



NEW TOYOTA COROLLA ALTIS

บ ก ก ก ส อ บ ท่ามกลางการรอคอย

หลังจากภาพสลายเชือตของโตโยต้า โทโยล่า อัลติส ใหม่ เริ่มปรากฏในอินเทอร์เน็ตครั้งแรก ก็ได้รับความสนใจอย่างต่อเนื่อง ทั้งที่ยังไม่มีการเปิดตัวด้วยซ้ำและเป็นเพียงภาพร่างเท่านั้น เวลาผ่านไป...จากภาพสเก็ตช์ลายเส้นสู่ภาพกราฟฟิกคอมพิวเตอร์ ใกล้เคียงกับคันจริง ความสนใจก็ยิ่งเพิ่มขึ้นถึงรูปลักษณ์ใหม่ บางคนวิจารณ์ทั้งที่ยังไม่เห็นคันจริง บางคนเริ่มรอคอยการเปิดตัวในเมืองไทย...



• ในที่สุดคันจริงก็ปรากฏโฉมในการเปิดตัวโตโยต้า โคโรลล่า ใหม่ในประเทศญี่ปุ่นปลายปี 2006 ด้วยการออกแบบในสไตล์เรียบหรู ภาพและข้อมูลคันจริงมาถึงเมืองไทยอย่างรวดเร็วพวๆ กับเสียงชมและติของนักท่องโลกชาวสารไซเบอร์ แม้จะไม่แน่ใจว่าเวอร์ชันญี่ปุ่นจะเป็นเวอร์ชันสำหรับคนไทยหรือไม่ก็ตาม คนไทยเริ่มตั้งความหวังกับการเปิดตัวในเมืองไทยว่าจะเกิดขึ้นในเร็ววันตามเวลาปกติ

ผ่านไปไม่นาน ฝุ่นในงานเปิดตัวโตโยต้า โคโรลล่า ในญี่ปุ่นยังไม่จางดี จีนก็เป็นประเทศที่สองที่ได้เผยโฉมโตโยต้า โคโรลล่า และเป็นประเทศแรกที่เผยโฉมโตโยต้า โคโรลล่า ใหม่ในเวอร์ชันที่แตกต่างจากของประเทศญี่ปุ่น หรืออีกนัยหนึ่งคือเวอร์ชันที่ตลาดเฉพาะในเอเชียรวมทั้งประเทศไทยด้วย และไม่นานเวอร์ชันสำหรับยุโรปก็เผยโฉมด้วยหน้าตาเดียวกันกับเวอร์ชันจีน เป็นการยืนยันว่าประเทศไทยก็คงเปิดตัวโตโยต้า โคโรลล่า อัลติส ด้วยเวอร์ชันที่ไม่แตกต่างจากจีน และยุโรป แต่การเปิดตัวในเมืองไทยต้องรอถึงต้นปี 2008 ลูกค้าชาวไทยถึงได้ยลโฉมโตโยต้า โคโรลล่า อัลติส ใหม่กันอย่างเต็มตา

หลังการเปิดตัวอย่างเป็นทางการไม่นานของโตโยต้า โคโรลล่า อัลติส บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ได้จัดการทดสอบโตโยต้า โคโรลล่า อัลติส ให้กับสื่อมวลชนหลายสิบชีวิตรวมทั้ง THAIDRIVER ด้วยที่ได้มีโอกาสทดสอบสมรรถนะในครั้งนี้

สำหรับรุ่นที่ THAIDRIVER ได้ทำการทดสอบมีด้วยกัน 2 รุ่น คือ รุ่น 1.8E เกียร์อัตโนมัติ ในการเดินทางไป และรุ่น 1.6E เกียร์อัตโนมัติ ในการเดินทางกลับ และหากเปรียบเทียบกันระหว่างทั้งสองรุ่นมีหลายจุดที่แตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัด ไม่ว่าจะเป็นอุปกรณ์มาตรฐานที่ติดตั้ง และการ

