



HONDA CR-V 2.0 2WD

รถเก๋งยกสูงไว้ลุยเลิกา

ฮอนด้า ซีอาร์-วี ตอบโจทย์ลูกค้ากลุ่มใหญ่
ที่เน้นใช้งานในเมืองเป็นหลักด้วยรุ่นขับเคลื่อน 2 ล้อ
เด่นกว่าคู่แข่งด้วยห้องโดยสารที่โปร่งโล่ง
ยาวใหญ่ช่วงล่างยกสูงลุยได้แบบเบาๆ
คงไว้ซึ่งความนุ่มนวลลื่นไต่ลื่น จับคู่กับขุมพลัง 2,000 ซีซี
i-VTEC 150 แรงม้า บีรอกเก็วคอมแพ็คที่รุ่นท็อป
ด้วยราคา 1.18 ล้านบาท

• ฮอนด้า ซีอาร์-วี โฉมปัจจุบันนับเป็นรุ่นที่ 3 ในเมืองไทย
หลังจากประสบความสำเร็จอย่างสูงตั้งแต่รุ่นแรกปี 1996 โดย
เป็นซีอาร์-วีรุ่นแรกในไทยที่มีระบบขับเคลื่อน 2 ล้อหน้าให้
เลือกในรุ่นย่อย 2.0 i-VTEC S ซึ่งเป็นรุ่นที่ทีมงานไทย
ไดร์ฟเวอร์ได้รับมาทดสอบ

ลุยบนความโอบเอี้ยว

• ครั้งแรกที่เห็นหน้าตาของซีอาร์-วี ใหม่ อาจรู้สึกแปลกตาโดย
เฉพาะด้านหน้า เป็นเพราะย้ายช่องดักลมในกันชนขึ้นมาไว้ด้านบน
ต่อกับกระจังหน้า ส่วนล่างของกันชนหน้า-หลัง และกาบข้างปัดลาย
นูนคล้ายกันแครงก์ของรถออฟโรด แต่ของซีอาร์-วี เป็นพลาสติกเน้น
ความสวยงามและเสริมความดูดีัน มุมกันชนมีหูลมเตรียมไว้ให้ใส่
สปอตไลท์

ด้านหลังคงเอกลักษณ์ของซีอาร์-วี ตั้งแต่รุ่นแรกด้วยไฟท้าย
ตรงตั้ง ประตูบานท้ายเปลี่ยนจากเดิมเปิดออกข้างมาเป็นเปิดขึ้น
ด้านบนเหมือนรถอเนกประสงค์รุ่นอื่น เปิดแล้วใช้เป็นที่บังแดดได้
กระจกบานท้ายแยกเปิดไม่ได้ เพราะเป็นชิ้นเดียวกับประตูบานท้าย
ยางอะไหล่ย้ายไปเก็บไว้ใต้ห้องเก็บสัมภาระในรถ ไม่เกะกะหรือ
เตะตาหัวขโมย



มิติตัวถังมีความยาว 4,529 มิลลิเมตร กว้าง 1,820 มิลลิเมตร สูง 1,679 มิลลิเมตร ฐานล้อ 2,620 มิลลิเมตร ระยะต่ำสุดถึงพื้น 185 มิลลิเมตร น้ำหนัก 1,505 กิโลกรัม

ภายในกว้างโปร่งสบาย

• หลายคนเปลี่ยนจากรถเก๋งมาใช้เอสยูวีไม่ได้เพราะจะเอาไปลุยที่ไหน แต่ชอบใจที่ห้องโดยสารกว้างขวางสบายกว่า ในขณะที่มิติตัวถังภายนอกก็ใกล้เคียงรถเก๋งคอมแพคต์ ขับในที่คับแคบก็ไม่ลำบาก แต่นั่งสบายกว่ากันเยอะ

