

# CHEVROLET CAPTIVA VCDi 2.0 LT



## รุกด้วยทางเลือกใหม่... ขุมพลังดีเซล



หลังปักหลักในเมืองไทยได้อย่างมั่นคง และได้รับความเชื่อมั่นจากผู้บริหารโลกมากพอควร เชฟโรเลตก็ขยายแนวรุกด้วยรถยนต์หลากหลายประเภท ล่าสุดรุกตลาดเอสยูวีด้วยแคปติวา สร้างจุดเด่นด้วยรุ่นย่อย VCDi เครื่องยนต์ดีเซลคอมมอนเรลเทอร์โบ และระบบช่วงล่าง SELF-LEVELIZER กับราคา 1.56 ล้านบาท ลองลุ้นกันว่ากระแสดังกล่าวจะมาจากเจ้าตลาดได้แค่ไหน

• เชฟโรเลต บุกตลาดเอสยูวีด้วยแคปติวา แบ่งเป็น 2 รุ่นหลัก คือ เบนซิน 2.4 และดีเซล 2.0 โดยมองว่าคนที่ซื้อรถประเภทนี้ไม่ได้ลุยหนัก จึงมีรุ่นขับเคลื่อน 2 ล้อให้เลือกด้วย หลังจากทดสอบรุ่น 2.4 LT 4x4 ไปไม่นาน ทีมงานไทย ไดรฟ์เวอร์ก็ได้โอกาสทดสอบรุ่น 2.0 LT VCDi เครื่องยนต์ดีเซลคอมมอนเรลเทอร์โบ 4x4 ซึ่งนับเป็นรุ่นสูงสุดของแคปติวาในเมืองไทย

### ภายนอกภายในแทบไม่แตกต่าง

• รูปลักษณ์ของรุ่นเบนซิน 4x4 ที่เคยทดสอบไปแล้ว เมื่อเปรียบเทียบกับรุ่นดีเซล 4x4 พบว่าแทบไม่แตกต่างกัน มีแค่ตัวอักษรที่ของระบายอากาศด้านข้างเปลี่ยนจาก 2.4 L ในรุ่นเบนซินเป็น VCDi ล้อ

แม็ก 17 นิ้ว ยาง 235/60 R17 เหมือนรุ่นเบนซินอีกเช่นกัน การตกแต่งภายในก็แทบแยกไม่ออกว่าต่างกับรุ่นเบนซินตรงไหน ต้องดูที่ชุดมาตรวัดจึงพอเดาได้ว่าเป็นรุ่นดีเซล เนื่องจากมาตรวัดรอบเริ่มขีดแดงที่ 4,500 รอบ/นาที อุปกรณ์มาตรฐานเหมือนรุ่นเบนซิน 4x4 เช่น เบาะและพวงมาลัยหุ้มหนัง ระบบปรับอากาศแยกส่วน จอแสดงข้อมูลการขับ วิทยุซีดี MP3 แบบ 6 แผ่น ครุสคอนโทรล พวงมาลัยมัลติฟังก์ชัน ปลอดภัยด้วยแอร์แบ็กคู่หน้า แกนพวงมาลัยยุบตัว เบ้าเบรกนิรภัย ระบบล็อกประตูอัตโนมัติเมื่อความเร็วเกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ที่ปัดน้ำฝนพร้อม RAIN SENSOR

รุ่นดีเซล 4x4 มีน้ำหนักตัวรถประมาณ 1,910-1,980 กิโลกรัม เทียบกับรุ่นเบนซิน 4x4 ประมาณ 1,845-1,930 กิโลกรัม ต่างกันประมาณ 50-65 กิโลกรัม หรือเท่ากับคนหนึ่งคน





