งโดย “เอ็ดดี” แห่ง บางกอกกยศยบตรการ



BMW 730 iL จัดเป็นรถซูเปอร์คาร์ในฝันของคนรักรถที่ชื่นชอบความหรูหราสง่างาม และความแรงระดับ 219 แรงม้าจากชุดพลังเครื่องยนต์ 6 สูบ 3.0 ลิตร มี Comfort Access เพิ่มความสะดวกในการเปิดประตูโดยไม่ต้องใช้รีโมทคอนโทรล แคปปลายนิ้วสัมผัสประตูก็ถูกเปิดออก...

ปีเ็มดับบลิวรุ่นนี้ออกแบบโดย “คริสแมงเกิ้ล” ดีไซน์เนอร์ชื่อก้องโลก เป็นรุ่นที่ทำยอดขายสูงสุดในตลาดรถยนต์นั่งขนาดใหญ่จากรูปลักษณ์ที่แปลกใหม่ และจัดอยู่

ในกลุ่มระดับหรูที่ช่างหลายสำนักฯ ใฝ่ฝันอยากจะเป็นผู้ลงมือติดตั้งด้วยมือตนเองสักคัน

แต่ด้วยระดับราคาสูงถึง 7 ล้านบาท ทำให้ช่วงที่ผ่านมา มีประวัติการติดตั้งแก๊สให้รถรุ่นนี้ น้อยมาก ที่นำมาโพสต์ลงเว็บเป็นเรื่องเป็นราวมีเพียงรายเดียวเท่านั้น...

ช่วงก่อนสงกรานต์... “เอ็ดดี้” คุณสุชาติ บุญมาก แห่งสำนักบางกอกกยศยบตรการ มีเรื่องให้ได้ดีใจสุดๆ เมื่อ คุณวีรวัฒน์ วลัยเสถียร ผู้จัดการทั่วไป บริษัท ไทย เจียน หู จำกัด ลูกค้าประจำประจำ ดัดสินใจนำรถ BMW 730 iL มาให้ติดตั้ง พร้อมไฟเขียวให้แสดงฝีมือเต็มที่...

“รถคันนี้เป็นระบบเกียร์ไฟฟ้าแบบไม่มีคันโยก ต้องใช้มือกด ทั้งเบรกมือ เกียร์ รวม

ทั้งระบบทุกอย่างใช้ไฟฟ้าสัมผัส แรกๆ ผมพิจารณาดูโครงสร้างของรถยนต์แล้ว น่าจะคล้ายปีเ็มดับบลิวซีวีส์ 5 ที่ติดตั้งค่อนข้างง่าย ไม่ต้องเปลี่ยนแปลงอะไรเกี่ยวกับเครื่องยนต์มากนัก ดูๆ แล้วอย่างมากที่สุดก็แค่เปลี่ยนระบบไฟ” เอ็ดดี้วิเคราะห์เทคโนโลยีของรถยนต์คันนี้ให้เข้าใจแบบคร่าวๆ

ขั้นตอนติดตั้ง ทุกสิ่งทุกอย่างดำเนินไปตามแผนที่วางแนวทางเอาไว้ล่วงหน้า โดยให้ความสำคัญกับการติดตั้งที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย สวยงามลงตัว และการวางอุปกรณ์แก๊สในแต่ละจุดต้องส่งผลกระทบต่อโครงสร้างรถยนต์น้อยที่สุด

“รถคันนี้แทบไม่มีภาระเจาะตัวถังรถเพื่อติดตั้งอุปกรณ์แก๊สเลย กล่องอ็อกซิเจนถูกจัดวางเอาไว้ที่บริเวณห้องเครื่องด้านหน้า ติดกับฝั่ง

คนขับ ซึ่งมีพื้นที่โล่งเพียงพอและมีระบบการเดินสายไฟที่เรียบร้อย ไม่มีปัญหาเรื่องสายไฟระโยงระยางค์ และเป็นจุดที่ปลอดภัย “ไม่เปียกน้ำ”

