

Proton SAVVY HIGH LINE



เล็กดี...สมรรถนะโต

ชาฟวี ซีดีคาร์หนึ่งในหัวหอกสำคัญในการเปิดตลาดรถยนต์ของโปรตอน ในเมืองไทย เน้นใช้งานในเมืองด้วยคุณสมบัติตัวถังกะทัดรัด ภายในไม่แคบมาก เครื่องยนต์ไม่จัดจ้านแต่ก็ไม่อึดจนเป็นข้อด้อย และประหยัดน้ำมัน ดึงดูดความสนใจด้วยราคาที่สมเหตุสมผล

- ปลายปี 2007 ในมอเตอร์เอ็กซ์โป ถือว่าเป็นจุดเริ่มต้นของรถยนต์ยี่ห้อโปรตอน กับการเปิดตัวรถยนต์ 3 รุ่นที่เรียกความฮือฮาได้ไม่น้อย ไม่ใช่เพราะเทคโนโลยี หรือเรื่องความหรูหราเลิศ แต่เป็นเพราะราคาของเก๋งป้ายแดงที่ถือว่าต่ำที่สุดในขณะนั้น และหนึ่งในนั้นก็คือชาฟวี ซีดีคาร์ ที่ราคาเริ่มต้นไม่ถึง 400,000 บาท จุดชนวนความสนใจในรถยนต์ทางเลือกตามมาจนถึงปัจจุบัน

ถึงแม้ว่าจะมีคู่แข่งอยู่ก่อนหน้าจากแบรนด์เกาหลี แต่ด้วยราคาที่ต่ำกว่า และรูปทรงที่ถูกอกถูกใจคนไทย ทำให้โปรตอนสามารถแจ้งเกิดได้อย่างเต็มตัว และรุ่นชาฟวีก็เป็นรุ่นที่ได้รับความนิยมมากที่สุด รวมทั้งสามารถทำยอดขายได้สูงสุดในงานการเปิดตัว ซึ่งปฏิเสธไม่ได้ว่าการออกแบบและราคา มีส่วนสำคัญที่ช่วยทำให้ยอดขายของชาฟวีทำได้เกินความคาดหมาย เพราะคนไทยส่วนใหญ่โดยเฉพาะในยุคน้ำมันแพงหันมามองหารถยนต์ที่เครื่องยนต์ขนาดเล็ก แต่ต้องมีกำลังเพียงพอที่จะสามารถใช้งานได้ รวมทั้งมีรูปทรงที่สวยงาม ทันสมัย

โดนใจด้วยความโอบอ้อมเอื้อกัน

• รูปทรงการออกแบบกลายเป็นอาวุธสำคัญอีกประการที่ทำให้ชาวพีวีได้รับความสนใจจากลูกค้าโดยเฉพาะวัยรุ่นที่มองรูปลักษณ์เป็นอันดับต้นๆ ในการตัดสินใจ และถือเป็นความสำเร็จของโปรตอนในการพลิกโฉมรถยนต์รุ่นใหม่ฯ ให้เข้าถึงตลาดปัจจุบันได้สำเร็จ

ถึงแม้ว่าชาวพีวีจะเป็นรถยนต์ขนาดเล็ก ที่อยู่บนพื้นฐานของตัวถังแบบแฮทช์แบ็ก 5 ประตู ตัวถังยาว 3,710 มิลลิเมตร กว้าง 1,643 มิลลิเมตร และสูง 1,480 มิลลิเมตรภายนอกดูเล็กกะทัดรัดแต่ไม่บอบบาง เพราะเส้นสายตัวถังเน้นเหลี่ยมผสมกับความโค้งมน ดูลงตัวด้วยชุดไฟหน้าทรงเหลี่ยมเข้ากันได้ดีกับกระจังหน้า ออกแบบด้านข้างให้มีโป่งขนาดใหญ่ช่วยเสริมให้ตัวรถดูสปอร์ตมากขึ้น เมื่ออยู่กับล้อแม็กขนาด 15 นิ้ว พร้อมยาง 175/50R15 ล้อแม็กดูไม่ใหญ่แต่ก็ไม่เล็กจนเกินไป น่าจะเพิ่มขนาดล้อได้อีกในสูตรรวม 2 นิ้วหรือประมาณ 17 นิ้วก็ยังพอไหว