ซีอาร์วี ใหม่ คงคอนเซ็ปต์จากรุ่นเดิม ออกแบบห้องโดยสารให้กว้างโปร่งโล่งไม่อึดอัด แผงหน้าปัดและคอนโซลเกียร์รวมอยู่ในชุดเดียวกัน พื้นห้องโดยสารด้านหลังแบนเรียบ และใช้โทนสีอ่อนเพิ่มความกว้างขวางทางสายตา อุปกรณ์อำนวยความสะดวกมีให้ครบครัน แถมด้วยช่องเก็บของทั้งเล็กและใหญ่ในจุดต่างๆ อีกเพียบเหมาะกับสไตล์การใช้งานของรถ

เบาะหลังเลื่อนเดินหน้า-ถอยหลังได้ แยกพับได้ 3 ส่วน 40/20/40 ห้องเก็บสัมภาระด้านท้ายออกแบบใหม่เป็นแบบ 2 ชั้น DOUBLE-DECK CARGO ชั้นบนวางของน้ำหนักไม่เกิน 10 กิโลกรัม ใช้พื้นที่คุ้มทั้งแนวราบและแนวตั้ง

อุปกรณ์อำนวยความสะดวกเหลือเพื่อสำหรับการใช้งานเครื่องเสียงซีดี MP3 และ WMA 6 แผ่น พวงมาลัยมีสวิตช์ควบคุมความเร็วอัตโนมัติ ระบบความปลอดภัยมีแอร์แบ็กคู่หน้า

เข้าไบนั่งครั้งแรกในตำแหน่งผู้โดยสารด้านหน้า รู้สึกว่าพนักพิงมีช่วงโค้งด้านหลังมากเกินไปทำให้นั่งแล้วหลังแอ่น แต่ถ้าขยับสะโพกให้แนบกับพนักพิงก็รู้สึกว่ารูปร่างพอดี เบาะทรงนี้ไม่เหมาะกับท่านั่งแบบกึ่งนั่งกึ่งนอน ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว เวลาขับหรือนั่งในรถยนต์ก็ไม่ควรนั่งท่านี้อยู่แล้ว เพราะเข็มขัดนิรภัยจะทำงานได้ไม่เต็มที่ หากเกิดการชนร่างกายอาจไถลหลุดออกจากเข็มขัดนิรภัย

ลองสลัมมารับตำแหน่งคนขับ เมื่อปรับให้อยู่ในท่านั่งขับที่ถูกต้องแล้วจะรู้สึกว่าเบาะและพนักพิงรองรับร่างกายทุกส่วนได้ดี ขับต่อเนื่องเพื่อทดสอบและถ่ายรูปเป็นระยะทางประมาณ 300 กิโลเมตรก็ไม่ว่างปวดเมื่อย ส่วนคนหลังยิ่งหายห่วง เพราะหลังคาสูงโปร่งและมีที่วางขาเหลือเพื่อ

2,000 ซีซี รุ่นไหนดี...อยู่ที่พู่ใจ

• ในรุ่นหลัก 2,000 ซีซี i-VTEC แบ่งเป็น 2 รุ่นย่อยคือ S ขับเคลื่อน 2 ล้อ และรุ่น E ขับเคลื่อน 4 ล้ออัตโนมัติ ถ้าตัดสินใจได้แล้วว่าทำไม่หนักใจไม่ร้อน เครื่องยนต์ 2,000 ซีซี 150 แรงม้าก็พอใช้งานแล้ว ค่อยมาเลือกรุ่นย่อยกันต่อ...

