



VOLVO V70 D5

อเนกประสงค์หรือจับคู่ดีเซล

จะเกิดอะไรขึ้น เมื่อรถอเนกประสงค์หรืออย่างวอลโว่ V70 จับคู่กับเครื่องยนต์ดีเซล ไม่สงสัยเรื่องความประหยัด แต่บ่งชี้เรื่องจุดด้อยของดีเซลที่พึงใจคนไทยมานาน ว่าจะมีให้เห็นอีกไหมใน V70 D5

• ไต่ยีนคำว่า 'ดีเซล' หลายคนนึกถึงรถปิกอัพเป็นอันดับแรก ตามด้วยสารพัดข้อด้อยเป็นอันดับสอง เสียงดัง สั่นสะเทือน อัตราเร่งอืด ควันดำ เรียกว่าแทบไม่มีดี เหลืออย่างเดียวที่พอเชิดหน้าชูตาได้คือ ประหยัดน้ำมันกว่าเบนซิน ในไทยจึงแทบไม่เห็นรถนั่งเครื่องยนต์ดีเซล

เข้าสู่ยุคดีเซลพันธุ์ใหม่คอมมอนเรล ลบจุดด้อยเดิมๆ ได้เกือบหมด และคงจุดเด่นเรื่องความประหยัด เมื่อบวกกับยุคน้ำมันแพง เครื่องยนต์ดีเซลจึงได้รับการเหลียวแลมากขึ้น ไม่ได้จำกัดแค่ในรถปิกอัพเท่านั้น แต่ขยายขอบเขตไปถึงรถนั่งระดับหรูด้วย



ทีมงานไทยไดร์ฟเวอร์ ทดสอบวอลโว่ V70 D5 ให้หายสงสัยว่าเครื่องยนต์ดีเซลในรถหูกจะเงียบแค่ไหน จะสิ้นหรือเปล่า อัตราเร่งเป็นอย่างไร และที่สำคัญ ประหยัดน้ำมันสมกับเป็นดีเซลหรือไม่

เครื่องยนต์ปรับปรุงใหม่

‘เกือบ’ ไร้คราบน้ำมัน

- จุดเด่นของรถรุ่นนี้อยู่ที่เครื่องยนต์ ซึ่งเป็นแบบดีเซลคอมมอนเรล เทอร์โบ 5 สูบ เรียงวางขวางด้านหน้า 2,400 ซีซี ฝาสูบแบบทวินแคม 20 วาล์ว บล็อกเดียวกับ S80 D5





ปรับปรุงพอร์ตไอดี-โอเสียให้มีขนาดใหญ่ขึ้นและโค้งมนยิ่งขึ้น เพิ่มประสิทธิภาพการไหลของอากาศ เทอร์โบมีครบแปดพันควบคุมด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ตอบสนองดีตั้งแต่รอบต่ำ เปลี่ยนใบพัดไอดี (คอมเพรสเซอร์) ให้มีขนาดใหญ่ขึ้นได้โดยไม่ต้องกลัวเทอร์โบแล็ก ใช้ลิ้นปีกผีเสื้อไฟฟ้า และเปลี่ยนหัวฉีดจากเดิม 5 เป็น 7 รู ฉีดน้ำมันเป็นฝอยละเอียดยิ่งขึ้น

ด้านมลพิษก็มีการควบคุมอย่างเข้มงวด เช่น ระบบ EGR ควบคุมด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ติดตั้งเครื่องแปรสภาพไอเสียไว้ใกล้เครื่องยนต์เพื่อให้ถึงอุณหภูมิทำงานเร็วขึ้น และมีเครื่องกรองอนุภาคจากเขม่าไอเสีย

มีกำลังสูงสุด 185 แรงม้า ที่ 4,000 รอบ/นาที แรงบิดมหาศาล 400 นิวตันเมตร หรือ 40.76 กก.-ม. ที่รอบต่ำเพียง 2,000-2,750 รอบ/นาที เป็นที่มาของสโลแกนตอนเปิดตัว เป็นการเล่นคำฟ้องเสียงที่เข้าทำพอดควร