## เครื่องยนต์ดีเซล...หนึ่งในไฮไลต์ของรุ่น

• แคปติวา VCDi 2.0 LT 4x4 ใช้เครื่องยนต์ดีเซลคอมมอนเรล เทอร์โบแปรผัน ความจุ 2,000 ซีซี ให้กำลังสูงสุด 150 แรงม้า ที่ 4,000 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุด 32.6 กก.-ม. ที่ 2,000 รอบ/นาที ขับเคลื่อน 4 ล้ออัตโนมัติ AWD ส่งกำลังด้วยเกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะ TIPTRONIC อัตราทดเกียร์ 1-5 เหมือนรุ่นเบนซิน ต่างกันที่เฟืองท้ายของรุ่นดีเซลซึ่งมีอัตราทด 2.397 ส่วนเบนซินใช้อัตราทด 2.606

เห็นสเปกแล้วคนที่รั้งเกียร์เครื่องยนต์ดีเซลอาจต้องเปลี่ยนใจ เพราะเครื่องยนต์ดีเซลยุคใหม่ไม่ด้อยสมรรถนะ ไม่ต้องพึ่งความจุหรือซีซีเพียงอย่างเดียวในการสร้างแรงม้า แต่ใช้การออกแบบและเทคโนโลยีใหม่ๆ ช่วยให้มีแรงม้าและแรงบิดในระดับเกินพอสำหรับการใช้งานทั่วไป และคงไว้ซึ่งจุดเด่นเรื่องการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง

แรงม้า 150 ตัว กับน้ำหนักรถเปล่า 1,910-1,980 กิโลกรัม ม้า 1 ตัวต้องแบกน้ำหนัก 12.73-13.2 กิโลกรัม เมื่อมีผู้ขับขี่โดยสารและสัมภาระ ก็ต้องแบกน้ำหนักมากขึ้นตามสัดส่วน ที่มันงานไม่ยากเดา อัตราเร่งล่วงหน้าว่าจะอืดหรือไม่ เพราะระยะหลังรถดีเซลหลายรุ่นมีอัตราเร่งดีเกินคาด

ผู้ขับและผู้โดยสารหนักรวมกันเกือบ 170 กิโลกรัม การขับใช้งานในเมืองไม่อืดอืด กัดคันแรงนิดๆ รถก็พุ่งออกตัวได้อย่างทันใจ ไม่มีปัญหาแม้ขับในการจราจรแบบเร่งๆ หยุดๆ ส่วนหนึ่งเป็นเพราะแรงบิดสูงสุดอยู่ในรอบต่ำแค่ 2,000 รอบ/นาที

ลองอัตราเร่งแบบกดคันเร่งมิดตั้งแต่ออกตัว เข้าเกียร์ D เท้าขวาเหยียบเบรกไว้ เมื่อพร้อมก็ยกเท้าขวาออกจากแป้นเบรกมากัดคันเร่งมิด พบว่ามีอาการเดียวกับรถดีเซลหลายรุ่นที่เคยทดสอบมา แม้แต่รถคันละ 3 ล้านกว่าบาทก็เป็น คือ ช่วงประมาณครึ่งวินาที



แรกที่กดคันเร่งลงไป เครื่องยนต์จะไม่มีอาการตอบสนองใดๆ เป็นเพราะช่วงนั้นรอบเครื่องยนต์ยังได้ขึ้นมาไม่มาก ทำให้ไอเสียมีปริมาณและความเร็วต่ำ จึงปั่นใบพัดไอเสียของเทอร์โบให้หมุนได้ช้า ส่งผลให้มีไอดี้อัดเข้าเครื่องยนต์ไม่มากนัก เมื่อรอบขึ้นมาถึง 1,500-2,000 รอบ/นาที เครื่องยนต์จะดึงให้รถพุ่งไปข้างหน้าอย่างรวดเร็ว

ทดสอบโดยขับแบบปกติ คือ เข้าเกียร์ D เท้าขวาเหยียบเบรก จากนั้นยกเท้าขวามากัดคันเร่งสุดค้างไว้กระทั่งเครื่องมือส่งสัญญาณว่าเสร็จสิ้นการทดสอบ โดยใช้เวลารอบละประมาณ 30 วินาที ความเร็วสูงสุดในตาราง จึงไม่ใช่ความเร็ว