ระบบขับเคลื่อน 4 ล้ออัตโนมัติ REAL-TIME 4WD ของซีอาร์วี ไม่ได้มีไว้ปีนเขาลุยโคลนสุดโหด แต่เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทรงตัวและการขับเคลื่อนบนทางเรียบเป็นหลัก บนทางเรียบแห้งจะขับเคลื่อนเฉพาะ 2 ล้อหน้าเพื่อประหยัดน้ำมันและสึกหรอต่ำ และจะเปลี่ยนเป็น 4WD เมื่อระบบตรวจพบกำลังจะเสียการทรงตัว โดยจะส่งกำลังไปล้อคู่หลังช่วยรักษาเสถียรภาพโดยอัตโนมัติ ราคารุ่น E 4WD แพงกว่ารุ่น S 2WD 100,000 บาท

บางคนอาจคิดว่ารถขับเคลื่อน 2 ล้อก็วิ่งกันเกลื่อน ฝนตกถนนลื่นก็ไม่เห็นไถลตกถนนกันหมด อยากรประหยัดเงินแสนซื้อรุ่น S 2WD ก็ควรรู้ไว้ก่อนว่าราคาที่ถูกกว่านั้น ไม่ใช่แค่ระบบขับเคลื่อนเพียงอย่างเดียว แต่มีอุปกรณ์อื่นที่แตกต่างด้วย ไล่ดูกันตั้งแต่ภายนอกโดยเปรียบเทียบกับรุ่น E

รุ่น S ไม่มีสปีดโวลต์หน้า ชายกันชนหน้าหลังและกาบข้างเป็นสีดำ (รุ่น 4WD เป็นสีเทาเมทัลลิก) ไม่มีระบบปรับอากาศอัตโนมัติ DUAL ZONE ไม่มีสวิตช์ควบคุมเครื่องเสียงที่พวงมาลัย และไม่มีแอร์แบ็กข้าง ถ้าซื้อรุ่น S มาแล้ว อุปกรณ์บางอย่างติดตั้งเพิ่มเติมเองได้ แต่บางอย่างก็ทำไม่ได้หรืออาจไม่คุ้ม จะเลือกรุ่นไหนต้องแล้วแต่ความต้องการของแต่ละคน

2.0 SOHC i-VTEC 150 ม้า

• ซีอาร์วี รุ่นใหม่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน 4 สูบเป็นพื้นฐาน แบ่งเป็น 2 ระดับความแรง 2.4 DOHC i-VTEC 170 แรงม้า ส่วนรุ่นที่ทดสอบ 2.0 SOHC i-VTEC 150 แรงม้า ที่ 6,200 รอบ/นาที ใช้ลิ้นปีกผีเสื้อไฟฟ้า DBW-DRIVE-BY-WIRE ทำงานสัมพันธ์กับเกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะ มีแรงบิดสูงสุด 19.4 กก.-ม. ที่ 4,200 รอบ/นาที

การขับใช้งานทั่วไปโดยเฉพาะในเมือง การตอบสนองถือว่าน่าพอใจ ไม่ต้องกดคันเร่งลึกเพื่อลากรอบสูงๆ รถก็พุ่งออกไปได้อย่างทันใจ ช่วงออกตัวจากไฟแดงหรือขับแบบวิงๆ หยุดๆ ก็ไม่รู้สึกอึดอัดหลุดจากช่วงรถติดในเมืองขึ้นทางด่วนมุ่งหน้าไปรังสิต ได้ลองสมรรถนะของเครื่องยนต์ในช่วงรอบสูง

ขับแบบไม่รีบร้อน ค่อยๆ กดคันเร่งไล่ความเร็วขึ้นไปตามสภาพการจราจร พบว่าใช้เวลาไม่นานรถก็ทำความเร็ว 120-140 กิโลเมตร/ชั่วโมงได้แบบไม่ต้องรูดคัน และเพิ่มความเร็วไปถึงระดับ 160 กิโลเมตร/ชั่วโมงได้อย่างสบายๆ ใช้เวลาและระยะทางในการไต่ความเร็วไม่มากนัก

ใช้ความเร็วประมาณ 120 กิโลเมตร/ชั่วโมงแล้วกดคันเร่งสุดเพื่อคิกดาวน์ พบว่าเครื่องยนต์ให้การตอบสนองที่ดี รถพุ่งไปข้างหน้าอย่างรวดเร็ว แต่ถ้าใช้ความเร็วเกิน 140 กิโลเมตร/ชั่วโมงขึ้นไป จะเริ่มรู้สึกว่ายืดนิดๆ