ตกแต่งทั้งภายนอกและภายในห้องโดยสาร แต่ถ้านำอัลติสใหม่ไปเทียบกับรุ่นเดิมจะเห็นความแตกต่างได้อย่างชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นมิติตัวถังที่ยาวขึ้น 10 มิลลิเมตร (4,540 มิลลิเมตร) และกว้างขึ้นถึง 55 มิลลิเมตร (1,760 มิลลิเมตร) เตี้ยกว่ารุ่นเดิม 15 มิลลิเมตร ระยะฐานล้อเท่าเดิม 2,600 มิลลิเมตร แต่มีความกว้างช่วงล้อหน้ามากขึ้น 50 มิลลิเมตร และความกว้างช่วงล้อหลังมากขึ้น 75 มิลลิเมตร

การออกแบบภายนอกอาจดูไม่เตะตา บางคนบอกว่าคล้ายเดิมเพราะใช้พื้นฐานหรือแพลตฟอร์มเดียวกับรุ่นอัลติสเก่า แต่ด้านการออกแบบภายนอกได้ปรับปรุงเพิ่มสไตล์ในการออกแบบในเกือบทุกจุด ด้วยการปรับเปลี่ยนการออกแบบจากความโค้งมนของรุ่นเดิม มาสู่การออกแบบที่เน้นเส้นสายของตัวถังเพิ่มความมีมิติให้กับรูปปลั๊กซ์ภายนอก โดยเฉพาะด้านหน้าโฉบเฉี่ยวด้วยสายเส้นจากด้านข้างตัวถังที่พุ่งตรงมาด้านหน้ารถ ผ่านฝากระโปรงหน้าที่ยกสูงขึ้นเน้นความมีมิติด้านหน้า และผ่านกระจังหน้ามาบรรจบที่กันชนหน้า กระจังหน้าออกแบบให้เป็นชิ้นเดียวกับกันชนภายในกระจังหน้าเป็นครีบนวนนอนคูสีโครเมียม พร้อมเครื่องหมายโตโยต้าด้านบน กันชนหน้ามีช่องรับลมทรงตัวขนาดใหญ่อยู่ตรงกลาง ด้านข้างเป็นช่องรูปทรงสามเหลี่ยม ถ้าเป็นรุ่น 1.8 จะติดตั้งไฟตัดหมอกทรงกลมเป็นอุปกรณ์มาตรฐาน ส่วนรุ่น 1.6 จะเป็นพลาสติกสีดำปิดไว้เฉยๆ ไฟหน้าทรงเฉียงเลนส์ใส ภายในเป็นโคมไฟดวงกลมวางซ้อนกันแยกชุดไฟสูงและไฟต่ำออกจากกัน ด้านหลังโดดเด่นด้วยไฟท้ายทรงเฉียงเลนส์สีแดงแยกเป็น 2 ส่วน ส่วนที่ติดตั้งอยู่กับตัวถังเป็นไฟเบรกและไฟเลี้ยวดวงกลม อีกส่วนติดตั้งอยู่กับฝากระโปรงท้ายเป็นไฟออยหลังเลนส์ใส เหนือกรอบป้ายทะเบียนเสริมคิวโครเมียมเพิ่มความหรู ส่วนกันชนท้ายดูไม่อวบอ้วนเหมือนเก่า แต่เน้นรูปทรงที่มีเหลี่ยมมุมมากขึ้น มือจับประตูแบบ GRIP TYPE กำแล้วดีดสำหรับรุ่น 1.8E และ 1.8G ตกแต่งด้วยคิวโครเมียม นอกนั้นจะเป็นสีเดียวกันตัวถัง

เมื่อภายนอกยาวและกว้างขึ้นทำให้ห้องโดยสารได้รับอานิสงส์กว้างขึ้นตามไปด้วย ระยะจากคอลโซลหน้าถึงพนักพิงเบาะหลังมี





