

เทคโนโลยีจาก F1 สู่อุตสาหกรรมยานยนต์ทั่วไป

16/02/2026

ฝ่ายควบคุมคุณภาพ มาคิยะระ

ทุกคนมีภาพลักษณ์อย่างไรเกี่ยวกับมอเตอร์สปอร์ตบ้างครับ/คะ?

สิ่งที่มักถูกพูดถึงกันคือว่า รถวิ่งอยู่รอบเดิมซ้ำๆ แล้วคนดูจะสนุกตรงไหน? หากพูดอย่างนั้นคงเข้าใจได้

ถ้าคุณไม่มีความสนใจด้านนี้ ก็คงคิดเช่นนั้น



ส่วนตัวผม/ดิฉันคิดว่าความน่าสนใจของมอเตอร์สปอร์ตก็คือ มนุษย์ใช้สมอง ความรู้ ความสามารถ สร้างและปรับแต่งรถ แล้วคนขับที่มาจากทั่วโลกจะแข่งขัน ทีมงานก็มารวมสู้กัน นั่นคือความยอดเยี่ยมที่สุดของ F1

เทคโนโลยีที่เกิดขึ้นตรงนั้นจะถูกนำมาใช้กับรถที่เราใช้ทุกวันหลายปีต่อมา ผู้ก่อตั้งฮอนด้า โซอิชิโระ ฮอนดะ เคยกล่าวว่า “F1 คือห้องทดลองที่วิ่งได้”

ในครั้งนั้นผม/ดิฉันอยากแนะนำว่าเทคโนโลยีจาก F1 ชนิดใดบ้างที่ถูกนำมาใช้กับรถจำหน่ายทั่วไป

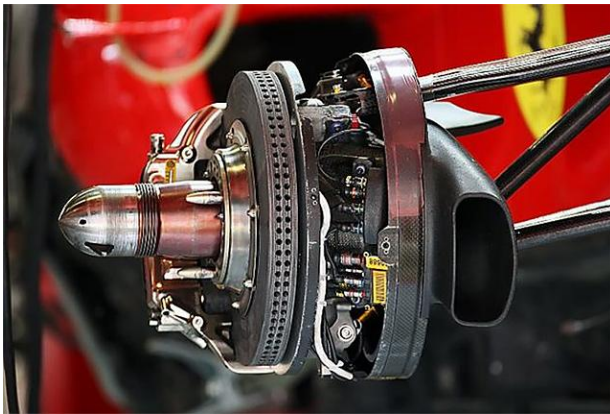
หัวข้อย่อย

- พาเดิลชิฟท์

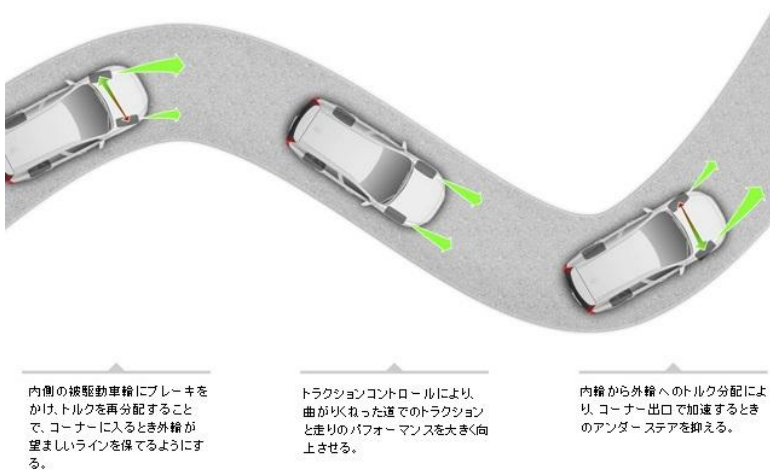
เมื่อต้องเปลี่ยนเกียร์ สามารถเปลี่ยนได้โดยไม่ต้องละมือจากพวงมาลัย ฟิเจอร์นี้เฟอร์รารีเป็นผู้ใช้ใน F1 เป็นครั้งแรก และต่อมาเมื่อปรับมาใช้ในรถจำหน่ายทั่วไป เฟอร์รารียังคงเป็นผู้ริเริ่มเช่นกัน



- เบรกคาร์บอนเซรามิก
เนื่องจากมีราคาสูงจึงมักพบได้ในรถหรูเท่านั้น แต่ข้อดีคือทำให้น้ำหนักเบาลง ความทนความร้อนดีขึ้น และความปลอดภัยสูงขึ้น
- ระบบควบคุมแรงฉุด (Traction Control)
เทคโนโลยีที่เฟอร์รารีเป็นคนเริ่มใช้ในตอนแรก แต่ปัจจุบันใน F1 ถูกห้ามใช้งาน อย่างไรก็ตาม เทคโนโลยีที่พัฒนาต่อมา เช่น ABS, ASP, ESP เป็นต้น ได้ถูกนำไปใช้ในรถจำหน่ายทั่วไป