สูงสุดที่รถทำได้ แต่เป็นความเร็วสูงสุดเมื่อออกวิ่งจากจุดหยุดนิ่งเป็นเวลา 30 วินาที ตัวเลขในการทดสอบ 400 เมตร ชุดหน้าคือเวลาหน่วยเป็นวินาที และชุดหลังคือความเร็วหน่วยเป็นกิโลเมตร/ชั่วโมง โดยเปรียบเทียบกับรุ่นเบนซิน 2.4 LT 4x4 ที่เคยทดสอบ

	2.0 ปีเตอร์	2.4 ปีเตอร์	2.0 ปีเตอร์	2.4 ปีเตอร์
400 M	18.57@116.8	19.52/111.4	18.20@119.6	19.50/110.9
250 M	13.70	14.40	13.43	14.32
100 M	7.60	8.02	7.52	7.98
MAX SPEED	142.4	130.5	146.0	131.5
0-140 KPH	28.25	-	26.20	-
0-120 KPH	19.82	22.95	18.27	23.20
0-100 KPH	13.38	15.40	12.42	15.48
0-80 KPH	8.98	10.12	8.42	10.05
0-60 KPH	5.33	6.20	5.20	6.07
0-40 KPH	2.82	3.35	2.80	3.35
0-20 KPH	1.20	1.08	1.23	1.07

จากตัวเลขจะพบว่าช่วงความเร็วต่ำ 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งเป็นช่วงที่รถเพิ่งขยับตัว รุ่นเบนซิน 2.4 ใช้เวลาน้อยกว่าเพราะกดคันเร่งแล้วไม่ต้องรอรอบ แต่หลังจากความเร็วสูงขึ้น เครื่องยนต์ดีเซลมีไอเสียมากขึ้นในการปั่นใบพัดไอเสีย อัตราเร่งก็เริ่มแซงหน้ารุ่นเบนซิน และนำตลอดทุกช่วงความเร็วที่เหลือ นอกจากนี้รุ่นดีเซลยังสามารถทำความเร็วได้ถึง 140 กิโลเมตร/ชั่วโมง ภายในเวลาไม่เกิน 30 วินาที

สำหรับการเดินทางด้วยความเร็วนี้ๆ จะใช้รอบเครื่องยนต์ดังนี้

ความเร็ว	รอบเครื่องยนต์
80 กม./ชม.	1,600 รอบ/นาที
90 กม./ชม.	1,800 รอบ/นาที
100 กม./ชม.	2,000 รอบ/นาที
110 กม./ชม.	2,100 รอบ/นาที
120 กม./ชม.	2,200 รอบ/นาที
130 กม./ชม.	2,300 รอบ/นาที
140 กม./ชม.	2,400 รอบ/นาที
150 กม./ชม.	2,600 รอบ/นาที
160 กม./ชม.	2,800 รอบ/นาที

## ช่วงล่างหนีบเหมือนเดิม

• ทีมงานเคยทดสอบแคปติวา รุ่นเบนซิน และประทับใจในประสิทธิภาพของช่วงล่าง เมื่อได้ทดลองขับรุ่นดีเซลก็ให้ความรู้สึกไม่แตกต่างกัน ในช่วงทางเรียบตรงและมีลมพัดด้านข้างค่อนข้างแรงยังสามารถกดคันเร่งไล่ความเร็วขึ้นไปถึง 180 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยไม่รู้สึกเครียดในการบังคับควบคุม ตัวรถยังคงนิ่งไม่มีอาการส่ายหรือวูบวาบให้หวาดเสียว ความโคลงมีให้สัมผัสไม่มากนักโดยเฉพาะเมื่อเทียบกับความสูงของตัวรถ

ระบบช่วงล่างเหมือนรุ่นเบนซิน ด้านหน้าอิสระแม็กเฟอร์สัน-สตรัท ด้านหลังมัลติลิงก์ 4 จุดยึด โดดเด่นด้วยระบบ SELF-LEVELIZER ในรถเอสยูวีทั่วไปเมื่อบรรทุกสัมภาระจำนวนมาก หรือมีผู้โดยสารด้านหลังหลายคน ทำให้ด้านหลังยุบตัวต่ำกว่าด้านหน้า ส่งผลให้รถเสียสมดุล แคปติวาจึงเพิ่มระบบช่วงล่างด้านหลังยกตัวอัตโนมัติ เพื่อปรับตัวรถทั้งคันให้มีความสมดุลตลอดเวลา