ความยาว 1,800 มิลลิเมตร ความกว้างจากประตูฝั่งขวาถึงฝั่งซ้ายยาว 1,400 มิลลิเมตร ส่วนความสูงจากพื้นห้องโดยสารถึงเพดานมีความสูง 1,200 มิลลิเมตร ช่องว่างขาด้านหน้าหรือ LEG ROOM กว้างพอสมควร ส่วนในด้านหลังถึงแม้พื้นห้องโดยสารจะไม่ได้แบนเรียบแต่มีการลดความสูงอุโมงค์ตรงกลางพื้นห้องโดยสารลงไป ทำให้มีพื้นที่สำหรับผู้โดยสารตอนหลังสามารถนั่ง 3 คนได้สบายมากขึ้น อีกทั้งตัวเบาะหลังก็ออกแบบมาให้โดยสามารถปรับได้ 3 คนโดยเฉพาะผู้ที่นั่งตำแหน่งตรงกลางเบาะก็มีหมอนพิงศีรษะให้ด้วย

เรื่องการตกแต่งภายในห้องโดยสารของรุ่น 1.8E เน้นความหรูหราเป็นหลักด้วยสีภายในแบบทูโทน สีน้ำตาลกับเทาเข้ม ทุ่มเบาะ พวงมาลัย และหัวเกียร์ด้วยหนังให้สัมผัสที่นุ่มนวลและหรูหรา

เสริมการตกแต่งด้วยลายไม้ผสมกับเมทัลลิกบริเวณคอลโซลกลาง มือจับประตู และพนักพิงแขนเบาะหลัง ชิ้นงานของลายไม้ก็ดูดีมีราคา มาตราวัดแบบเรืองแสง OPTITRON สีเหลืองอำพันมองเห็นได้ชัดเจนไม่ว่าเป็นเวลากลางวันหรือกลางคืน ด้านล่างของมาตรวัดรอบเครื่องยนต์มีจอดิจิตอลบอกข้อมูลของตัวรถหรือที่เรียกว่า 'MID' (MULTI INFORMATION DISPLAY) เป็นอุปกรณ์มาตรฐานสำหรับรุ่น 1.8 เท่านั้น โดยสามารถบอกข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการขับขี่ได้หลายฟังก์ชันไม่ว่าจะเป็นอัตราการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิง อัตราสิ้นเปลืองน้ำมันโดยเฉลี่ย ความเร็วเฉลี่ย ระยะทางที่สามารถเดินทางได้จากเชื้อเพลิงที่เหลือ ระยะเวลาในการขับ การปรับเปลี่ยนหน้าจอก็ทำได้จากปุ่มที่ติดตั้งอยู่บนก้านพวงมาลัยด้านขวา

การออกแบบคอลโซลกลางให้มีลักษณะโค้งงอทำให้ผู้ขับและผู้โดยสารตอนหน้าเอื้อมถึงอุปกรณ์ที่ติดตั้งบนคอลโซลกลางได้อย่างสะดวกอย่างเช่นวิทยุซีดี 6 แผ่น เอ็มพี3 และดับเบิลยูเอ็มเอ มีระบบ ASL (AUTO SOUND LEVELIZER) ปรับระดับเสียงอัตโนมัติ และชุดควบคุมเครื่องปรับอากาศแบบอัตโนมัติ แสดงข้อมูลเป็นตัวเลขดิจิตอลได้ ด้านล่างคอลโซลเป็นแผงเกียร์แบบมีร่องเกียร์หรือ GATE TYPE ให้ความแม่นยำและความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้งานป้องกันการเข้าเกียร์ผิด

ด้านหลังเสริมด้วยมานบังแดดด้านหลังเพิ่มความสบายให้กับผู้โดยสารตอนหลังและเพิ่มความเป็นส่วนตัว ความพิเศษของรุ่นเครื่องยนต์ 1.8 อีกประการ





คือตัวเบาะหลังสามารถพับได้ในแบบ 60:40 สำหรับบรรทุกสัมภาระที่มีความยาวมากกว่าห้องสัมภาระด้านท้าย