ด้านหลังดูเรียบด้วยไฟท้ายทรงเฉียงสีแดงสด ฝากระโปรงท้ายไม่มีรูกุญแจ หรือมือเปิดจากภายนอกต้องเปิดจากภายในห้องโดยสารเท่านั้น ปลายท่อไอเสียที่ออกมาตรงกลางของกันชนท้ายกลายเป็นเอกลักษณ์ของโปรตอนไปแล้วแม้ว่าจะไม่มีผลทางด้านสมรรถนะของรถยนต์มากนัก แต่มีผลทางด้านความรู้สึกของผู้ที่พบเห็นที่ดูแล้วให้ความรู้สึกสปอร์ตมากขึ้น

ขอบประตูหน้าและหลังมีระดับสูงต่ำไม่เท่ากัน ประตูหน้ามีขอบประตูที่ต่ำกว่าประตูหลัง ถ้ามองในแง่ดีก็ถือว่าเป็นลูกเล่นในการออกแบบ และทำให้ทัศนวิสัยของผู้ขับขี่มองเห็นได้ในมุมมองที่กว้างขึ้น ส่วนประตูหลังที่มีขอบสูงกว่าก็ไม่ได้คับแคบจนเกินไป ผู้นั่งด้านหลังสามารถมองเห็นทัศนียภาพภายนอกได้อย่างชัดเจน

ภายในไม่แคบ แต่ต้องกำใจกับวัสดุ

• ห้องโดยสารดูเรียบและทันสมัยโทนสีเทาสลับดำตัดกับสีเหลืองสดของหน้าปัด แม้ว่าสีหน้าปัดจะโดดจากโทนสีในห้องโดยสารแต่กลับไม่รู้สึกรัดตา กลายเป็นจุดเด่นที่เพิ่มสีสันให้กับห้องโดยสาร บนหน้าปัดมีจอแอลซีดีขนาดเล็กบอกระดับน้ำมันเชื้อเพลิงและอุณหภูมิของเครื่องยนต์

ส่วนอุปกรณ์อำนวยความสะดวกมีให้ครบครัน ทั้งวิทยุ ซีดี และเอ็มพี 3 ของ BLAUPUNKT ติดตั้งแบบ BUILT IN ฟังก์ชันการใช้งานง่ายไม่ซับซ้อน

การออกแบบและการจัดวางตำแหน่งอุปกรณ์ต่างๆ ถือว่าทำได้ดี แต่มาเสียเรื่องของการใช้วัสดุในการผลิตคอนโซลและแผงประตูที่ทำจากพลาสติกขึ้นรูป แม้จะเน้นความทนทานทำความสะอาดง่าย แต่เนื้อพลาสติกที่ใช้ในการผลิตดูจะเป็นร่องรอยนอตแบบนอตญี่ปุ่นอย่างเห็นได้ชัด ห้องโดยสารที่ออกแบบมาให้ดูเรียบทันสมัย กลายเป็นเหมือนของเล่นไป

พวงมาลัยแบบ 3 ก้านผลิตจากยางยูรีเทนเนื้อนิ่มจับกระชับมือดี และสามารถปรับสูง-ต่ำได้ ถือว่าเป็นจุดดีเพื่อรองรับการปรับที่นั่งสำหรับสรีระที่แตกต่างกันของผู้ขับ กระทั่งด้านข้างปรับไฟฟ้ามอเตอร์เฉพาะประตูหน้าซึ่งเป็นส่วนที่ถูกใช้กระจกไฟฟ้ามากกว่าด้านหลัง ส่วนด้านหลังเป็นแบบมือหมุน ข้อดีคือทนทาน ระบบไม่ซับซ้อน ค่าบำรุงรักษาถูก