เกียร์อัตโนมัติ 5 สปีด

• ตลอดการทดลองขับทั้งในเมืองและทางโล่ง กดคันเร่งลากเกียร์จนสุดหรือคิกดาวน์ สลับเปลี่ยนเกียร์ระหว่าง N R หรือ D เกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะก็ทำงานได้นุ่มนวล ไม่มีการกระตุกหรือกระชากรุนแรง ยิ่งถ้าขับแบบเรื่อยๆ กดคันเร่งแค่กลางๆ เกียร์จะไล่เปลี่ยนสู่เกียร์สูงอย่างนุ่มนวล

ฮอนด้าตั้งใจเพิ่มความสะดวก จึงออกแบบให้เมื่อใส่เกียร์ P ระบบจะปลดล็อกประตูโดยอัตโนมัติ เพราะคิดว่าถ้าอยู่บนถนนยังไม่ถึงที่หมายคงไม่มีใครใส่เกียร์ P ถ้าติดไฟแดงแล้วเมื่อยขาหรือขี้เกียจเหยียบเบรก ก็แค่ใส่เกียร์ N แล้วดึงเบรกมือ จะใส่เกียร์ P เมื่อถึงที่หมายจึงจอดแล้วเตรียมดับเครื่องยนต์

แต่ในความเป็นจริง ยังมีผู้ใช้รถเกียร์อัตโนมัติจำนวนไม่น้อย ที่เมื่อจอดรถติดไฟแดงแล้วเข้าเกียร์ P สังเกตได้จากก่อนออกรถ ไฟถอยหลังจะสว่างขึ้นแวบหนึ่ง เพราะจากเกียร์ จะไปเกียร์ D ต้องผ่านเกียร์ R และเกียร์ N จอดติดไฟแดงเข้าเกียร์ P แล้วปลดล็อกประตูโดยอัตโนมัติ อาจมีแขกไม่ได้รับเชิญเปิดประตูเข้ามาหนึ่งด้วย หรือถึงที่หมายแล้วจอดรถเข้าเกียร์ P แต่ยังไม่ลงจากรถก็อาจโดนบุกรุกได้เช่นเดียวกัน

ใครซื้อไปใช้ก็ระวังเรื่องนี้ด้วย จอดติดไฟแดงเข้าเกียร์ N ดึงเบรกมือก็พอ ถึงที่หมายจอดรถก็ทำแบบเดียวกัน ก่อนลงจากรถค่อยเข้าเกียร์ P

อัตราเร่งที่ความเร็วต่างๆ ใช้เครื่องมือตัวเดิม ทำบนถนนช่วงเดียวกับรถคันอื่นๆ เป็นทางเรียบและตรง สภาพอากาศอาจแตกต่างกันบ้าง เริ่มต้นจอดรถชิดไหล่ทาง เข้าเกียร์ D และเหยียบเบรกไว้ รอให้รถด้านหน้าและด้านหลังโล่งพอควร เมื่อเห็นว่าโล่งก็ยกเท้าขวาออกจากแป้นเบรกมากดคันเร่งมิดแล้วแซ่ไว้ ค่อยๆ เบนเข้าสู่ทางหลักอย่างช้าๆ

เครื่องมือจะเริ่มจับเวลาหลังจากรถขับตัว โดยจะหยุดการจับเวลาหลังจากผ่านไป 30 วินาที ความเร็วสูงสุดในตารางจึงไม่ใช่ความเร็วสูงสุดที่รถทำได้ แต่เป็นความเร็วสูงสุดหลังจากรถออกตัวจากจุดหยุดนิ่งเป็นเวลา 30 วินาที ครั้นนี้ต้องทดสอบอัตราสิ้นเปลืองไปด้วยในตัว จึงทดสอบอัตราเร่งแค่อย่างละ 2 ครั้ง นำค่าที่ดีที่สุดมาตีพิมพ์