เมื่อเข้าไปนั่งในตำแหน่งผู้ขับ การจัดตำแหน่งการนั่งก็ทำได้ละเอียดพอตัว เพราะตัวเบาะสามารถปรับระยะใกล้-ไกล และสูง-ต่ำได้ แต่น่าเสียดายที่ไม่ใช่การปรับด้วยไฟฟ้า (เบาะปรับไฟฟ้าติดตั้งเป็นอุปกรณ์มาตรฐานเฉพาะรุ่น 1.8G) ส่วนพวงมาลัยแบบ 4 ก้านก็สามารถปรับขึ้น-ลง และระยะใกล้-ไกลแบบ 4 ทิศทาง ตัวเบาะนั่งสบายเพราะบริเวณเบาะรองนั่งและพนักพิงไม่ได้มีปีกเบาะสูง ทำให้นั่งแล้วไม่รู้สึกอึดอัดแต่ก็ไม่ได้แบนราบจนรู้สึกไม่กระชับ คนที่สูงประมาณ 170 เซนติเมตรนั่งในตำแหน่งคนขับไม่รู้สึกอึดอัดมองเห็นทัศนวิสัยในด้านหน้า ด้านข้าง และด้านหลังได้อย่างชัดเจน ช่วงขา มีพื้นที่เหลือเฟือ ส่วนพื้นที่เหนือศีรษะกับเพดานห้องโดยสารก็มีพื้นที่ว่างอีกพอสมควร ส่วนในเบาะหลังมุมเอียงของพนักพิงและเบาะนั่ง

ทำให้ผู้โดยสารไม่เมื่อยล้าในการนั่งเป็นเวลานาน พื้นที่วางขากว้างสบาย ส่วนการนั่งในตำแหน่งตรงกลางเบาะหลังสบายขึ้นเพราะตัวเบาะออกแบบให้แบนลงทั้งพนักพิงและเบาะนั่งและมีพนักพิงศีรษะให้ด้วย แต่ถ้าต้องนั่งเป็นเวลานานอาจจะทำให้เมื่อยล้าได้ เพราะนั่งอยู่ในตำแหน่งที่ไม่มีปีกเบาะโอบกอดกับด้านข้างของร่างกาย

โตโยต้า โคโรลล่า อัลติส ใหม่ได้รับการเสริมวัสดุกันเสียงเข้าไปในหลายจุดของตัวถัง เสียงจากภายนอกในช่วงจอดนิ่งหรือในรอบเดินเบาแทบไม่สามารถเล็ดรอดเข้ามาให้ได้ยิน แต่ในขณะที่เร่งเครื่องยนต์ในเวลาเร่งแซง หรือคิกดาวน์มีเสียงเครื่องยนต์ดังให้ได้ยินพอสมควร แต่ก็ไม่ถึงขั้นที่ดังหนวกหู

เครื่องยนต์ 1ZZ-FE แบบเบนซิน 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว 1,794 ซีซี มีกำลังสูงสุด 132 แรงม้า ที่ 6,000 รอบ/นาที และมีแรงบิดสูงสุด 17.3 มม.-ก. ที่ 4,200 รอบ/นาที ใช้พื้นฐานเดียวกับรุ่นเดิม



มีแรงม้าและแรงบิดเท่าเดิมทำให้เกิดปัญหาเข้าใจว่าความแตกต่างอยู่ตรงไหน คำตอบของคำถามนี้ต้องดูที่พื้นฐานของเครื่องยนต์รหัส 1ZZ-FE เดิมที่มีประสิทธิภาพทั้งทางด้านสมรรถนะควบคู่ความประหยัดอย่างลงตัว ในโตโยต้า โคโรลล่า อัลติส ใหม่จึงยึดเอามาตรฐานของเครื่องยนต์เดิมเป็นหลัก แต่มีการปรับเปลี่ยนกล่องอีซียูใหม่จาก 16 บิต เป็น 32 บิต พร้อมปรับอัตราทดเฟืองท้ายและอัตราทดเกียร์ใหม่ รวมทั้งการเปลี่ยนท่อยางต่างๆ ของเครื่องยนต์เพื่อรองรับการนำมันเชื้อเพลิงแบบ E20