พื้นที่ห้องโดยสารไม่แคบอย่างที่หลายคนคิด ตัวเบาะที่ออกแบบมาให้แบนเรียบ ปีกเบาะไม่สูงสามารถรองรับผู้ใหญ่ที่มีความสูง 170 เซนติเมตรได้โดยไม่รู้สึกรัดอึด แต่พื้นที่บริเวณ LEG ROOM ในตำแหน่งผู้ขับ ขาซ้ายซึ่งไม่ได้ใช้งาน (คลัตช์อัตโนมัติ ไม่มีแป้น





“ สิ่งที่ควรระวังกับการใช้เกียร์ AMT คือการจอดบนเนินชัน หรือเชิงสะพาน จะไม่เหมือนเกียร์อัตโนมัติที่เมื่อเข้าเกียร์ขับเคลื่อน (D) ปลดเท้าออกจากแป้นเบรกรถยนต์ก็ยังมีกำลังเดินหน้าอยู่ ทำให้รถไม่ไหล หรือไหลไม่เร็วนัก ถ้าเป็นแบบเกียร์ธรรมดาคลัตช์อัตโนมัติ หากถอนเท้าออกจากแป้นเบรคโดยที่ยังไม่ได้กดคันเร่ง รถจะไหลเหมือนกับการเหยียบคลัตช์ค้างไว้ เพราะคลัตช์จะเริ่มทำงานเมื่อตอนที่กดคันเร่งแล้วเท่านั้น ”

คลัตช์) โดนเบียดด้วยคอนโซลกลางที่บริเวณหัวเข่า ทำให้ไม่สามารถวางขาให้แนบไปกับผนังด้านในคอนโซลกลางได้ หรือวางเท้าซ้ายไว้บนแป้นพักเท้าได้ถนัดนัก

เบาะนั่งด้านหลังรองรับผู้โดยสารไซส์ผู้ใหญ่ได้ 2 คนแบบสบายๆ ไม่อึดอัด หัวเข่าคนนั่งไม่ชนกับเบาะด้านหน้า เท้าพอมือพื้นที่วางอยู่ใต้เบาะนั่งด้านหน้า ศีรษะของผู้นั่งยังมีระยะเหลือห่างจากเพดานเกือบ 1 ศืบ ส่วนตัวเบาะหลังสามารถพับเพิ่มเนื้อที่ขนสิ่งของด้านหลังได้ โดยเมื่อพับให้แบนเรียบจะสามารถเพิ่มเนื้อที่ความจุห้องสัมภาระจาก 207 ลิตร เป็น 909 ลิตร ถ้าไม่มีคนนั่งและต้องการขนสัมภาระพื้นที่ว่างขนาดนี้ถือว่าขนาดนี้ได้อย่างจุใจ

เครื่องยนต์พอไหว ถ้าใช้เกียร์เป็น

- โปรตอน ซาฟวี ใช้เครื่องยนต์ รหัส D4F ซึ่งหยิบยืมมาจากเรนอลต์ ทั้งเครื่องยนต์และระบบเกียร์ โดยเครื่องยนต์รหัสนี้อยู่ในรุ่น TWINGO ของเรนอลต์ เป็นเบนซิน 4 สูบ 1,149 ซีซี SOHC 16 วาล์ว 1,149 ซีซี 74 แรงม้า ที่ 5,500 รอบ แรงบิดสูงสุด 10.5 กก.-ม. ที่ 4,250 รอบ/นาที ม้า 1 ตัวแบกน้ำหนัก 12.9 กิโลกรัม ซึ่งจริงแล้วการใช้งานในเมืองแรงบิดมีความสำคัญมากกว่าแรงม้า เพราะแรงบิดที่มีอย่างต่อเนื่องและมีให้ใช้เร็วขึ้นจะทำให้การขับมีความคล่องตัวสูง อย่างเครื่องยนต์ของซาฟวีประมาณ 2,000 รอบ/นาที ก็มีแรงบิดเกือบ 100 เปอร์เซ็นต์มารอให้ใช้งาน ถือว่าเป็นเครื่องยนต์ที่มีเพาเวอร์แบนด์ที่กว้าง