อัตราเร่ง HONDA CR-V 2.0 2WD

	ปีเตอร์	ปีเตอร์
400 M	19.20@113.6	18.27@120.4
250 M	14.20	13.57
100 M	8.02	7.72
MAX SPEED	137.2	148.2
0-140	-	25.37
0-120	21.57	18.00
0-100	14.22	12.22
0-80	9.60	8.50
0-60	5.83	5.40
0-40	3.53	3.25
0-20	1.32	1.23

ในรถเกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะหลายรุ่น จะหากรอบที่ความเร็วต่างๆ ได้ยาก เพราะกดคันเร่งลิกไปนิดเดียวเกียร์ก็เปลี่ยนลงต่ำแล้วต้องปล่อยไหลยาวๆ จึงได้รอบที่แน่นอน ซึ่งใช้ทั้งระยะทางและเวลามาก คันนี้โชคดีที่มีระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติครุสคอนโทรล กดคันเร่งไปถึงความเร็วที่ต้องการแล้วล็อกความเร็ว วิ่งไปไม่นานรอบก็จะคงที่จึงจับมันทีก

ความเร็ว (กม./ชม.)	รอบ/นาที
80	1,700
90	1,800
100	1,900
110	2,100
120	2,300
130	2,900
140	3,600
150	3,800
160	4,000



อัตราสิ้นเปลือง...อยู่ที่เท่าขวา

• วันแรกทดลองขับในเมืองและไปสำรวจหาสถานที่ถ่ายภาพ มีทั้งกดคันเร่งสุดๆ เพื่อวัดอัตราเร่ง และไล่ขึ้นสู่ความเร็วสูงเพื่อหากรอบกับความเร็ว เดินทางไปดูสถานที่ถ่ายภาพก็ใช้ความเร็วค่อนข้างสูง 120-140 กิโลเมตร/ชั่วโมง กดคันเร่งแข่งรถซ้ำขีดขวาอยู่บ่อยๆ มีบางครั้งที่จังหวะเหมาะสมแบบไหนก็ได้ กลับมาถึงออฟฟิศ ข้อมูลแจ้งว่า วิ่งไป 271.6 กิโลเมตร ได้อัตราสิ้นเปลืองเฉลี่ย 9.9 กิโลเมตร/ลิตร

รุ่งขึ้นล้างรถและพาช่างภาพไปถ่ายรูป กดเลือกให้แสดงข้อมูลอัตราสิ้นเปลืองแบบ REAL TIME ในรถนั่งกัน 3 คนน้ำหนักรวมประมาณ 200 กิโลกรัม ลองขับแบบเนียนๆ ทำอัตราสิ้นเปลือง REAL TIME ได้สูงสุด 12 กิโลเมตร/ลิตร ไปถึงที่ถ่ายรูปก็กดอัตราสิ้นเปลืองเฉลี่ยดีขึ้นมาหน่อย 10.5-11 กิโลเมตร/ลิตร

การขับรถให้ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงต้องใช้ระยะทางและเวลามากพอสมควร ซึ่งก็หมายถึงความตั้งใจของผู้ขับนั่นเอง ขับไปตั้งไกลทำอัตราสิ้นเปลืองดีขึ้นนิดเดียว ผลออกคันเร่งหนักไปหน่อยอัตราสิ้นเปลืองก็ลดฮวบ



แม้รถมีมาตรวัดอัตราสิ้นเปลืองมาให้ดูได้หลายแบบ ก็ไม่จำเป็นต้องจริงจังกับมันมากนัก ตราบใดที่ยังไม่กินน้ำมันมากเกินไปก็ถือว่าจะไม่สนุกเสียเปล่าๆ ตรวจเช็คเครื่องยนต์ให้ทำงานสมบูรณ์ ตรวจสอบลมยางให้เหมาะสม วางแผนการเดินทาง ไม่บรรทุกของที่ไม่จำเป็น ใช้ความเร็วปานกลาง ก็ช่วยประหยัดได้มากแล้ว และต้องทำใจว่ารถยกสูงด้านลม ย่อมกินน้ำมันมากกว่ารถเก๋งทรงเพรียวที่ใช้เครื่องยนต์เท่ากัน