หลังผ่านขั้นตอนการรับรถที่โชว์รูมหัวหมาก เข้าไปนั่งในรถแล้ว หมุนกุญแจสตาร์ทเพื่อกลับออฟฟิศ ในรอบเดินเบาได้ยินเสียงเครื่องยนต์แค่แผ่วๆ ส่วนความสั่นสะเทือนไม่มีให้สัมผัส

ออกจากโชว์รูมมุ่งหน้าขึ้นทางด่วน รถติดเป็นปกติ ชับๆ หยุตๆ คลานตามกันไปด้วยความเร็ว 30-40 กม./ชม. ถ้ากดคันเร่งลึกและเร็ว

จะได้ยินเสียงเครื่องยนต์แผ่วๆ แต่ถ้าค่อยๆ เพิ่มน้ำหนักเท้าเสียงจะเบากว่า และอัตราเร่งที่ได้ก็แทบไม่ต่างกัน

บนทางด่วนถนนโล่งพอดควร จึงลองกดคันเร่งไล่ความเร็วขึ้นในเกียร์ D พบว่าถ้ากดคันเร่งถูกจังหวะ เสียงเครื่องยนต์จะไม่ครางดังมาก และอัตราเร่งจะพุ่งแบบสะใจ มีอาการตึงเล็กน้อย พอให้สนุกสนาน

ลองลากรอบสูงแตะขีดแดงแถวๆ 4,000 รอบๆ เสียงเครื่องยนต์ก็ไม่ได้ดังแบบน่ารำคาญ แต่กลับดังแบบกระหึ่มหึ่ม และความสั่นสะเทือนก็ไม่ได้เพิ่มขึ้นแต่อย่างใด แต่ถ้าติดเครื่องยนต์ไว้แล้วออกมาขึ้นนอกรถไม่ใช่แฟนพันธุ์แท้ก็รู้ว่านี่เป็นดีเซล ในส่วนนี้ต้องยกความดีความชอบให้การซึลเก็บเสียงที่ทำได้ดี

เกียร์อัตโนมัติ 6 จังหวะ

เก็บความสนุกบนความสะดวก

- เกียร์อัตโนมัติรุ่นนี้มี 6 จังหวะ พร้อมระบบปรับตามสไตส์การขับบนทางโล่งกับเกียร์ D การเปลี่ยนเกียร์ทุกจังหวะทั้งขึ้นและลงมีความนุ่มนวล ให้อัตราเร่งที่ต่อเนื่องและราบเรียบ

ลองกดคันเร่งให้คึกคัก 2-3 ครั้ง จากนั้นลองไล่ขึ้นรอบสูงแล้วยกเท้าจากคันเร่งทันที พบว่าเกียร์จะอยู่ในตำแหน่งเดิม ไม่เปลี่ยนเป็น



เกียร์สูงขึ้น สังเกตจากเข็มวัดรอบไม่ตกวูบ แต่จะค่อยๆ ตกอย่างช้าๆ ตามความเร็วที่ลดลง

ที่เป็นเช่นนี้เพราะเกียร์อ่านลักษณะการกดคันเร่งว่า ผู้ขับต้องการอัตราเร่งที่ฉับไว เมื่อถอนเท้าจากคันเร่งจึงไม่เปลี่ยนเป็นเกียร์สูง เพื่อรอให้กดคันเร่งซ้ำแล้วไปต่อได้ทันที ไม่ต้องคึกคาวนเปลี่ยนเกียร์ต่ำ

สนุกกับเกียร์ทรอนิกส์

- จากตำแหน่งเกียร์ D ผลักคันเกียร์ไปทางซ้ายจะเข้าโหมดเกียร์ทรอนิกส์ มีตำแหน่ง + และ - ให้ผู้ขับเลือกเปลี่ยนเกียร์เองได้ ดันขึ้น + เปลี่ยนเกียร์ขึ้นสูง ดึงลง - เปลี่ยนเกียร์ลงต่ำ