ส่วนระบบส่งกำลังแบบ AMT หลายคนเข้าใจผิดคิดว่าเป็นเกียร์อัตโนมัติ ซึ่งจริงๆ แล้วไม่ใช่ แต่เป็นเกียร์ธรรมดา 5 จังหวะ คลัตช์อัตโนมัติ คล้ายกับระบบเกียร์ SELESPEED ของอัลฟา แต่การทำงานไม่รวดเร็วเท่า ข้อดีของเกียร์ระบบนี้คือความสะดวกสบายของผู้ขับที่ไม่ต้องเหยียบคลัตช์เวลาเปลี่ยนเกียร์ สูญเสียกำลัง

เครื่องยนต์ไปในระบบขับเคลื่อนน้อยกว่าเกียร์อัตโนมัติ และถือว่าเป็นรถยนต์ขนาดเล็ก ราคาถูก รายแรกที่ใช้เกียร์ประเภทนี้

การใช้งานเป็นการผสมข้อดีระหว่างเกียร์ธรรมดาและเกียร์อัตโนมัติไว้ด้วยกัน คือไม่ต้องเหยียบคลัตช์เหมือนเกียร์อัตโนมัติ แต่สามารถส่งกำลัง หรือเลือกเปลี่ยนเกียร์ได้เองคล้ายเกียร์ธรรมดา แต่แตกต่างจากเกียร์ธรรมดาตรงที่การเปลี่ยนเกียร์ขึ้นและลงต้องไล่เกียร์ตามลำดับ คือ 1-2-3-4-5 ไม่สามารถข้ามเกียร์ได้ เช่น จากเกียร์ 1 ไปเกียร์ 3 หรือจากเกียร์ 5 ลงมาเกียร์ 3 ได้เหมือนเกียร์ธรรมดา ส่วนตำแหน่งเกียร์ มีเกียร์ว่าง N เกียร์ถอยหลัง R และเกียร์ขับเคลื่อน A/N ที่แยกเป็น 2 ส่วนคืออัตโนมัติ และเลือกเปลี่ยนเกียร์เอง



ในการใช้งานปกติปล่อยให้เกียร์เปลี่ยนตำแหน่งตามโปรแกรมที่ตั้งไว้ ในช่วงรอยต่อของแต่ละเกียร์ระบบจะเหยียบคลัตช์ และเข้าเกียร์ให้โดยอัตโนมัติ แต่ไม่จับไวพพที่จะทำให้ราบรื่นและรู้สึกถึงช่วงรอยต่อของการเข้าเกียร์ได้อย่างชัดเจน ชับช่วงแรกๆ หากไม่คุ้นเคยคงหงุดหงิดไม่น้อย เพราะกำลังเครื่องยนต์จะขาดช่วงไม่ต่อเนื่อง ต้องกะจังหวะเพื่อถอนคันเร่งช่วยในจังหวะที่เข้าเกียร์ ซึ่งถ้าเคยชินและจับจังหวะได้ถูกก็สามารถขับได้อย่างนิ่มนวลมากขึ้น

การเลือกเปลี่ยนเกียร์เองสามารถทำได้อย่างรวดเร็วเพียงดันเกียร์ไปด้านหน้า + หรือด้านหลัง - ตำแหน่งเกียร์จะแสดงบนหน้าปัด จะเพิ่มเกียร์ก็เพียงดันไปด้านหน้าตำแหน่ง + ส่วนการลดเกียร์ดึงลงในตำแหน่ง - สามารถเปลี่ยนลากรอบเครื่องยนต์ได้ถึง 6,000 รอบ/นาที แต่ถ้ารอบสูงเกินกว่านั้นระบบจะเปลี่ยนเกียร์ขึ้นให้อัตโนมัติเพื่อเป็นการป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดกับเครื่องยนต์หรือเกียร์ ส่วนการทำงานเร็วกว่าการปล่อยให้เกียร์เปลี่ยนเองตามโปรแกรม แต่ก็ไม่ถึงว่าจับไวเหมือนเกียร์แบบเดียวกันที่อยู่ในรถสปอร์ต