ประสิทธิภาพในการขับไม่ด้อยลงแต่กลับให้ความรู้สึกที่ดีขึ้น อัตราเร่งไม่อืดอาดเรียกแรงบิดมาใช้งานในรอบต่ำได้อย่างรวดเร็ว กัดคันแรงลงไปรถก็พาทะยานออกตัวไปอย่างรวดเร็ว พวงมาลัยเพาเวอร์ไฟฟ้า EPS ที่มีน้ำหนักเบาในรอบต่ำหรือที่ความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง เรียกว่าเบาเฉยๆ คงไม่สมกับความเบาที่ผู้ทดสอบประสบมา ต้องบอกว่าเบามากๆ แต่ถ้าความเร็วเกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง น้ำหนักของพวงมาลัยจะเพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มความมั่นใจในการขับ แต่สำหรับผู้ทดสอบแม้ว่าน้ำหนักของพวงมาลัยจะเพิ่มขึ้นก็รู้สึกเบายู้ง่ายเล็กน้อย ต้องใช้เวลาสร้างความเคยชินอยู่สักพัก สำหรับการตอบสนองของพวงมาลัยทำได้ดีในการใช้งานปกติ แต่จะออกอาการดื้อดิ่งไม่ยอมจะเลี้ยวแบบเล็กๆ ตามอาการรถขับหน้าหากใช้งานแบบรถแข่ง อีกทั้งระบบกันสะเทือนหน้าแบบแม็กเฟอร์สันสตรัทพร้อมเหล็กกันโคลง และด้านหลังแบบ TORSION BEAM พร้อมเหล็กกันโคลง เช็ดความหนืดของโช้กและสปริงเน้นความนุ่มนวลใช้งานในเมืองสบาย นั่งนิ่มแต่ไม่ยวบในความเร็วไม่เกิน 140 กิโลเมตร/ชั่วโมงยังฟังพาได้ แต่ถ้าเกิน 160 กิโลเมตร/ชั่วโมงขึ้นไปต้องใช้ความระมัดระวังเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษ โดยรวมถือว่าเป็นซีดานที่ใช้งานในเมืองหรือเดินทางไกลได้สบาย

บนทางไฮเวย์เครื่องยนต์ 1ZZ-FE ตอบสนองได้ดีทั้งการเดินทางด้วยความเร็วคงที่ และการเร่งแซง เกียร์อัตโนมัติแบบ 4 จังหวะที่เปลี่ยนจังหวะเกียร์ได้อย่างนุ่มนวลและรวดเร็ว ทำให้การเดินทางบนเส้นทางหลวงหรือการเดินทางข้ามจังหวัดความเร็วอยู่ที่ 110-140 กิโลเมตร/ชั่วโมงไม่มีปัญหา ในระดับจังหวะในการกดคันเร่งคึกคาวนั้เพื่อเร่งแซงก็มีจังหวะรอให้เกียร์เปลี่ยนตำแหน่งลงมาไม่นานมาก ถ้าใช้จนรู้จังหวะแล้วก็จะมีประสิทธิภาพมากขึ้น สำหรับการใส่ระบบทิปทรอนิกส์ที่สามารถเลือกตำแหน่งเกียร์ได้เองก็ควรศึกษากันสักนิดถึงอุปนิสัยและจังหวะในการทำงานของเกียร์ ระบบทิปทรอนิกส์ของโตโยต้า โคโรลล่า อัลติส ใหม่ นี้ หากต้องการใช้งานก็เพียงโยกคันเกียร์จากตำแหน่ง D มาด้านซ้ายก็จะเข้าสู่ระบบทิปทรอนิกส์ ตัวเลขบอกตำแหน่งเกียร์จะแสดงที่จอดิจิตอลด้านล่างของมาตรวัดความเร็ว การเปลี่ยนเกียร์ขึ้นหรือลงทำได้ด้วยการโยกคันเกียร์ขึ้นเป็นตำแหน่ง + หรือดึงลงเป็นตำแหน่ง - และเมื่อเข้าสู่โหมดทิปทรอนิกส์เกียร์จะลดลงมา 1 ตำแหน่ง อย่างเช่นขับอยู่เกียร์ 4 เมื่อโยกคันเกียร์เข้าสู่โหมดทิปทรอนิกส์เกียร์จะลดลงมาเป็นเกียร์ 3 เพื่อให้รถมีกำลังในการเร่งแซง ในการใช้ระบบเกียร์ทิปทรอนิกส์จากเกียร์ 1 ไหลมาถึงเกียร์ 3 ถ้าไม่มีการดันหรือโยกคันเกียร์เพื่อเพิ่มตำแหน่งขึ้น เมื่อเร่งถึงความเร็วรอบที่สูงมากๆ ระบบเกียร์จะเปลี่ยนขึ้นให้เองจนไปถึงเกียร์ 3 เกียร์จะไม่ยอมเปลี่ยนขึ้นให้ผู้ขับต้องโยกเกียร์มาตำแหน่ง + เพื่อเปลี่ยนเป็นเกียร์ 4 เอง