ในโหมดนี้จอแสดงตำแหน่งเกียร์ ซึ่งอยู่ฝั่งซ้ายได้มาตรฐานจะเปลี่ยนจากตัวอักษร D เป็นตัวเลขบอกตำแหน่งเกียร์ ไม่ต้องกังวลเรื่องหลงเกียร์ และสามารถเข้าโหมดเกียร์ทรอนิกส์ได้ทุกความเร็ว

ทดลองเข้าโหมดที่ความเร็ว 120 กม./ชม. ตัวเลขบอกตำแหน่งที่เกียร์ 6 ยกเท้าจากคันเร่งดึงเกียร์ลง 1 ครั้ง กดคันเร่งต่อแล้วดันคันเกียร์ขึ้น พบว่าเกียร์เปลี่ยนขึ้น-ลงฉับไวพอควร ทำให้กะจังหวะได้ง่าย

ขับเข้าด้านจ่ายเงินค่าทางด่วน เมื่อชะลอความเร็วจะเกือบหยุดนิ่ง เกียร์จะเปลี่ยนลงต่ำให้โดยอัตโนมัติ ลงทางด่วนติดไฟแดงรถหยุดนิ่ง ลองเปลี่ยนเกียร์ขึ้นสูง พบว่าเกียร์ยอมให้ไล่ขึ้นได้แค่เกียร์ 3 และเมื่อคลายเท้าจากแป้นเบรกเพื่อให้รถขยับตัวเพียงนิดเดียว เกียร์จะเปลี่ยนลงเกียร์ 2 ให้โดยอัตโนมัติ เพื่อให้รถมีแรงออกตัว

มีอยู่ 2-3 ครั้งที่ผู้เขียนลืมนั่งอยู่ในโหมดเกียร์ทรอนิกส์ เมื่อรถ

ติดไฟแดงเกียร์เปลี่ยนลงต่ำเป็นเกียร์ 1 ให้ แต่ตอนออกตัวกลับลืมนั่งเปลี่ยนเกียร์ขึ้นสูง ปรากฏว่ารอบตัวเข้าไปในโซนขีดแดง เกียร์ก็ยังไม่เปลี่ยนขึ้นสูงให้

เมื่อรู้ตัวจึงรีบเปลี่ยนขึ้นเกียร์สูง ไม้กล้าลากรอบต่อไป ทั้งที่ในใจเดาว่าน่าจะมีระบบป้องกันความเสียหาย อาจเป็นการตัดไฟและน้ำมันเมื่อรอบสูงเกินกำหนด หรือเปลี่ยนเป็นเกียร์สูงให้โดยอัตโนมัติ แต่เมื่อเห็นว่าเข็มวัดรอบและขีดแดงก็ไม่กล้ากดคันเร่งต่อ

ลองอัตราเร่งในเกียร์ D เปรียบเทียบกับเกียร์ทรอนิกส์ จับเวลาแบบคร่าวๆ พบว่าไม่แตกต่างกันมาก การใช้เกียร์ทรอนิกส์จึงน่าจะคาดหวังเรื่องควบคุมจังหวะการเปลี่ยนเกียร์และความสนุกในการขับ มากกว่าเรื่องอัตราเร่ง

พามาเรื่องความสนุกในการขับ เพราะจะบอกว่าวอลโว่ให้มาไม่สุด อดสาห์มีเกียร์ทรอนิกส์แล้ว น่าจะมีแป้นหรือสวิทช์เปลี่ยนเกียร์ที่พวงมาลัยด้วย เพื่อคนขับไม่อยากจะอารมณ์การขับรถเกียร์ธรรมดา แต่อยากขับรถสูตรหนึ่ง อีกประโยชน์คือทำให้ไม่ต้องละมือจากพวงมาลัยเพื่อดึงคันเกียร์