สิ่งที่ควรระวังกับการถ้าใช้เกียร์ AMT คือการจอดบนเนินชันหรือเชิงสะพาน จะไม่เหมือนเกียร์อัตโนมัติที่เมื่อเข้าเกียร์ชับคลัตช์ (D) ปล่อยให้เท้าออกจากแป้นเบรกรถยนต์ก็ยังมีกำลังเดินหน้าอยู่ ทำให้รถไม่ไหล หรือไหลไม่เร็วนัก ถ้าเป็นแบบเกียร์ธรรมดาคลัตช์อัตโนมัติ หากถอนเท้าออกจากแป้นเบรกโดยที่ยังไม่ได้กดคันเร่ง รถจะไหลเหมือนกับการเหยียบคลัตช์ค้างไว้ เพราะคลัตช์จะเริ่มทำงานเมื่อตอนที่กดคันเร่งแล้วเท่านั้น

เพราะฉะนั้นควรดึงเบรกมือในกรณีที่จอดบริเวณเนินชัน จะช่วยเพิ่มความปลอดภัย และในกรณีที่ดับเครื่องยนต์แต่เกียร์อยู่ในตำแหน่งชับคลัตช์ เมื่อสตาร์ทเครื่องยนต์ใหม่อีกครั้งเกียร์จะกลับ

มาอยู่ในตำแหน่งเกียร์ว่าง (N) ซึ่งเป็นการออกแบบเพื่อเพิ่มความปลอดภัยมากขึ้น

ใช้งานได้ดีทั้งในและนอกเมือง

● สำหรับการใช้งานทั่วไป เครื่องยนต์และเกียร์สามารถตอบสนองการใช้งานในเมืองได้อย่างดี แม้การจราจรในเมืองจะหนาแน่นแต่ความกะทัดรัดของตัวถัง และเครื่องยนต์ที่ให้แรงบิดสูงในรอบเครื่องยนต์ต่ำ คือในประมาณ 2,000 รอบ/นาที แรงบิดมีให้ใช้เกือบจะ 100 เปอร์เซ็นต์ ทำให้เครื่องยนต์ตอบสนองกับความเร็วดำถึงกลางได้อย่างรวดเร็ว

ถ้าเพิ่มความเร็วมมากขึ้นหรือมากกว่า 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง อัตราการไต่ความเร็วจะช้าลง ซึ่งเป็นปกติของเครื่องยนต์ที่มีซีซีน้อยมักจะแผ่วปลาย ความเร็วสูงสุดที่ได้เกิน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมงกันการกดแบบนอนคันเร่ง ระยะทางต้องไกลมากๆ เพราะกว่าจะได้ความเร็วไปถึงระดับนั้นต้องอาศัยระยะทางที่มากกว่ารถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ใหญ่กว่า

ส่วนการเร่งแซงต้องดูจังหวะให้ดี เพราะกำลังเครื่องยนต์ไม่แข็งแรงแบบปรูดปราดมาทันที และควรใช้ระบบในการเลือกเกียร์เองในการเร่งแซง เพราะจะทำให้ลากรอบเครื่องยนต์ค้างอยู่ในเกียร์กำลังได้นานขึ้นโดยไม่เสียจังหวะในการแซงเพราะเกียร์เปลี่ยน

ความประหยัดแบ่งตามการใช้งานในเมืองและนอกเมือง ระยะทางในเมืองวิ่งเป็นระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร โดยใช้ความเร็วเฉลี่ยอยู่ที่ 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีรถติดบ้างเป็นบางจังหวะ มีอัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ที่ 14.0-15.0 กิโลเมตร/ลิตร

ส่วนเมื่อวิ่งนอกเมืองบนเส้นทางระหว่างจังหวัด ใช้ความเร็วประมาณ 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง ระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร





เช่นกัน อัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ที่ 17.6 กิโลเมตร/ลิตร ซึ่งถือว่าใกล้เคียงกันที่ทางโปรตอนได้เคลมเอาไว้

อัตราเร่งจาก 0-100 กิโลเมตร/ชั่วโมง เปิดแอร์ ให้ระบบเปลี่ยนเกียร์แบบอัตโนมัติ ใช้เวลาประมาณ 15.88 วินาที และผ่านระยะทาง 400 เมตร ในเวลา 19.75 วินาที