ถึงแก๊ส เลือกใช้ขนาด 51 ลิตร ทั้งๆ ที่สามารถใส่ขนาด 71 ลิตรก็ได้ แต่บังเอิญเจ้าของรถห่วงเรื่องน้ำหนักด้านท้ายมากกว่า อย่างไรก็ตาม ส่วนท้ายของรถรุ่นนี้มีระบบไฮดรอลิกบาลานซ์คอยปรับระดับช่วงล่างในตัวอยู่แล้ว จึงมั่นใจได้ว่าติดตั้งแก๊สไปแล้วจะไม่เกิดปัญหาท้ายห้อยในภายหลังอย่างแน่นอน

ในส่วนของสวิทช์แก๊ส ใช้วิธีติดซ่อนไว้ในชั้นวางของเล็กๆ โดยไม่ต้องเจาะคอนโซลรถ ซึ่งมีมูลค่าหลายหมื่นบาท ใช้วิธีเลี้ยงไปเจาะด้านในของลิ้นชักเก็บของตรงคอนโซลกลางซึ่งเป็นชิ้นส่วนที่ราคาไม่แพง และอยู่ในจุดที่มองไม่เห็น ซึ่งการเลือกวางสวิทช์แก๊สในตำแหน่งนี้ลูกค้าพอใจมาก

หลังจากจัดวางอุปกรณ์ทุกอย่างเข้าที่เข้าทาง ออกมาสวยงามเรียบร้อยที่ต้องการ ก็มาถึงขั้นตอนการปรับจูน ซึ่งสิ่งทีวางแผนเอาไว้กลับไม่เป็นอย่างที่ “เฮ็ดดี” คิดคำนวณเอาไว้!

“ผมต้องการให้งานออกมาสวยและเนียนที่สุด จึงเลือกใช้ชุดหัวฉีดเซ็ค แบบหัว



- 1 BMW 730 iL พ่วง LPG by SEC
- 2 หนีบติดอยู่ในที่ว่างด้านหน้าซ้ายของห้องเครื่อง
- 3 ซ่อนกล่อง ECU ของ SEC ไว้ตรงนี้
- 4 สวิทช์แก๊สซ่อนซ่อนแอบอยู่ในลิ้นชัก
- 5 ขุนพล 6 สูบ 3.0 ลิตร 219 แรงม้าหันมาใช้พลังงาน LPG



ฉีดเดี่ยว พอดิตตั้งเสร็จ ก็เก็บงานอย่างดี ก็นำรถไปเติมแก๊ส แล้วกลับมาจูน ปรากฏว่าระบบแก๊สเดินได้ปกติ แต่พอเหยียบคันเร่ง เครื่องทำงานจะดับอย่างเดียว ลองเข้าเกียร์รถจะสวิงและลั่น พอเช็คดูที่โปรแกรมสังเกตเห็นว่าเวลาเหยียบคันเร่งรถคันนี้จะต่างจากรถทั่วไปที่พอเหยียบคันเร่งค่าการจ่ายจะยกสูงขึ้น แต่รถคันนี้พอเหยียบคันเร่งค่าการจ่ายจะลดลงไปอยู่ที่ประมาณ 0.8 มิลลิเซ็ค ซึ่งถ้าใช้หัวฉีดน้ำมันจะไม่มีปัญหา เนื่องจากสามารถยกได้เร็ว และถูกออกแบบมาคู่กัน

กับอีซีอยู่แล้ว”

เมื่อเห็นว่าปัญหาเกิดจากหัวฉีด “เอ็ดดี้” ได้พยายามแก้ปัญหาด้วยการหาหัวฉีดเดี่ยวอีซีอื่นมาเปลี่ยนโดยยังคงใช้กล่องอีซีของ SEC หลังจากทดลองใช้หัวฉีดเดี่ยวไป 3-4 ยี่ห้อ ทั้งรุ่นสำหรับรถทั่วไป และรถเทอร์โบ ก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาคือได้