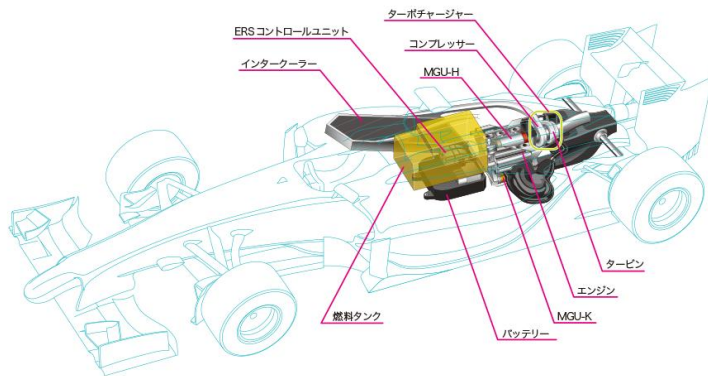
- ระบบชาร์จพลังงานจากการเบรก (KERS)
เป็นระบบที่ชาร์จแบตเตอรี่เมื่อเบรก เพื่อเก็บพลังงานไว้ใช้ตอนเร่งความเร็ว หลักการเดียวกันนี้ถูกนำไปใช้ในรถไฮบริดและรถไฟฟ้าในปัจจุบัน



ยังมีอีกมาก แต่ขอจบ هناไว้เพียงเท่านี้



จากตรงนี้ต่อไป ผม/ดิฉันจะอธิบายการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบของ F1 ในปี 2026 ซึ่งถูกกล่าวว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงที่ทำได้ยากเหมือนหนึ่งครั้งในร้อยปี



ฤดูกาล 2026 กฎระเบียบของ F1 จะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมาก

- การย่อขนาดรถ F1
ความยาวรวมจาก 3600 มม. เหลือ 3400 มม. ความกว้างจาก 2000 มม. เหลือ 1900 มม.
น้ำหนักขั้นต่ำของรถ 768 กก.
โดยรวมดาวนฟอร์ซลดลงประมาณ 30% และแรงต้านอากาศลดลงประมาณ 55%
ทำให้การต่อสู้แซงและโอเวอร์เทคง่ายขึ้นด้วยการออกแบบใหม่
- การนำระบบแอคทีฟแอโร (Active Aero) มาใช้
ระบบ DRS (ปีกปรับความสูงแบบเดิม) ถูกยกเลิก และแทนที่ด้วยปีกหน้า-หลังแบบแอคทีฟที่สามารถทำงานเพื่อปรับปรุงการไหลของอากาศ
คาดว่าจะมีสถานการณ์การโอเวอร์เทคเพิ่มขึ้น และเนื่องจากเป็นปีแรกของกฎใหม่นี้
แต่ละทีมจะทดลองรูปแบบปีกต่าง ๆ กัน ซึ่งเป็นสิ่งที่น่าติดตาม
- หน่วยพลังงาน (Power Unit)
เครื่องยนต์ F1 เป็นเครื่อง 1.6 ลิตร V6 เทอร์โบ โดยในปี 2025 จะมี MGU-H และ MGU-K แต่ในปี 2026 MGU-H จะถูกยกเลิก
แทนที่ด้วยการปรับสมดุลการให้กำลังไฟฟ้าจาก MGU-K
(ตัวเลขพลังงานและการเปลี่ยนแปลงควรตรวจสอบจากแหล่งข้อมูลทางเทคนิคอีกครั้ง)
สรุปคือ ในปี 2025 สัดส่วนกำลังจากเครื่องยนต์กับมอเตอร์อาจเป็น 80% ต่อ 20% แต่ในปี 2026 จะปรับเป็นประมาณ 50% ต่อ 50%
รถ F1 รุ่นปัจจุบันจึงเหมือนกับรถไฮบริดมากขึ้น
- ความยั่งยืนของเชื้อเพลิง
เชื้อเพลิงจะเปลี่ยนเป็นแบบยั่งยืน (carbon-neutral)
มีข่าวว่าผู้จัดหา (ซัพพลายเออร์) ของหน่วยพลังงานจะมีการเปลี่ยนแปลงในปี 2026
โดยมีบริษัทน้ำมันหลายรายเข้ามาเกี่ยวข้อง

ตัวอย่างเช่น ทีมเมอร์เซเดสมีพันธมิตรด้านเชื้อเพลิงเป็นเพโตรนาส แต่ในปี 2026

อาจมีการจัดหาไม่สม่ำเสมอและปี 2027 อาจมีความยากลำบากในการจัดหา

จึงมีข่าวลือว่าทีมเมอร์เซเดสบางทีมอาจลดการพึ่งพาซัพพลายเออร์ปัจจุบัน

- ทีมใหม่ 2 ทีมเข้าร่วม

ตั้งแตปี 2026 อวูดี (Audi) และแคดิลแลค (Cadillac) จะเข้าร่วม

- ทีมของนิวเวย์ (Newey) จะเป็นที่จับตามอง เนื่องจากนิวเวย์เป็นผู้ออกแบบรถ F1 ชื่อดัง แม้กระทั่งปัจจุบันยังออกแบบด้วยแบบร่างและปากกา จึงน่าติดตามผลงานของทีมใหม่นี้

เขียนมายาวมาก แต่ตอนนี้ทั่วโลกกำลังอยู่ในบรรยากาศบูมของ F1 จำนวนประเทศที่เป็นเจ้าภาพเพิ่มขึ้น

ค่าเช่าลิขสิทธิ์การถ่ายทอดก็เพิ่มขึ้น (เช่น สัญญาระยะยาวกับบริษัทต่างชาติ)

ในญี่ปุ่นเองมีการเปลี่ยนแปลงของผู้ถือลิขสิทธิ์และสัญญาต่าง ๆ ซึ่งส่งผลต่อการถ่ายทอดและรายได้