ต้องบอกไว้ก่อนว่าระบบ SELF-LEVELIZER ไม่ได้ยกตัวแบบจับปล้นทันที แต่จะค่อยๆ ปรับระดับให้สัมพันธ์กับด้านหน้า และไม่ได้อัปยกตัวขึ้นมาสูงเท่ากับตอนที่ไม่มีน้ำหนักบรรทุก



SELF-LEVELIZER จะปรับระดับความสูงให้เหมาะสมกับด้านหน้า ส่งผลให้รถมีการทรงตัวที่ดีแม้บรรทุกหนัก

ระบบเบรกเป็นอีกหนึ่งความประทับใจที่ตรงกันของทีมงาน เพราะสามารถกำหนดระยะเบรกได้ง่ายๆ ผ่านน้ำหนักเท้าขวาที่กดลงบนแป้น เบรกแบบนุ่มนวลก็ทำได้ดี เบรกแบบฉุดเฉื่อยก็ให้ความมั่นใจ ไม่มีอาการไหลหรือเบรกไม่อยู่

### ใส่ตัวช่วยอิเล็กทรอนิกส์มาเต็มๆ

- เซฟโรเลตใส่ตัวช่วยเพิ่มความมั่นคงในการขับให้แคปติวาดีเซล 4x4 แบบครบๆ ถึง 6 ฟังก์ชัน ในส่วนของระบบเบรกประกอบด้วย ABS ป้องกันล้อล็อก กระบี่เบรกเติมที่โดยล้อไม่ล็อก สามารถบังคับทิศทางหลบหลีกได้ ระบบเสริมแรงเบรกไฮดรอลิก HBA คำนวณความเร็วที่กดลงบนแป้นเบรก ถ้าพบว่าผู้ขับขี่ต้องการเบรกฉุกเฉิน แต่ยังเหยียบเบรกไม่แรงพอ ระบบจะเพิ่มแรงเบรกให้โดยอัตโนมัติ ระบบกระจายแรงเบรกด้วยอิเล็กทรอนิกส์ EBD กระจายแรงเบรกไปยังล้อหน้าและล้อหลังอย่างเหมาะสมในทุกสภาพการขับขี่ ช่วยลดระยะเบรกให้สั้นที่สุด

ในส่วนของ การทรงตัวประกอบด้วยระบบป้องกันล้อหมุนฟรี TCS ถ้าล้อใดล้อหนึ่งเริ่มหมุนฟรีซึ่งอาจเกิดจากผิวถนนลื่น ระบบจะสั่งลดกำลังขับเคลื่อนที่ส่งไปยังล้อที่หมุนฟรี ทำงานร่วมกับระบบขับเคลื่อน 4 ล้ออัตโนมัติ ACTIVE ON DEMAND 4WD ระบบควบคุมเสถียรภาพ ESP รับสัญญาณจากการเคลื่อนที่ของรถและองศาของพวงมาลัย ถ้าคำนวณพบว่ารถมีโอกาสเสียสมดุล ระบบจะสั่งเบรกในล้อที่เหมาะสม และลดกำลังของเครื่องยนต์ เพื่อให้รถกลับสู่สภาวะสมดุลและอยู่ในการควบคุม

อีกระบบที่น่าสนใจและน่าจะมีในรถยนต์สูงคือ ระบบป้องกันการพลิกคว่ำ ARP ตรวจจับแรงเหวี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงกะทันหันหรือเข้าโค้ง เมื่อพบว่ารถมีโอกาสพลิกคว่ำ ก็จะสั่งเบรกไปยังล้อทั้ง 4 ด้วยแรงดันน้ำมันเบรกที่เหมาะสม และระบบที่ออกแบบมาสำหรับขาลุยคือ HDC ควบคุมความเร็วขณะลงทางลาดชัน เครื่องยนต์และเบรกจะถูกสั่งให้ทำงานสัมพันธ์กันโดยอัตโนมัติ เพื่อจำกัดความเร็วในการลงเนินของรถ เพิ่มความเสถียรในการขับและเพิ่มความปลอดภัย