ช่วงล่างก็สปอร์ต

แม้ยังไม่เปิดสำหรับรถครอบครัว

• สงสัยตั้งแต่สเปกเครื่องยนต์และแนวทางการไปโมดแล้วว่า วอลโว่ต้องการวางตำแหน่ง V70 D5 ไว้ในตลาดกลุ่มไหน ระหว่างรถแฟมิลีแมน กับรถพ้อบ้านแม่บ้านเท้าหนัก มาทายสงสัยก็ตอนจับความรู้สึกของช่วงล่างอย่างจริงๆ จังๆ นี่เอง

ระบบกันสะเทือนของ V70 D5 เป็นแบบอิสระ 4 ล้อ ด้านหน้าสปริงสตริต ด้านหลังมีลิตลิงก์ มีระบบควบคุมการทรงตัวและการสั่นไถลมาให้ พร้อมสวิตช์ DSTC เปิด-ปิดการทำงานติดตั้งบนคอนโซลกลาง อย่างขนาด 215/55R16

ลองขับบนถนนปกติประมาณ 1 วัน เมื่อขับผ่านถนนขรุขระพบว่าช่วงล่างค่อนข้างแข็งไปนิด โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบของรถแต่เป็นความแข็งแบบหนึบๆ ไม่ได้แข็งกระด้างแบบรถแต่งดีดสปริง และอาการนี้จะไม่พบเมื่อขับบนถนนเรียบ

ยังไม่แน่ใจความรู้สึกตัวเอง ก็เลยให้ทีมงานอีกคนลองขับบ้าง โดยยังไม่บอกความรู้สึกของตนเอง เพื่อไม่ให้เป็นการชี้นำ หลังจากขับได้สักพักก็ให้ความเห็นตรงกันว่าช่วงล่างแข็งเกินประเภทรถไปหน่อย

ความแข็งของช่วงล่างมีผลดีเมื่อใช้ความเร็วสูง บนทางด่วนถนนโล่งสามารถใช้ความเร็วกว่า 180 กม./ชม. ได้โดยไม่รู้สึกเครียดกับการบังคับควบคุม ขับผ่านโค้งกว้างๆ บนทางด่วนได้โดยไม่ต้องลดความเร็ว

ขับแซ่ที่ความเร็วสูงๆ ได้แค่ 2-3 นาทีก็ต้องยกคันเร่ง ไม่ใช่รถออกอาการไมดี แต่คนขับใจคอไมดีเพราะกลัวตำรวจจับ

ระหว่างทดสอบมีหลทางด่วน 1 ครั้งเพราะขับเพลินลืมน่านป้ายก็เลยต้องไปแอบอยู่ตรงที่ว่างระหว่างทางแยก เมื่อเห็นวาร์ตวางจึงกดคันเร่งเต็มที่ ปรากฏว่าล้อหน้าสลิปนิดๆ พร้อมไฟสัญญาณสีเหลืองบนชุดมาตรวัดสว่างขึ้นแวบหนึ่ง เตือนว่าล้อสลิป แต่ตัวรถก็ไม่บิดเบี่ยงการทรงตัว

หลังจากนั้นลองตรวจสอบระบบ DSTC ก็เปิดใช้งานตามปกติ แต่ล้อก็ยังมีโอกาสสลิปได้บ้าง จึงไม่ควรไว้วางใจระบบมากเกินไป ขับด้วยความไม่ประมาทเป็นดีที่สุด

ความเร็วและรอบเครื่องยนต์ในเกียร์ 6

ความเร็ว (กม./ชม)	รอบ/นาที
100	1,800
110	2,100
120	2,300
130	2,500
140	2,750
150	2,800
160	3,000
185	3,500