สำหรับความเร็วที่ทำได้โดยการใช้ระบบทิปทรอนิกส์นั้นเมื่อโยกไล่เกียร์เริ่มจากเกียร์ 1 พร้อมกับเหยียบคันเร่งเต็มที่ รอบเครื่องยนต์พุ่งขึ้นอย่างรวดเร็ว โยกเกียร์ไปตำแหน่ง + เปลี่ยนจากเกียร์ 1 ไปเกียร์ 2 มีช่วงที่ต้องรอเล็กน้อย เปลี่ยนเกียร์อีกครั้งเป็นเกียร์ 3 ความเร็วบนหน้าปัดพุ่งผ่าน 180 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่พอเปลี่ยนมาเป็นเกียร์ 4 เข็มความเร็วและรอบเครื่องยนต์เริ่มเคลื่อนตัวช้าลง ความเร็วค่อยๆ ไหลขึ้นอย่างช้าๆ ไปป่วนเบ็ยนอยู่แถวๆ 195 กิโลเมตร/ชั่วโมง และน่าจะไหลไปได้อีกเพียงแต่ว่าผู้ทดสอบเริ่มใจไม่ดีกับความเร็วจะระดับนี้เพราะมากเกินไปใช้งานในชีวิตประจำวันทั่วไป

จากความเร็วเกือบ 200 กิโลเมตร/ชั่วโมง มาถึงเรื่องการหยุดบ้างโดยด้า โคอโรลล่า อัลติส 1.8E มีระบบเบรกหน้าและหลังเป็นดิสก์ ในด้านหน้าแบบดิสก์มีช่องระบายความร้อน ส่วนด้านหลังแบบดิสก์ธรรมดา พร้อม ABS ระบบกระจายแรงเบรก EBD และระบบเพิ่มแรงเบรก BA น้ำหนักของเบรกถือว่าให้ความรู้สึกที่มั่นคง แม้การเบรกอย่างกระทันหันทั้ง 3 ระบบก็สามารถทำงานสอดรับกันได้เป็นอย่างดีไม่มีอาการให้หวาดเสียวให้ได้พบ

