



ทดสอบ

PROTON NEO

สี่ล้อ น้อยสมรรถนะเยี่ยมที่มาเลเซีย



THAIDRIVER เห็นฟ้าไปมาเลเซีย พร้อมคณะสี่ล้อवलชนไทยเพื่อทดสอบรถยนต์โปรตอน นีโอ สปอร์ตแบกซ์แบ็ก 3 ประตูที่กำลังอยู่ในกระแสความสนใจของใครหลายคนถึงถิ่นกำเนิด ตามคำเชิญของบริษัท พรนครโอทีเซลส์ จำกัด

• สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์s เห็นฟ้าจากสนามบินสุวรรณภูมิลงแตะพื้นรันเวย์ที่สนามบิน KL ณ เวลา 14.00 น. ใช้เวลาในการเดินทางจากประเทศไทยโดยเครื่องบินโดยสารไม่เกิน 2 ชั่วโมง คณะสี่ล้อवलชนไทยกว่า 60 ชีวิตก็เดินทางมาถึงประเทศมาเลเซียกันเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

เมื่อผ่านการตรวจคนเข้าเมืองเสร็จคณะสี่ล้อवलชนไทยก็เดินทางต่อไปเยี่ยมชมเมือง ‘ปุตราจายา’ ซึ่งเป็นเมืองที่สร้างขึ้นใหม่เพื่อให้เป็นเมืองสำหรับศูนย์ราชการ และเป็นเมืองไอที ที่รวมโรงงานผลิต และพัฒนาชิพและอุปกรณ์เกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ไว้ด้วยกัน

วันรุ่งขึ้นก่อนที่จะเดินทางไปทำการทดสอบ คณะสี่ล้อवलชนไทยได้เข้าเยี่ยมชม PROTON Centre Of Excellence (COE) ซึ่งเป็น

สำนักงานใหญ่ของรถยนต์โปรตอน ด้านหน้าเป็นโชว์รูมสำหรับลูกค้าที่เข้ามาชมรถยนต์รุ่นต่างๆ ของโปรตอน ส่วนด้านในเป็นพื้นที่จัดแสดงประวัติความเป็นมาของโปรตอน และโลโก้ นอกจากนี้พื้นที่ของสำนักงานของโปรตอนแล้วบริเวณด้านหลังเป็นศูนย์บริการสำหรับรถยนต์โปรตอน และโลโก้ด้วย อีกส่วนที่น่าสนใจคือศูนย์วิจัยและพัฒนา หรือ R&D ซึ่งตั้งอยู่ไม่ไกลกันนัก แต่น่าเสียดายที่ไม่สามารถถ่ายภาพได้

ในส่วนนี้เป็นที่ทำการวิจัยตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบไปจนถึงการทดสอบระบบต่างๆ ของรถยนต์โปรตอนก่อนที่จะออกสู่ตลาด แม้จะไม่ใหญ่โต แต่ในศูนย์วิจัยและพัฒนาก็มีอุปกรณ์ที่ใช้ในการทดสอบอย่างครบถ้วน ทั้งเครื่องแกะสลักดินเหนียวต้นแบบ หมุน 5

แกนควบคุมด้วยคอมพิวเตอร์ หรือเครื่อง CNC และหุ่นยนต์สำหรับการทดสอบระบบต่างๆ เช่น ระบบไฟฟ้า, ระบบความทนทานของชิ้นส่วน รวมทั้งระบบกันสะเทือนของรถยนต์

ช่วงบ่ายเป็นไฮไลต์สำคัญคือ การทดสอบรถยนต์โปรตอน นีโอ ซึ่งทางโปรตอนมาเลเซียได้จัดสถานที่ทดสอบคือสนามทดสอบของศูนย์วิจัยและพัฒนาหรือ R&D ของบริษัทโปรตอน โดยเป็นสนามรูปร่างรีมีความยาวของเส้นทางประมาณ 3 กิโลเมตร บริเวณโค้งด้านเหนือและด้านใต้ของสนามเป็นเนินเอียงรับเพื่อให้รถที่ทดสอบสามารถรักษาความเร็วได้คงที่แม้จะเข้าโค้งก็ตาม ก่อนที่จะเริ่มการทดสอบมีการโชว์สมรรถนะของรถยนต์โปรตอนจากทีมโปรตอน อาร์ 3 ซึ่งเป็นทีมแข่งของโปรตอนเองและแน่นอนรถยนต์ที่ใช้ก็คือโปรตอนนีโอ 2 คัน และรุ่นเจน ทูอีก 1 คันซึ่งทั้งหมดผ่านการตกแต่งสมรรถนะของตัวรถมากกว่ารุ่นปกติ