ส่วนอัตราเร่ง ขับแบบเลือกเปลี่ยนเกียร์เอง ความเร็วจาก 0-100 กิโลเมตร/ชั่วโมง ใน 15.10 วินาที และผ่านระยะทาง 400 เมตร ในเวลา 18.95 วินาที

โดยผู้ขับพบว่า การขับแบบการเปลี่ยนเอง จากเกียร์ 1 มาเป็นเกียร์ 2 ต้องทำในรอบเครื่องยนต์ประมาณ 5,000 รอบ/นาที หากเปลี่ยนในรอบเครื่องยนต์ 5,500 รอบ/นาทีขึ้น ระบบจะไม่สามารถเปลี่ยนเกียร์ได้ทัน เพราะกว่าระบบจะทำงานเสร็จและเปลี่ยนเป็นเกียร์ 2 ให้ รอบเครื่องยนต์ก็พุ่งสูงกว่า 6,000 รอบ/นาที ทำให้เกียร์เปลี่ยนขึ้นให้โดยอัตโนมัติ ซึ่งเป็นไปตามโปรแกรมที่ถูกตั้งไว้เพื่อป้องกันความเสียหายของเครื่องยนต์และระบบเกียร์ กลายเป็นว่าแทนที่จะเข้าเกียร์ 2 แต่รอบเครื่องยนต์สูงเกินไปเกียร์จึงเปลี่ยนมาเป็นเกียร์ 2 เอง ส่วนคำสั่งของผู้ขับที่โยกเกียร์ขึ้นไปแล้วนั้น (ผู้ขับต้องการเข้าเกียร์ 2) กลายเป็นการเข้าเกียร์ 3 แทน

วัดแรงม้าบนเครื่องไดโนเทสต์ แรงม้าจากเครื่องยนต์ไม่ผ่านระบบขับเคลื่อนมีกำลังสูงสุด 74.4 แรงม้า(BHP) ที่ 5,640 รอบ/นาที ใกล้เคียงกับแรงม้าที่โปรตอนเคลมไว้ที่ 74 แรงม้า ที่ 5,500 รอบ/นาที ส่วนแรงม้าที่ล้อ หรือแรงม้าลงพื้นจริงมี 52.9 แรงม้า ที่ 5,640 รอบ/นาที มีแรงม้าหายไป 21.5 แรงม้า มีแรงบิดสูงสุด 11.0 กก.-ม. ที่ 4,445 รอบ/นาที เพิ่มขึ้นจากสเปกที่เคลมไว้เล็กน้อย (ดูได้จากกราฟแรงม้า)

เกาะเกินคาดกับช่วงล่างฟีบิโอโลตัส

แม้ว่าจะเป็นแฮทช์แบ็กคันเล็กระบบกันสะเทือนหน้าแบบอิสระแม็กเฟอร์สันสตรัท ด้านหลังแบบทอร์ชันบีมคอยล์สปริง ยางแค่ 175/50R15 แต่ที่มวิศวกรรมของโลตัสที่มีส่วนในการพัฒนา และ

