



สปอร์ตไลซ์สี่เกียร์... จากแดนเสือเหลือง

PROTON Neo



ชื่อเสียงรอกจากแดนเสือเหลือง Proton ยังคงถือว่าใหม่ในบ้านเรา ยกเว้นแถวจังหวัดชายแดนภาคใต้ ก็พอจะรู้จักชื่อเสียง เพราะความใกล้ชิดในเชิงภูมิศาสตร์ ชื่อของ Proton ไม่ใช่ของใหม่ แต่มีมายาวนานกว่า 22 ปี และต้องยอมรับถึงความพยายามของประเทศเพื่อนบ้าน ที่ฟ้าพันอุปสรรคจนประสบความสำเร็จและพัฒนาขีดความสามารถในการผลิตยานยนต์ สร้างแบรนด์รถยนต์ของตนเองขึ้นมาทั้งที่เป็นประเทศเล็กๆ ในภูมิภาคอาเซียน

- Proton เปิดตัวในประเทศไทยท่ามกลางเสียงฮือฮาในวงการยานยนต์ ด้วยราคาที่ต่ำกว่ารถยนต์ใหม่ป้ายแดงในท้องตลาด ณ เวลานั้น นับเป็นการปลุกกระแสตลาดรถยนต์ที่ซบเซาให้กลับมาคึกคักอีกครั้ง และการบุกของ Proton มาพร้อมกันทีเดียวถึง 3 รุ่น 3 เซกเมนต์ตลาด ทั้งซีดีคาร์นำโดย SAVVY สปอร์ตคอมแพ็คต์ NEO และสปอร์ตซีดาน GEN 2

Thaidriver มีโอกาสทดสอบ NEO ที่กระแสวิพากษ์วิจารณ์มากที่สุดๆ เนื่องจากเซกเมนต์ในกลุ่มนี้ยังไม่มีคู่แข่งมาต่อกรด้วย แต่ถ้ามองจากราคาโดยไม่สนใจขนาดตัวรถแล้ว คู่แข่งก็ล้วนเป็นรถยนต์ในกลุ่มซับคอมแพ็คต์เช่น Honda Jazz, Toyota Vios และ Yaris

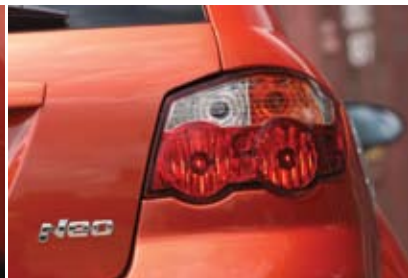
หน้าตาสุดเปรี้ยว..ภายในพอตัว

- รูปลักษณ์ภายนอกเมื่อแรกพบต้องบอกว่าทีมงานวิศวกรออกแบบ Proton กล้าฉีกรูปแบบเดิมที่เน้นความเป็นเหลี่ยมสันตามสไตล์อันดั้งเดิมของอดีตพันธมิตร Mitsubishi ไปจนหมดสิ้น และหันมาเน้นความโฉบเฉี่ยวไม่ซ้ำใคร ไฟหน้าที่มีรูปทรงคล้ายกับถั่ว ถูกออกแบบให้เข้ากับดีไซด์ไลน์ของกระจังหน้าและกันชนหน้าซึ่งมีรูปทรงเป็นสปอยเลอร์ในตัว



โดดเด่นด้วยรูปลักษณ์สไตล์สปอร์ตแฮทช์แบ็ก เส้นสายตัวรถดูลื่นไหลกลมกลืนพริ้วไหวสอดคล้องลงตัวกับดีไซน์ด้านท้ายรถ ด้านบนสุดติดตั้งสปอยเลอร์ทรงสวย ดูมีสไตล์ ไฟท้ายรูปทรงแปลกตาจัดวางตำแหน่งของสัญญาณไฟต่างๆ ให้ง่ายต่อการมองเห็น กันชนท้ายขนาดใหญ่มีช่องลมพาดยาวช่วยลดความทื่อทะ เต็มเต็มอารมณ์สปอร์ตด้วยปลายท่อไอเสียปล้อยออกกลางท้ายรถ ลงตัวในทุกมุมมองด้วยล้อแม็กลายใบพัดแบบสปอร์ตขอบ 16 นิ้ว เพิ่มความมั่นใจในการขับ





สำหรับในห้องโดยสาร สิ่งที่สะดุดตาเห็นจะเป็นชุดคอนโซลหน้า โดยเฉพาะจอมาตรวัดที่ออกแบบในสไตล์สปอร์ตขนาดหน้า ซึ่งชุดมาตรวัดเป็นทรงกลม 2 วงขนาดใหญ่ ที่บรรจุมาตรวัดและสัญญาณไฟเตือนต่างๆ ครบครัน และอยู่ในตำแหน่งที่มองเห็นได้อย่างชัดเจน