“สุดท้ายผมตัดสินใจเปลี่ยนมาใช้รางหัวฉีดไอเอ็มวีแอลที่มีระยะยกเหนือกว่าหัวฉีดยี่ห้ออื่น คือมีระยะยกต่ำมาก ทำให้การจ่ายแก๊สพลັงไหวได้มากกว่า เมื่อเอาราง

ยี่ห้อนี้นำเข้าไปปรากฏว่าราวกับรถคนละคันเหยียบคันเร่งไม่มีหาย เข้าเกียร์เดินหน้าถอยหลังไม่มีปัญหา เลยต้องกลับมาคิดถึงวิธีติดหัวฉีดยังงี้ให้ออกมาสวยเนียน และคู่มือพยายามเก็บงานให้สวยที่สุด สุดท้ายก็ออกมาหน้าตาพอรับได้ (หัวเราะ)”

พอมาถึงขั้นตอนการจูน ทุกสิ่งทุกอย่างเริ่มเดินหน้าตามแผนที่วางเอาไว้ล่วงหน้า เครื่องยนต์ของรถคันนี้เป็นเครื่องวางเรียง มีออกซิเจนเซ็นเซอร์ 2 ตัว แยกกันคุมการจ่ายเชื้อเพลิง เป็นสามสูบหน้า กับสาม



● “เอ็ดดี้” งานนี้ทุ่มเทคิดเองกับมือ



สูบหลัง มีลักษณะคล้ายเครื่องวี ที่แยกเป็น ซ้าย-ขวา ซึ่งต้องจูนชุดเขยให้การจ่ายค่าไอทู่ เท่ากัน หากไอทู่ตัวที่หนึ่งหนา อีกตัวหนึ่ง บาง ตัวที่หนากว่า จะพยายามลดการจ่าย ขณะเดียวกันตัวที่บางก็พยายามเพิ่มการจ่าย ทำให้เกิดปัญหาเครื่องเดินสั้น ถ้าฝืน ขับไปหัวฉีดมักจะติด และทำให้เครื่องดับในที่สุด

“ปัญหาในจุดนี้กล่องอีซียูของเซ็ค สามารถปรับการจ่ายให้เท่ากัน โดยใช้วิธี ชุดเขยหัวฉีด เพราะวางทุกตัวไม่ได้ตั้งค่ามา เท่ากันหมด ดังนั้นต้องแก้ตรงโปรแกรม ให้ ไอทู่วิ่งขึ้น-ลงได้เท่ากันสองข้าง จะสามารถ ขจัดปัญหาการออกตัวแล้วดับได้” เอ็ดดี้ กล่าว พร้อมอธิบายเพิ่มเติมว่า...

อาการเครื่องสั้นนั้นช่างบางรายอาจไม่สามารถค้นหาสาเหตุได้ ถ้าหาก ในขั้นตอนติดตั้งไวจริงสายไฟไม่ครบทุกเส้น จะทำให้ไม่สามารถมองเห็นความผิดปกติของเครื่องจากโปรแกรม ยิ่งถ้า ช่างฯ สุกเอาเผากิน คิดว่าแค่ตัดหัวฉีด น้ำมันแล้วต่อหัวฉีดแก๊สก็เป็นอันใช้ได้ มักจะเจอปัญหาจูนอย่างไรเครื่องก็สั้น เพราะ

คนจูนจะไม่รู้ว่าฝั่งไหนหนา ฝั่งไหนบาง “เวลารับงานติดตั้งแก๊ส ถ้าผมเจอปัญหาอะไรจะโทร.บอกเจ้าของรถตลอด ไม่มีปิดบังข้อมูล หรือหมกเม็ด จูนอย่างไร จะบอกหมด สำหรับปีเอ็มดับบลิวคันนี้ ผมลงมือติดตั้งด้วยตัวเอง ทั้งเดินท่อ ต่อสายไฟ ติดตั้งอุปกรณ์ทุกชิ้นเองหมด สิ่งที่ถูกน้องช่วยมืออย่างเดียวคือยกถังขึ้นวางแล้วขันน็อต”