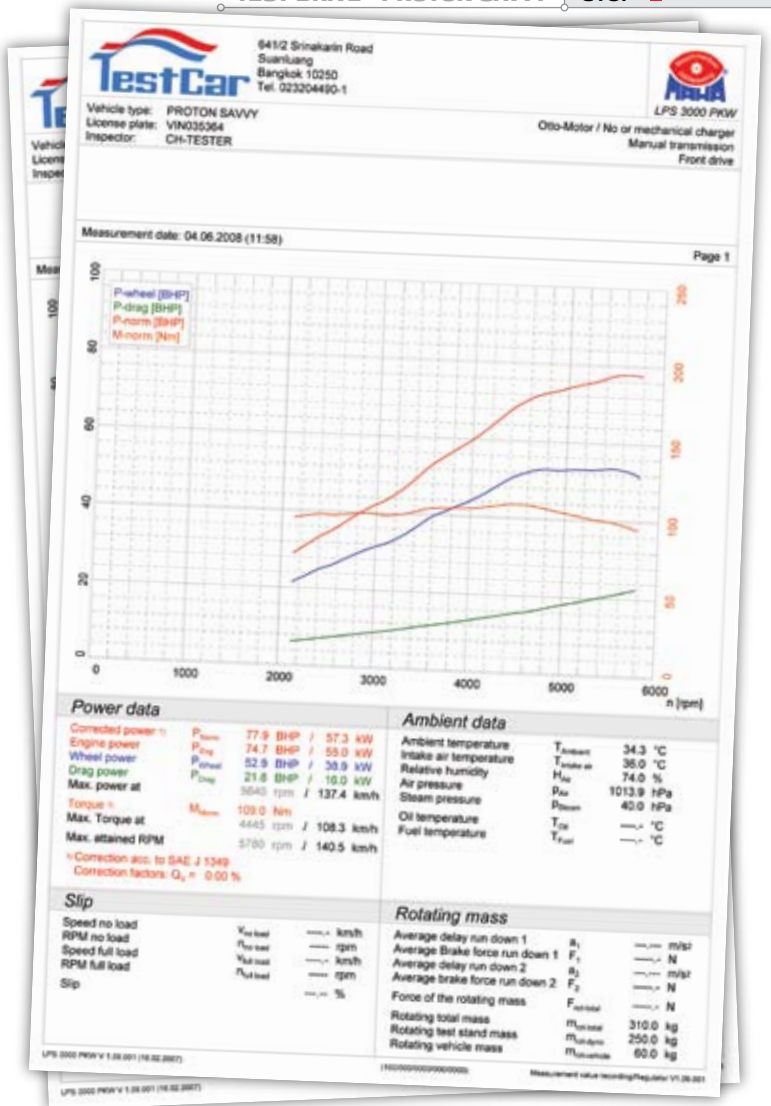


ออกแบบระบบช่วงล่างของชาฟวีก็สามารถสร้างความแตกต่าง และเป็นกลายเป็นจุดขายอีกประการของชาฟวี โดยบอกได้เลยว่าสมรรถนะการยึดเกาะถนนดีเกินตัว ในความเร็วต่ำไม่ถึงกับนุ่มนวลเหมือนกับซีดานแต่ไม่ถึงกับแข็งกระด้างเพราะใช้ก้อปและสปริงเซ็คตัวไว้แข็งเพื่อความเร็วสูงไว้ด้วย ริงด้วยความเร็วประมาณ 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง ถือว่าให้ความมั่นใจได้ดีเกินคาด ถ้าความเร็วสูงขึ้นก็สามารถไว้ใจได้ ไม่ถึงกับเกาะหนึบแต่ก็ให้ความรู้สึกว่ามีคนดีสำหรับรถยนต์ขนาดเล็ก

มีคู่แข่งไม่มากนัก คู่แข่งถ้าเลือกใช้

● โปรตอน ชาฟวี ถือว่ามีคู่แข่งในตลาดไม่มากนัก ถ้านับกันจริงๆ ก็มีเพียง 2 รุ่น คือ เกีย พิคันโต จากประเทศเกาหลีใต้ และนาชา ฟอซ่า คู่แข่งเพื่อนร่วมชาติมาเลเซีย แต่ทั้ง 2 รุ่นเสียเปรียบโปรตอน ชาฟวีในเรื่องขนาดตัวถังที่ชาฟวีมีขนาดใหญ่ที่สุดในกลุ่ม และทั้งคู่อีกมีเครื่องยนต์ซีซีน้อยกว่าเล็กน้อย คือ 1,100 ซีซี ส่วนราคา

พิกัดไม้ราคาแพงกว่าเพราะเป็นรถที่นำเข้ามาทั้งคันจากเกาหลีใต้คือ มีราคาเริ่มต้น 499,000 บาท ส่วนนาซ่าแม้จะเป็นน้องใหม่เปิดตัวตามมาทีหลัง ด้วยราคาที่ต่ำกว่าซาฟวีและชูประเด็นเรื่องความประหยัดน้ำมันมาเป็นหลักแต่มีเฉพาะเกียร์ธรรมดาให้เลือกเท่านั้น และเป็นรองในเรื่องของศูนย์บริการ เพราะตั้งแต่เปิดตัวเมื่อปลายปี 2007 โปรตอนเดินหน้าขายศูนย์บริการทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจุดนี้จะเป็นจุดแข็งที่สำคัญที่ทำให้โปรตอนนำหน้าคู่แข่งอยู่ก้าวหนึ่งเสมอในช่วงแรก