มี 5 ระบบที่มีเฉพาะในรุ่นดีเซล 4x4 เท่านั้น คือ TCS, ESP, HBA, HDC และ ARP แต่ก็ไม่ควรประมาทขับแบบไม่ระมัดระวังหรือหวังพึ่งระบบเพียงอย่างเดียว เพราะปัจจัยหลักของความปลอดภัยคือ ผู้ขับ ต้องขับด้วยความไม่ประมาท เมื่อเกิดเหตุสุดวิสัยจึงใช้ตัวช่วย ไม่ใช่ขับเพื่อให้ตัวช่วยทำงานอยู่ตลอดเวลา

### เสียงและความสะดวก...ไม่มาก

- เชื่อว่าหลายคนอยากซื้ออยากใช้รถนั่งเครื่องยนต์ดีเซล ไม่สงสัยเรื่องสมรรถนะเพราะถูกรถปิกอัพบ้างขับแข่งเป็นประจำ แต่หวังเรื่องเสียงดังและการสั่นสะเทือน รถนั่งราคาแพง 3-4 ล้านใช้เครื่องยนต์ดีเซลได้เพราะรถแพง ทำดีแค่ไหนก็ได้ แต่กับรถดีเซลราคาปานกลางๆ จะเก็บเสียงและการสั่นสะเทือนได้ดีแค่ไหน

เรื่องนี้ไม่ยาก ขับรถไปโชว์รูมเซฟโรเลตซึ่งมีกว่า 90 สาขาทั่วไทย บอกพนักงานขายว่าอยากลองขับแคปติวาดีเซล 4x4 ขึ้นไปนั่งอย่าเพิ่งลองฟังชุดเครื่องเสียง แต่ลองขับพร้อมจับอาการสั่นสะเทือนและเสียงดังในความเร็วดังๆ ถ้าคิดว่าเสียงไม่ดังรถไม่สั่นแล้วอยากได้ ก็ไม่มีเหตุผลที่จะไม่ซื้อ

บางคนลองรถดีเซลด้วยการสตาร์ทเครื่องแล้วออกมายืนฟังเสียงนอกรถ ก็ไม่เข้าใจเหมือนกันว่าจะซื้อรถไปเพื่อสตาร์ทเครื่องแล้วยืนดู หรือจะซื้อไปเพื่อขับอำนวยความสะดวกในการเดินทางกันแน่ เสียงเครื่องยนต์ดีเซลยังไวกี่ดังกว่าเบนซินบ้าง ถึงต้องแนะนำให้ทดลองขับ เพื่อทดสอบการเก็บเสียงและการดูดซับแรงสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น



ในหัวข้อนี้ที่ทีมงานถือว่า ‘สอบผ่าน’ ทั้งเสียงและความสั่นสะเทือนตลอดการขับใช้งานทั่วไป มีให้สัมผัสน้อยมาก ยกเว้นเล่นกันแรงๆ ลากรอบถึงขีดแดง หรือตีคิกดาวนัวร์ดเดียว 2 เกียร์ เสียงและความสั่นสะเทือนก็จะมาให้สัมผัสมากขึ้น ถ้าใจร้อนเท้าหนักแล้วยังอยากประหยัดใช้ดีเซล ก็ต้องยอมรับด้วย