“เอ็ดดี้” เล่าถึงผลงานติดตั้งแก๊สให้กับ BMW 730 iL ด้วยสีหน้าภาคภูมิใจที่สามารถพิชิตรถซูเปอร์คาร์ที่มีระบบการฉีดจ่ายเชื้อเพลิงแตกต่างจากรถทั่วไปได้สำเร็จ



โดยที่ยังรักษาสภาพรถเดิมๆ เอาไว้อย่างสมบูรณ์แบบชนิดที่กล้ารับประกันได้ว่าถ้าถอดชุดแก๊สออกจะไม่มีเขียนรายใดมองออกว่ารถคันนี้เคยผ่านการติดตั้งแก๊สมาแล้ว

“การติดตั้ง ช่างสำคัญกว่าอุปกรณ์ เวลาใช้อุปกรณ์แก๊สแล้วไม่ดียังสามารถเปลี่ยนไปเลือกใช้อุปกรณ์ตัวใหม่แทนได้ แต่ถ้าช่างเกิดเจาะรถพลาดแล้ว มักจะแก้ไขไม่ได้ ดังนั้นช่างต้องมีทั้งฝีมือ มีความรู้ และความคิดสร้างสรรค์ ให้งานของลูกค้าออกมาดูดีด้วยครับ”

๑



วิรัตน์ วลัยเสถียร ผู้จัดการทั่วไป บริษัท ไทย เอ็มเพอูร์ จำกัด

“พูดตรงๆ ผมเป็นคนฐานะดีนะ ผมยังใช้แก๊สเลย (หัวเราะ) ถามว่าทำไมคิดดูง่ายๆ โฟล์คดูดีที่ใช้ประจำทุกวัน บ้านผมอยู่สุขุมวิท ออฟฟิศอยู่ปทุมธานี แถวคลองหลวง เดินทางไป-กลับ ขนาดไม่ได้แวะหาลูกค้าค่าน้ำมันยังตกวันละ 500 บาท เดือนหนึ่งผมใช้ 6 วัน แต่เวลาใช้งานจริงๆ ต้องมีแวะร้านลูกค้าบ้าง ไปนู่นไปนี่ ค่าน้ำมันเฉลี่ยประมาณ 20,000 บาท/เดือน

ผมมานั่งคิด...20,000 ต่อเดือน มากกว่าเงินเดือนลูกน้องผมบางคนเสียอีก ก็เลยคุยกับอู๋เอ 8 ที่รับซ่อมรถโฟล์คอยู่ เขาแนะนำให้ติดตั้งที่บางกอกยন্ত্রการ ตอนนั้นยังไม่เคยติดแก๊ส ก็ถามเหมือนคนทั่วไป ปลอดภัยหรือเปล่า เรื่องสมรรถนะยังไม่ค่อยกลัว กลัวว่ามันจะปลอดภัยไหม เขาบอกว่าติดแล้วไม่พัง ไม่มีปัญหา ผมก็ติด

ติดระบบหัวฉีด หกสูบ ตอนนั้นประมาณ 40,000 บาท จากเดิมที่ต้องจ่ายค่าน้ำมัน 20,000 บาท/เดือน พอเปลี่ยนเป็นแก๊สจ่ายไม่ถึง 5,000 บาท/เดือน ผมประหยัดได้เดือนละ 15,000 บาท ขับสามเดือนคืนทุนแล้วขับ 3 ปีประหยัดไป 500,000 บาท ซื้อรถใหม่ได้อีกคัน (หัวเราะ)”



● “บันทึกของเบงเกิ้ล”