สำหรับโปรตอน นีโอ ที่ใช้ในการทดสอบก็มีทั้งรุ่นเกียร์ธรรมดา 5 จังหวะ และเกียร์อัตโนมัติ 4 จังหวะ รวมทั้งมีรุ่นพิเศษซึ่งเป็นรุ่นที่ตกแต่งจากโรงงานชื่อว่ารุ่น โปรตอน นีโอ อาร์ 3 มาโชว์ตัวด้วย ซึ่งโปรตอน นีโอเดิมๆ ที่ว่าดูสปอร์ตอยู่แล้วยิ่งใส่ชุดแต่งแบบอาร์ 3 ยิ่งทำให้ดูสปอร์ตดูดุดันมากขึ้นไปอีกหลายเท่าตัว

การออกแบบทั้งภายนอกและภายในของโปรตอน นีโอ ต้องยอมรับว่าทำได้ดีจากการร่วมมือกันระหว่างทีมออกแบบของโปรตอน และโลดิส ที่ถนัดในการออกแบบรถสปอร์ต ทำให้โปรตอนนีโอ สร้างความโดดเด่นแนวสปอร์ตแฮทช์แบ็ก 3 ประตูอย่างเห็นได้ชัด ตั้งแต่ด้านหน้าที่โฉบเฉี่ยวด้วยไฟหน้าแบบโปรเจกเตอร์วางอยู่ในโคมเฉียงครอบด้วยเลนส์ใสดูดุดันเอาเรื่อง กันชนหน้าแบบ 3 ช่องช่องรับลมตรงกลางทรงตัว U ประทับด้านข้างด้วยช่องรับลมทรงสี่เหลี่ยมพร้อมไฟตัดหมอกดวงกลม กระฉิงหน้าลายตาข่ายพร้อมสัญลักษณ์เสือเหลืองคำรามดูเข้ากับบุคลิกของรถรุ่นนี้เป็นอย่างดี

ด้านข้างดูดีด้วยโป่งล้อขนาดกำลังพอดี นอกจากนี้จะทำให้รู้สึกถึงความสปอร์ตแล้ว ยังทำให้ตัวรถดูมีมิติมากขึ้นด้วย เส้นด้าน



สำนักงานใหญ่ของโปรตอน ในมาเลเซียหรือ PROTON Centre Of Excellence (COE) ตั้งอยู่ไม่ไกลจากกรุงกัวลาลัมเปอร์มากนัก ใช้เวลาในการเดินทางด้วยรถโดยสารไม่เกิน 30 นาที ด้านหลังเป็นศูนย์บริการสำหรับรถยนต์โปรตอนและโลดิส ภายในสำนักงานใหญ่มุมแสดงเทคโนโลยีของรถยนต์สปอร์ตโลดิส และส่วนแสดงประวัติความเป็นมาตั้งแต่การเริ่มต้นของบริษัทโปรตอน



ส่วนของ R&D ตั้งอยู่ไม่ไกลจากกันันัก เดินทางด้วยรถยนต์ 5 นาทีก็ถึง หลังป้ายนี้ห้ามถ่ายภาพ เป็นธรรมเนียมปฏิบัติของ R&D บริษัทรถยนต์ทุกที่



เดินเข้าไปด้านหน้าของสำนักงานเจอการต้อนรับด้วยสัญลักษณ์เสือคำรามของโปรตอน



ช่วงบ่ายย้ายมาด้านหลังของสำนัก R&D ซึ่งมีสนามทดสอบอยู่ เมื่อไปถึงคณะสื่อมวลชนไทยถูกต้อนรับด้วยโปรตอน นีโอ อาร์ 3 ทั้งรุ่นที่ตกแต่งวิ่งบนถนนและรุ่นที่ตกแต่งเป็นรถแข่งในสนาม ทำเอาหลายคนสมารถเข้าไประุมถ่ายรูปแบบไม่กลัวแดดเผา