แผงคอนโซลหน้าเน้นความเรียบง่ายต่างจากชุดมาตรวัดโดยสิ้นเชิง คอนโซลหน้าฝั่งผู้โดยสารติดตั้งถุงลมนิรภัยมาให้เสริมจสรพ คอนโซลกลางบรรจุชุดเครื่องเสียงวิทยุ CD/MP3 ต่ำลงมาเป็นชุดสวิตช์ไฟต่างๆ และแผงควบคุมระบบปรับอากาศที่ใช้งานได้สะดวก ช่องแอร์ทรงกลมมุมปรับทิศทางลมได้อย่างอิสระทั้ง 4 ช่อง พวงมาลัย 3 ก้านแบบสปอร์ตมาให้พร้อมติดตั้งปุ่มมัลติฟังก์ชันง่ายต่อการใช้งาน ข้อเสียของพวงมาลัยอยู่ตรงวัสดุที่นำมาใช้ ถ้ามีการหุ้มหนังอีกสักกัณจะช่วยให้การคอนโทรลพวงมาลัยมั่นใจมากยิ่งขึ้น

เบาะนั่งขนาดพอเหมาะออกแบบให้มีโซ่ค้ำพอร์ตด้านข้างเพื่อป้องกันการลื่นไถลของผู้ขับเพิ่มความมั่นใจยามขับเคลื่น เบาะนั่งตอนหลังสามารถพับแยก 50/50 ได้อย่างอิสระเพื่อเพิ่มเนื้อที่ในการขนสัมภาระ แต่ข้อเสียของที่นั่งตอนหลังอยู่ที่ Leg Room ของผู้โดยสารตอนหลังมีอยู่น้อย ยิ่งถ้าเจอเพื่อนร่วมทางสูงสัก 175 เซนติเมตรขึ้นไปด้วยแล้วล่ะก็ คงมีเมื่อยกันบ้าง

โดยรวมแล้วการออกแบบภายในห้องโดยสารของ NEO ทำได้ค่อนข้างดูดี แต่ติดตรงที่การเลือกใช้วัสดุ ถ้าเลือกใช้วัสดุให้ดูดีกว่านี้ อีกนิด รวมทั้งวางตำแหน่งของสวิตช์กระจกไฟฟ้าให้ง่ายต่อการใช้งานมากยิ่งขึ้น ใครๆ ก็คงหันมาทะคะแนนให้เจ้า NEO อีกเพียบ

ยุบพลังไม่จัด..แต่กินน้ำมันใช้ได้

- ด้วยรูปทรงแบบสปอร์ตแฮทช์แบ็กทำให้หลายๆ คนคงคิดว่า ชุมพลังที่อยู่ใต้ฝากระโปรงของ NEO คงจัดจ้าด...

แต่หาเป็นเช่นนั้นไม่ เพราะเมื่อเปิดฝากระโปรงหน้าขึ้นมาจะพบกับเครื่องยนต์รหัส Cam Pro แบบ 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว ความจุกระบอกสูบ 1,600 ซีซี ให้พลังกำลังแค่ 110 แรงม้าที่ 6,000 รอบ/นาที แรงบิด 14.8 กก.-ม. ที่ 4,000 รอบ/นาที

ซึ่งเครื่องยนต์ตัวนี้ทางวิศวกรออกแบบได้ดีไซน์และพัฒนาเครื่องยนต์ให้เหมาะสมกับรูปแบบและระบบขับเคลื่อน เพื่อให้เกิดความสมดุลในทุกการขับ โดยเฉพาะการทำงานควบคู่กับเกียร์อัตโนมัติ 4 จังหวะ





ในช่วงที่ทดลองขับวิ่งใช้งานเมือง พละกำลังของเครื่องยนต์มีให้ใช้งานแบบพอเพียงไม่ปรี๊ดปรี๊ดอย่างที่คิด การเร่งแซงยังมีความรู้สึกว่ารอบรอบอยู่พอสมควร ส่งผลให้อัตราเร่งแซงโดยเฉพาะวิ่งทางไกลยาวๆ จำเป็นต้องมองกระยะการแซงรถคันหน้าให้ดี ไม่งั้นมีลุ้นเหนื่อยเหมือนกัน

การทำงานของชุดเกียร์ในจังหวะที่ติดต่อการทำงานในแต่ละตำแหน่ง ถือว่าทำได้ค่อนข้างนุ่มนวลและต่อเนื่อง แต่จังหวะที่ต้องการเร่งแซง ถ้ากดคันเร่งลงไปเพียงเล็กน้อยเกียร์จะไม่ยอมเปลี่ยนให้ จนกว่าจะกดคันเร่งจนเกือบมิดเกียร์ถึงจะยอมเปลี่ยนเรียกว่าต้องกระแทกคันเร่งกันหนักถ้าต้องการคึกคักวาว

อัตราเร่งโดยเฉพาะช่วงควอเตอร์ไมล์ที่ทำได้ดีที่สุดจากการใช้ G-Meter แบบพกพาอยู่ที่ 20.25 วินาที ที่ความเร็ว 112.1 กม./ชม. ความเร็วสูงสุดที่ทำได้ชนิดที่คันเร่งเกือบทะลุพื้นสุดๆ ได้แค่ 162 กม./ชม.