ช่วงล่างและเบรกไว้ใจได้

• ซีอาร์วี รุ่นนี้ได้รับการออกแบบให้เตี้ยลง เพื่อให้มีการทรงตัวที่ดีขึ้น ระยะต่ำสุดถึงพื้น 185 มิลลิเมตรพอจะขับบนทางขรุขระได้โดยไม่ต้องแขม่วท้องเพราะกลัวติดหรือครูด ทุกรุ่นให้ล้อแม็ก 6.5 X 17 นิ้วต่างกันที่ลวดลาย และยางขนาดเท่ากัน 225/65 R17 ยี่ห้อ BRIDGESTONE รุ่น DUELER

การขับด้วยความเร็วต่ำ-ปานกลาง บนทางเรียบมีความนุ่มนวลดี เวลาขับผ่านทางขรุขระเช่นทางรถไฟหรือผาที่ระบายน้ำ ก็มีความหนักแน่นดีกวารถเก๋ง ไม่ต้องหยอดหรือระวังมากนัก เมื่อใช้ความเร็วสูงก็ไม่พบอาการโคลงหรือวูบวาบ นับว่าการออกแบบให้รถเตี้ยลงส่งผลดีเรื่องการทรงตัวตามที่ตั้งใจไว้จริงๆ

ระบบเบรกดีเกินคาด ตะเบรกละเบรกรถก็ถูกดึงให้ช้าลงได้อย่างรวดเร็ว ลองเบรคหนักๆ ที่ความเร็วปานกลาง 80-100 กิโลเมตร/ชั่วโมง ตัวรถก็ยังนิ่งไม่บิดเบิด อาการร่อนหน้าทิ่มท้ายจากความสูงของตัวรถก็มีให้สัมผัสไม่มากนัก มีตัวช่วยครบทั้งเอบีเอส อีบีดี และบีเอ

ฮอนด้า ซีอาร์วี 2.0 2WD เอสยูวีขับเคลื่อน 2 ล้อใช้งานแทนรถเก๋ง เหนือกว่าที่ความกว้างขวางของห้องโดยสาร ช่วงล่างลุยได้นิดหน่อย เครื่องยนต์เพียงพอกับการใช้งาน ราคา 1.18 ล้านบาท ไม่แปลกหากจะเบนเข็มจากรถเก๋งคอมแพกต์มาเป็นซีอาร์วี

ข อ บ ค ณ

บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด

เพื่อประกอบการตัดสินใจในการทดสอบ



HONDA CR-V 2.0 2WD

• แบบตัวถัง	อเนกประสงค์ 5 ประตู
• เครื่องยนต์	เบนซิน 4 สูบ SOHC 16 วาล์ว i-VTEC
• ความจุกระบอกสูบ	1,997 ซีซี
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	81 X 96.9 มิลลิเมตร
• อัตราส่วนการอัด	10.5:1
• กำลังสูงสุด	150 แรงม้า (PS) ที่ 6,200 รอบ/นาที
• แรงบิดสูงสุด	19.4 กก.-ม. ที่ 4,200 รอบ/นาที
• ระบบส่งกำลัง	อัตโนมัติ 5 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	ล้อหน้า
• ระบบบังคับเลี้ยว	แร็กแอนด์พินเนียนพร้อมพาวเวอร์ไฟฟ้า EPS
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ แบริกเฟอร์สันสตรัทพร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบกันสะเทือนหลัง	ริแอกซ์พ กับบิลจิงโบน พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบเบรกหน้า/หลัง	ดิสก์เบรกหน้า/เบรกหลังพร้อมเอบีเอส อีบีดี และบีเอ
• ผู้จำหน่าย	บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด
• โทรศัพท์	0-2341-7777
• เว็บไซต์	www.honda.co.th

SPECIFICATIONS