โฉมหน้านักแข่งของทีมอาร์ 3
ที่มาสร้างความตื่นตาให้กับคณะสื่อมวลชนไทย



โปรตอน นีโอ จอดเรียงแถวพร้อมแล้วสำหรับการทดสอบในสนามรูปรังรี



เริ่มออกจากจุดปล่อยตัวเข้าโค้งซ้ายซึ่งมีเนินรับ แต่ตอนแรกต้องการทดสอบสมรรถนะการทรงตัวจึงเลือกที่จะไม่ขึ้นเนิน ริงอยู่ขอบด้านล้างของโค้ง



ข้างอาจไม่เด่นชัดนักแต่พอมีเหลี่ยมสันให้เห็นจากเส้นที่ลากมาจากด้านหน้าผ่านมือเปิดประตูแบบ GRIP TYPE สู่อุบัติเหตุท้ายทรงเฉี่ยวกันชนท้ายทรงสปอร์ตปลายท่อไอเสียออกตรงกลางของกันชนท้ายดูเท่ไม่น้อย

ภายในออกแบบให้ดูทันสมัยสไตล์ยุโรปด้วยคอลโซลหน้าทรงโค้งตรงกลางยกสูง เน้นสีเทาเงินเป็นหลัก ช่องแอร์ทรงกลม 2 ช่องอยู่กลางคอลโซล นอกเหนือจากฝั่งคนขับและฝั่งผู้โดยสารอีกคนละช่อง เครื่องเสียงของบลาวท์ฟังดีติดตั้งแบบบิวต์อินดูเรียบร้อยลงตัวและสามารถควบคุมได้จากปุ่มกดบนก้านพวงมาลัย ส่วนชุดควบคุม

เครื่องปรับอากาศทรงกลมแบบปุ่มหมุนวางเรียงกันตามแนวตั้ง โดยภาพรวมเรื่องการออกแบบภายในถือว่าใช้ได้ แต่ติดที่วัสดุที่ใช้ผลิตอาจจะขัดใจเล็กน้อย สำหรับผู้ที่ต้องการสัมผัสที่นุ่มนวลอย่างพวกโฟมอัดขึ้นรูปนั้นคงต้องลืมไปได้เลย เพราะคอลโซลหน้า รวมถึงแผงข้างประตูผลิตจากพลาสติกแข็ง ซึ่งก็มีข้อดีคือการดูแลรักษาง่ายและทนทาน

เบาะนั่งออกแบบกระชับกับร่างกายผู้ขับและผู้โดยสารได้ดี ตัวเบาะไม่ได้วางตำแหน่งสูงเกินไปแต่หลังคาที่เตี้ยตามแบบฉบับของรถสปอร์ตอาจจะทำให้คนที่มีส่วนสูงมากๆ ลำบากในการเข้า-ออกจากรถ ส่วนพวงมาลัยแบบ 3 ก้านสามารถปรับสูง-ต่ำได้เพิ่มความสะดวกในการจัดที่นั่งที่ถูกต้อง ทิศนะวิสัยในตำแหน่งคนขับพอใช้ได้กับความเป็นสปอร์ตถึงมุมมองจะแคบกว่ารถยนต์ซีดานทั่วไปแต่ก็ไม่ถึงกับทำให้ทัศนวิสัยแยลงมากนัก

เครื่องยนต์ของโปรตอน นีโอ เป็นรหัส CAMPRO แบบ 4 สูบเบนซิน DOHC 16



ทีมแข่งอาร์ 3 ของโปรตอนไฮว์การคิฟที่นำต้นเต็นฮิมกลางก่อนการทดสอบของคณะสื่อมวลชนไทยจะเริ่มขึ้น

วาล์ว ความจุกระบอกสูบ 1,600 ซีซี มีแรงม้าสูงสุด 110 แรงม้า ที่ 6,000 รอบ/นาที และมีแรงบิดสูงสุด 15.0 กก.-ม. ที่ 4,000 รอบ/นาที คันเร่งไฟฟ้าแบบ DRIVE-BY-WIRE การใช้ งานในเมืองไม่มีปัญหา เครื่องยนต์ตอบสนองได้ดีและรวดเร็วต่อเนื่องไม่ว่าจะเป็นเกียร์อัตโนมัติแบบ 4 จังหวะที่ทำงานได้ฉับไวและนุ่มนวลดีในการขับปกติ ส่วนในกรณีเร่งแซงด้วยการคิกดาวนนั่นอาจจะต้องรอจังหวะในการเปลี่ยนเกียร์สักเล็กน้อย ส่วนในเกียร์ธรรมดา 5 จังหวะก็ให้ความคล่องตัวขึ้นมาอีกนิดแลกกับความสบายที่ต้องเสียไป สำหรับเรื่องเสียงรบกวนจากภายนอกนั้นถือว่าทำได้ดี อาจจะมีเสียงครางจากเครื่องยนต์ให้ได้ยินยามเมื่อเหยียบคันเร่งจนรอบขึ้นสูงที่เล็ดรอดเข้ามาในห้องโดยสาร เสียงลมที่มาปะทะในขณะที่วิ่งด้วยความเร็วประมาณ 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง ถือว่าน้อยสำหรับรถยนต์ระดับนี้