สำหรับการทดสอบรุ่น 1.6E ซึ่งใช้เครื่องยนต์รหัส 3ZZ-FE ความจุกระบอกสูบ 1,598 ซีซี แรงม้าสูงสุด 109 แรงม้า ที่ 6,000 รอบ แรงบิดสูงสุด 14.7 กก.-ม. ที่ 4,400 รอบ/นาที เป็นเครื่องยนต์เดิมแต่มีแม่แรงม้าและแรงบิดลดลงจากรุ่นเดิมเล็กน้อยแรงม้ารุ่นเดิม 110 แรงม้า ที่ 6,000 รอบ/นาที ส่วนแรงบิด 15.3 กก.-ม. ที่ 3,800 รอบ/นาที แต่ความรู้สึกแรกที่ได้สัมผัสคือความคล่องตัวสู้กับเครื่องยนต์ 1ZZ-FE นั้นเป็นเพราะการปรับอัตราทดเกียร์ และเพื่อง่ายใหม่พร้อมกับเปลี่ยนกล่องควบคุมใหม่เป็นแบบ 32 บิต เมื่อใช้งานในเมืองหรือในความเร็วดำเนินการคล่องตัวสูง แรงบิดมีให้ใช้ในรอบต่ำ ความแม่นยำและความนิ่มนวลในการบังคับไม่แพ้รุ่นเครื่องยนต์ 1,800 ซีซี แต่จะตอบสนองช้ากว่าเครื่องยนต์ 1,800 ซีซี เมื่อต้องการอัตราเร่งแบบทันทีทันใด หรือการเร่งแซง ในบางจังหวะที่ขับเคลื่อนด้วยความเร็วคงที่เมื่อต้องเบรกหรือชะลอความเร็วลง และต้องการกลับมาถึงความเร็วเดิมอัตราเร่งช่วงนี้จะช้ากว่าเครื่องยนต์ 1,800 ซีซี นอกเหนือจากนั้นก็ถือว่าใกล้เคียงกัน

ส่วนเรื่องระบบช่วงล่างด้านหน้าและด้านหลังใช้พื้นฐานเดียวกันรุ่นเดิมคือด้านหน้าแบบแม็กเฟอร์สันสตริต พร้อมเหล็กกันโคลง ด้านหลังแบบทอร์ชั่น บีม พร้อมเหล็กกันโคลง มีความแม่นยำและประสิทธิภาพในการควบคุมได้ดีรวมทั้งช่วงล่างด้านหลังที่เป็นแบบทอร์ชั่น บีม กินพื้นที่และมีชิ้นส่วนน้อยทำให้มีความทนทานต่อการใช้งาน การเซตค่าความหนืดของโช้กและสปริงระหว่างรุ่น 1.8E และรุ่น 1.6E แตกต่างกันเล็กน้อยในความเร็วดำเนินการทั้ง 2 รุ่นที่ทดสอบนั่งนิ่มใกล้เคียงกัน แต่ในช่วงความเร็วสูงในรุ่น 1.8E จะให้ความมั่นคงมากกว่า

สรุปว่าการใช้งานในเมืองทั้ง 2 รุ่นสู้ นอกเมืองเครื่องยนต์ 1,800 ซีซี ได้เปรียบกว่า แต่ไม่ได้หมายความว่ารุ่น 1.6E ไม่สามารถใช้งานนอกเมืองได้ เพียงแต่เรื่องอัตราเร่งกับความเร็วปลายอาจจะเป็นรอง นอกจากนั้นก็มียุทธวิธีที่ต่างกันในเรื่องความหรู และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่น้อยกว่า แต่ว่าราคาก็ต่างกัน 125,000 บาท คงต้องขึ้นอยู่กับคุณว่าจะเลือกใช้งานรุ่นไหน

สำหรับการทดสอบโดยด้า โคอโรลล่า อัลติส ใหม่ ทั้ง 2 รุ่น บอกได้อย่างหนึ่งว่าการออกแบบทั้งทางด้านดีไซน์ และทางด้านวิศวกรรมนั้น รุ่นนี้เน้นความเป็นมิตรกับผู้ใช้จำนวนมากขึ้น เหมาะสำหรับผู้ที่มีมองหาความคุ้มค่าในการใช้งานทั้งในเมืองและนอกเมือง ส่วนจะเป็นรุ่นใด ผู้ใช้คงต้องเป็นผู้ที่ตัดสินใจเอง แต่ไม่ว่าจะเป็นรุ่นใดก็ตาม ผมว่าคุ้มค่ากับการรอคอย

T D