เรื่องความน่าเชื่อถือพอๆ กัน เพราะทั้งสามยี่ห้อ ถือว่าเป็นรถยนต์ทางเลือกที่เข้ามาเสริมช่องว่างในตลาดรถยนต์ที่ขาดหายไป ส่วนจะเลือกซาฟวีรุ่นใดให้คุ้ม คงต้องมาดูที่เรื่องการใช้งานเป็นหลัก ซาฟวีมี 2 รุ่นย่อยด้วยกันที่ในตลาดคือรุ่น HIGH LINE ที่มีเกียร์แบบ AMT ให้เลือกเพียงอย่างเดียว กับอุปกรณ์ที่เพียบพร้อมอย่างเช่น เอบีเอส อีบีดี ถุงลมนิรภัยคู่หน้า ล้อแม็กขนาด 15 นิ้ว กับราคา 469,000 บาท

ส่วนรุ่น MEDIUM LINE เป็นรุ่นประหยัดมีเกียร์ให้เลือกทั้ง AMT และธรรมดา 5 จังหวะ แต่อุปกรณ์มาตรฐานจะไม่มีเอบีเอส อีบีดี ถุงลมนิรภัยคู่หน้า และใช้ล้อแม็กขนาด 14 นิ้ว ราคาของรุ่น MEDIUM LINE เกียร์ AMT ราคา 439,000 บาท และรุ่น MEDIUM LINE เกียร์ธรรมดา 5 จังหวะ ราคา 399,000 บาท

หากไม่สนใจว่าต้องเป็นยี่ห้อคุ้นเคย หรือว่าต้องเป็นยี่ห้อที่ตลาดยอมรับ ไม่สนราคาขายต่อเพราะราคาน่าจะตกลงมาเยอะแน่ในช่วงแรก โปรตอน ซาฟวี ถือว่าเป็นทางเลือกใหม่ที่นำทดลองเมื่อคิดถึงการใช้งานที่คุ้มค่างับราคาที่ต้องจ่าย



ขอบคุณ **ร้านสัมพันธ์**
เกษร-วณิชร์
เอื้อเฟื้อสถานที่

PROTON SAVVY

- **แบบตัวถัง** แอ่ง/เบ็ค 5 ประตู • **แบบเครื่องยนต์** แบบเบน 4 สูบ SOHC 16 วาล์ว • **ความจุระบอกลูก** 1,145 ลิตร • **อัตราส่วนการอัด** โปรเนอ
- **กรบอกลูก** x **ช่วงชัก** 69.0 x 76.8 มม. • **กำลังสูงสุด** 74 แรงม้า ที่ 5,500 รอบ/นาที • **แรงบิดสูงสุด** 10.5 กก.-ม. ที่ 4,250 รอบ/นาที
- **ระบบส่งกำลัง** ธรรมดา 5 จังหวะ: คลัตช์อัตโนมัติ • **ระบบบังคับเลี้ยว** แร็กอินดีเพนียบพร้อมพาวเวอร์ไฟฟ้า • **ระบบขับเคลื่อน** 2 ล้อหน้า • **ระบบกันสะเทือนหน้า** เบ็คอัพออสันสตริต คอยล์สปริงพร้อมเหล็กกันโคลง • **ระบบกันสะเทือนหลัง** ทอร์ชั่นบาร์ • **ระบบเบรกหน้า/หลัง** ดิสก์พร้อมครีสมเบรคความร้อน/ดรัม ีบีเอส อีบีดี
- **พู่้านาย** บริษัท พรอนส โอโตเซลส์ จำกัด • **โทรศัพท์** 0-2579-0888 • **เว็บไซต์** www.proton.com

SPECIFICATIONS

SPECIFICATIONS