สมรรถนะในด้านการทรงตัวโดดเด่นด้วยระบบกันสะเทือนหน้าแบบแม็กเฟอร์สันสตริตพร้อมเหล็กกันโคลง และด้านหลังแบบมัลติลิงก์พร้อมเหล็กกันโคลงอาจจะฟังดูธรรมดาแต่การเซตค่าความหนืดของโช้กอัพและสปริงที่ไม่แข็งจนนิ่งไม่สบาย และไม่นิ่มเกินจนขาดความมั่นใจ ทำให้ในการขับบนสนามทดสอบรูปร่างสามารถให้ความเร็วได้สูงพอสมควร โดยเมื่อออกตัวจากจุดปล่อยเข้าโค้งซ้าย



นอกจากผู้ทดสอบแล้วก็มีเพื่อนสื่อมวลชนท่านอื่นทำการทดสอบด้วย จึงต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ

ด้วยความเร็ว 60 กิโลเมตร โดยไม่ขึ้นเนินเพื่อทดสอบความสามารถในการยึดเกาะถนนพบว่าไม่มีเพียงเสียงยางแต่ว่ารถยังสามารถเลี้ยวได้ตามคำสั่งของผู้ขับ เมื่อเข้าสู่ทางตรงเหยียบคันเร่งสุดบนทางตรงก่อนเข้าโค้งซ้ายผ่อนคันเร่งลงมาเล็กน้อยอีกครั้ง รักษาความเร็วให้คงที่ก่อนขึ้นเนินทำให้ความเร็วของรถก่อนออกจากโค้งสูงพอที่จะทำความเร็วต่อเนื่องในทางตรงได้ ความเร็วที่ทำได้ประมาณ 140



เมื่อเข้าสู่ทางตรง กัดคันเร่งเต็มที่ เพื่อเตรียมขึ้นเนิน



ถอนคันเร่งเล็กน้อย ก่อนจะเดินคันเร่งให้คงที่ขึ้นเนินช่วยปล่อยให้แรงเหวี่ยงพาตัวรถขึ้นสู่ยอดเนินโดยอัตโนมัติ การควบคุมไม่ยากอย่างที่คิด เพราะเน้นมีความชันพอสมควรรองรับความเร็วที่ไปได้เป็นอย่างดี



ภาพในขณะที่รถเริ่มเคลื่อนตัวขึ้นสู่ยอดสุดของเนิน

กิโลเมตร/ชั่วโมงกับเกียร์อัตโนมัติ ผู้ทดสอบพยายามจะทำความเร็วให้มากกว่านี้แต่น่าเสียดายที่ในขณะที่ทดสอบก็มีรถทดสอบคันอื่นๆ อยู่ด้วยเช่นกันทำให้ต้องใช้ความระมัดระวังในการขับทดสอบมากขึ้น แต่โดยรวมแล้วโปรตอน นีโอ เป็นรถแฮทช์แบ็กที่มีสมรรถนะเกินตัว

หลังจบการทดสอบกันพอหอมปากหอมคอได้สัมผัสกับโปรตอน นีโอ รถยนต์แฮทช์แบ็ก 3 ประตูทรงสปอร์ตที่โดดเด่นในเรื่องการออกแบบ และสมรรถนะ ขับสนุกคล่องตัวและปราดเปรียวกับราคาขายเริ่มต้นที่ 500,000 บาท หากท่านใดสนใจสามารถลองสัมผัสคันจริงก่อนตัดสินใจ แล้วคุณก็จะรู้ว่ารถแฮทช์แบ็กคันเล็กนี้สมรรถนะไม่เล็กตามตัวอย่างที่ผมได้สัมผัสมาครับ

ขอขอบคุณ
บริษัท พร-นครโอโตเซลส์ จำกัด
เชื้อเพื่อการเดินทางครั้งนี้