ทางด้านอัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงที่ทีมงานได้พาเจ้า NEO วิ่งขั้วกั๊วในเมืองโดยใช้เส้นทางหลักๆ สีลม สารภี สลับกับการวิ่งแถบชานเมืองรวมเป็นระยะทาง 113.5 กิโลเมตร เจ้า NEO บริโภคน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเฉลี่ย 8.5 กม./ลิตร

กลับกันอัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงยามวิ่งทางไกล ซึ่งทีมงานเลือกใช้เส้นทางสาย 345 วิ่งยาวไปยังนครปฐมไปกลับโดยตลอดเส้นทางใช้ความเร็วในระดับ 100-120 กม./ชม. กับระยะทาง 145.7 กม. NEO ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ย 10 กม./ลิตร

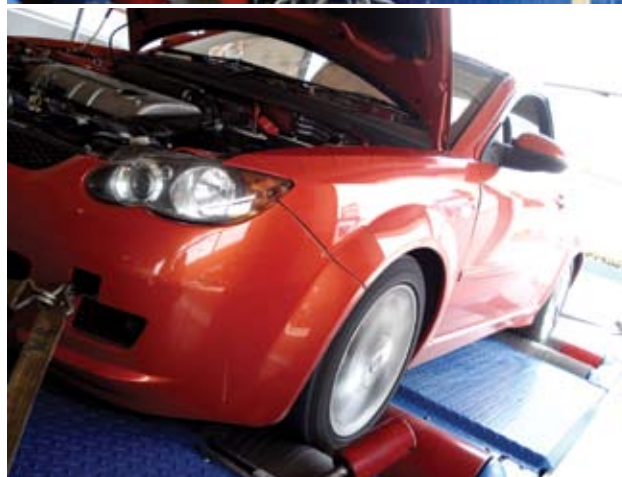
หลายคนอาจบอกว่ากินจุไปไหม หากลองเปรียบเทียบความเร็วกับรอบเครื่องยนต์ต้องบอกว่าค่อนข้างสูงลิ่ว เพราะความเร็ว 100 กม./ชม. ใช้รอบเครื่อง 2,900 รอบ/นาที ความเร็ว 120 กม./ชม. ใช้รอบเครื่องยนต์ 3,450 รอบ/นาที คิดดูละกันความเร็วต่างกัน 20 กม./ชม. แต่รอบเครื่องต่างกันถึง 550 รอบ/นาที

นั่นแสดงให้เห็นถึงการออกแบบเครื่องยนต์ เน้นการขับที่สนุกสนานในรอบปลายเป็นหลัก การใช้งานในเมืองเน้นแบบขิวๆ ดังนั้นใครที่คิดว่า NEO มันกินน้ำมันเชื้อเพลิงมาก ขอให้ลองคิดใหม่ก็แล้วกัน

บ้้าหายป้บิต...ห้บ้บ้บ้บ้บ้บ้บ้ LOTUS

• ดีไซน์ของเครื่องยนต์ Cam Pro สอดสมกับการทำงานกับระบบส่งกำลัง ที่สะท้อนมาเป็นอัตราเร่งที่พอตัว แต่เพื่อให้หายกลางแคลงใจว่าทำไมเครื่องยนต์ระดับ 110 แรงม้า อัตราเร่งโดยเฉลี่ยถึงไม่เร้าใจอย่างที่คาดไว้ งานนี้ก็เลยพา NEO ไปขึ้น Dyno Test หาแรงม้าที่แท้จริงเพื่อพิสูจน์ข้อกังขา

หลังเสร็จสิ้นการปั่นฟุ้งม้าบนแท่น Dyno แรงม้าสุทธิที่ทำได้ของเครื่องยนต์ Cam Pro อยู่ที่ 105.1 แรงม้า ถ้าเทียบกับฟุ้งม้าที่โรงงานระบุไว้ที่ 110 ตัวเช่นเดียวกับแรงบิดที่หายไปเพียงนิดหน่อยแค่ 1 กก.-ม. โดยสรุปภาพรวมแรงม้าและแรงบิดที่วัดออกมาได้ใกล้เคียงกับโรงงานระบุไว้