## ประหยัดตามสไตล์ดีเซล

• การทดสอบครั้งนี้มีเวลาจำกัด จึงไม่ได้ทดลองวัดอัตราสิ้นเปลืองแบบที่เคยทำเป็นปกติ แต่ใช้วิธีเติมน้ำมันเต็มถังอีกครั้งหลังจากเติมน้ำมันแล้วตอนรับรถ เซตศูนย์จากนั้นก็ใช้งานปกติทั้งในเมืองและขับออกต่างจังหวัดเพื่อถ่ายภาพ ใช้ความเร็วเต็มที่เพราะเร่งรีบพอควร หลายช่วงที่ถนนโล่งก็กดคันเร่งพาเข็มวัดความเร็วขึ้นไปแตะเลข 180 กิโลเมตร/ชั่วโมง รวมทดสอบอัตราเร่งทั้งเปิดแอร์และปิดแอร์ประมาณ 10 รอบ

เมื่อเสร็จสิ้นการทดสอบก็เติมน้ำมันอีกครั้ง โดยต้องเติมเพิ่ม 31.254 ลิตร กับระยะทาง 368.2 กิโลเมตร คิดเป็นอัตราสิ้นเปลือง 11.78 กิโลเมตร/ลิตร ถือว่าดีจนน่าตกใจ เพราะไม่มีการประคองคันเร่งเลยรอบ ถ้าขับความเร็ว 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง หนึ่งและต่อเนื่องน่าจะได้ถึง 13-14 กิโลเมตร/ลิตร

## มุมมองทางการตลาด

• ผู้ซื้อรถส่วนใหญ่มักใช้ ‘ราคา’ เป็นปัจจัยหลักในการตัดสินใจซื้อรถ จึงทำให้รถต่างประเภทแต่ราคาใกล้เคียงกัน กลายเป็นคู่แข่งทางการตลาดอย่างช่วยไม่ได้ แต่ถ้าผู้ซื้อเจาะจงว่าต้องการเอสยูวี (ไม่ใช่พีวีวี ที่มีพื้นฐานมาจากรถบิกอัพ) เครื่องยนต์ดีเซล ในงบประมาณล้านกลางๆ แคปติวาก็จะเป็นทางเลือกเดียวแบบไร้คู่แข่ง แต่อย่างไรก็ตามผู้ซื้อส่วนใหญ่เลือกรถตามงบประมาณ ทำให้แคปติวามีคู่แข่งเพิ่มขึ้นอีกหลายราย

เซฟโรเลต แคปติวา ดีเซล 4x4 เกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะ ยกกระดานสูงสุดของเครื่องยนต์ดีเซลยุคใหม่ คงจุดเด่นเรื่องความประหยัด ปลอดภัยเรื่องอึด ควันดำ สั่นสะเทือน และเสียงดัง อุปกรณ์มาตรฐานเพียบพร้อม กับราคาที่ตั้งไว้ 1.56 ล้านบาท...คุ้มหรือไม่ ทดลองขับแล้วถามตัวเอง



## CHEVROLET CAPTIVA VCDi 2.0 LT

• แบบตัวถัง	เอสยูวี 5 ประตู
• เครื่องยนต์	ดีเซล 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว คอมมอนเรล เทอร์โบแปรผัน
• ความจุกระบอกสูบ	1,991 ซีซี
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	83 X 92 มิลลิเมตร
• อัตราส่วนการอัด	17.5:1
• กำลังสูงสุด	150 แรงม้า ที่ 4,000 รอบ/นาที
• แรงบิดสูงสุด	32.6 กก.-ม. ที่ 2,000 รอบ/นาที
• ระบบส่งกำลัง	อัตโนมัติ 5 จังหวะ TIPTRONIC
• ระบบขับเคลื่อน	4 ล้ออัตโนมัติ ACTIVE ON DEMAND 4WD
• ระบบบังคับเลี้ยว	แร็คแอนคัมพีนีเยนพร้อมพาวเวอร์
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ แม็กเฟอร์สันสตรัท พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบกันสะเทือนหลัง	อิสระ บัลลิสติก พร้อมระบบ SELF-LEVELIZER
• ระบบเบรกหน้า/หลัง	ดีสก์มีครีบบายความร้อนทั้ง 4 ล้อ พร้อมเอบีเอส และอีบีดี
• ผู้จำหน่าย	บริษัท เชฟโรเลต เซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด
• โทรศัพท์	0-2791-3400
• เว็บไซต์	www.chevrolet.co.th