มาว่ากันในเรื่องของระบบกันสะเทือนอันเป็นสิ่งชูโรงให้กับรถยนต์ยี่ห้อ Proton มานาน เพราะได้พันธมิตรระดับผู้ผลิตรถสปอร์ตชั้นนำของโลก Lotus มาช่วยพัฒนาและปรับแก้ระบบกันสะเทือนให้ โดยระบบกันสะเทือนของ NEO ด้านหน้าเลือกใช้แบบอิสระ แม็กเฟอร์สันสตริต คอยล์สปริงพร้อมเหล็กกันโคลง ส่วนด้านหลังเป็นแบบมัลติลิงก์ พร้อมเหล็กกันโคลง

การปรับแก้ที่ความหนึบแน่นเป็นหลัก ที่วิศวกรพยายามออกแบบตัวรถให้มีจุดศูนย์ถ่วงที่ต่ำ การจัดวางตำแหน่งฐานล้อหน้า-หลังที่ยาวช่วยลดระยะไอเวอร์แองค์ของตัวรถให้น้อยลง ผสานการทำงานของระบบบังคับเลี้ยวช่วยเพิ่มความแม่นยำมากยิ่งขึ้น

การเปลี่ยนแปลงหรือเข้าโค้งกระทันหันทำได้ด้วยความมั่นใจ เช่นเดียวกับการวิ่งทางตรงด้วยความเร็วสูงตัวรถค่อนข้างนิ่ง มีอาการร่อนอยู่บ้างที่ความเร็วเกิน 120 กม./ชม. นั่นคงเป็นเพราะน้ำหนักตัวที่เบา แต่โดยภาพรวมประสิทธิภาพของช่วงล่างที่น่าประทับใจ

สมรรถนะ...ราคา...คู่แข่งคือตัวแปรสำคัญ

● กับราคาที่อยู่ระหว่าง 499,000-564,000 บาทของ NEO ถือเป็นเรื่องที่ที่มการตลาดต้องทำการบ้านกันเหนียวหน่อยในการดึงดูดใจลูกค้า เพราะถือว่าอยู่ในระดับค่อนข้างใกล้เคียงกับคู่แข่งที่เป็นแบรนด์ดังอย่าง Toyota Vios และ Honda Jazz แม้ว่าอุปกรณ์มาตรฐานของ NEO อาจจะเหนือกว่า แต่ก็นี่ยังไม่ใช่ปัจจัยที่แรงพอในการจูงใจให้ลูกค้าทั่วไปหันมาสนใจ แกรมเมื่อไม่นานมานี้ ผู้นำในตลาดอย่าง Jazz ก็เพิ่งเปิดตัวโฉมใหม่แบบโมเดลเซ็กซี่ออกมาทำตลาดอีก นอกจากนี้ก็จะเจอกับลูกค้าที่เมื่ออาหารญี่ปุ่น และชอบความเฉียวไม่ซ้ำใครในราคาที่น่าจับจ้อง ซึ่งกลุ่มนี้แหละ NEO น่าจะเป็นตัวเลือกสำหรับลูกค้าประเภทนี้

TD

PROTON NEO

- รหัสเครื่องยนต์ Pro Cam ● แบบเครื่องยนต์ 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว ● ความจุกระบอกสูบ 1,597 ซีซี.
- แรงม้าสูงสุด 110 แรงม้า ที่ 6,000 รอบ/นาที ● เรอบิดสูงสุด 14.8 กก.-ม. ที่ 4,000 รอบต่อนาที ● ระบบส่งกำลัง เกียร์อัตโนมัติ 4 จังหวะ
- ระบบขับเคลื่อน ล้อหน้า ● ระบบกันสะเทือนหน้า แม็กเฟอร์สันสตริต พร้อมเหล็กกันโคลง ● ระบบกันสะเทือนหลัง มัลติลิงก์ พร้อมเหล็กกันโคลง
- ระบบเบรกหน้า ดิสก์เบรกพร้อมช่องระบายความร้อน ● ระบบเบรกหลัง ดิสก์เบรก ● มิถตัวถังยาว (มม.) 3,905 ● กว้าง (มม.) 1,710 ● สูง (มม.) 1,420
- ระยะฐานล้อ (มม.) 2,440 ● ความกว้างฐานล้อ หน้า/หลัง 1,470/1,470 ● น้ำหนัก 1,190 กก. ● ราคา (ณ วันทดสอบ) 564,000 บาท (รุ่น AMT High Line)
 - ตัวแทนจำหน่าย บ.พรบส ออโต้ เซลส์ จำกัด ● โทรศัพท์ 0-2579-0888

SPECIFICATIONS

SPECIFICATIONS