ภายนอกวอลโว่ยุคใหม่

ทันสมัยและเปิดเอกลักษณ์

• ทมดยุคตัวถังทรงเหลี่ยมที่อวอลโว่ยุคเก่าที่โดนค่อนแคะว่าเป็นลั้งติดล้อ ระยะหลังวอลโว่พลิกแนวการออกแบบสู่ความโค้งมนและทันสมัย ใส่เอกลักษณ์ใหม่ด้วยเส้นตัวถังด้านข้างที่ดูเหมือนเป็น ‘เอว’ ของรถต่อเนื่องจากฝากระโปรงหน้าจรดด้านหลัง พร้อมไฟท้ายทรงสามเหลี่ยมอีกหนึ่งเอกลักษณ์ใหม่ของวอลโว่

ภายนอกโดยภาพรวมดูทันสมัยและลงตัว โดยในรุ่น V70 D5 มีทั้งความหรูหราและปราดเปรียว มุมกันชนทั้ง 4 ติดตั้งคิ้วกันกระแทกเสริมหูด้วยการฝังแถบโครเมียมขนาดเล็กไว้ด้านบน กระงังหน้าโครเมียมคาดโลโก้วอลโว่ถูกปรับให้เพรียวยิ่งขึ้น กระบข้างด้วยไฟหน้าโคมใสแบบชิ้นเดียว

กระจกมองข้างทรงเพรียว ทำให้มุมมองด้านข้างแคบไปนิด ยังดีที่ปลายกระจกด้านนอกผายออกเป็นลักษณะกระจกมุมกว้างในตัว จึงช่วยลดมุมอับได้ โคมไฟท้ายทรงตั้งแบ่งเป็น 2 ส่วน ประตูบานท้ายแบบเดี่ยวเปิดขึ้นบนพร้อมไฟเบรกดงที่ 3 แบบ LED

มิติตัวถังยาว 4,710 มม. กว้าง 1,804 มม. สูง 1,488 มม. ฐานล้อ 2,755 มม. น้ำหนัก 1,577 กก.

ภายในครบเครื่อง

หรู - สปอร์ต - อเนกประสงค์

• รถนั่งระดับหุราคา 2.867 ล้าน แทบไม่ต้องบรรยายอุปกรณ์มาตรฐานให้มากความ เพราะมีให้เพียบจนแทบนึกไม่ออกว่าขาดอะไร





TEST DRIVE • VOLVO V70 D5



ห้องโดยสารตกแต่งด้วยหนังแท้ แซมด้วยอะลูมิเนียมแทนลายไม้ เบาะผู้ขับปรับไฟฟ้าพร้อม 3 หน่วยความจำ พวงมาลัยปรับสูง-ต่ำ-ไกล-ใกล้ คอนโซลกลางติดตั้งชุดเครื่องเสียงและชุดควบคุมเครื่องปรับอากาศ

ด้านล่างสุดของคอนโซลกลางมีสวิตช์ระบบต่างๆ เช่น ล็อกกันเด็ก ประตูคู่หลัง พับกระจกข้าง เปิด-ปิดระบบเซ็นเซอร์ช่วยถอยหลัง และเปิด-ปิดระบบ DSTC

ถ้าจะปิด DSTC ต้องกดสวิตช์ค้างประมาณ 3 วินาที ไฟที่ตัวสวิตช์จึงดับ และไฟสัญลักษณ์เครื่องหมายตกใจในสามเหลี่ยมบนชุดมาตรวัดจะสว่างขึ้น

ส่วนเซ็นเซอร์ช่วยถอยหลัง หากเปิดค้างไว้แล้วมีมือเดอริสค์ คนหรือวัตถุอื่นๆ เข้าใกล้รถทั้งด้านหน้าด้านหลังและมุมทั้ง 4 สัญญาณเสียงเตือนจะดังขึ้น และหากเปิดเครื่องเสียงไว้ ระบบก็จะสั่งปิดเสียงชั่วคราว กลัวผู้ขับจะไม่ได้ยินสัญญาณเตือน

คอปวงมาลัยมีก้านทั้ง 2 ฝั่ง ด้านขวาควบคุมที่ปัดน้ำฝนที่มีระบบ Rain Sensor ด้านซ้ายควบคุมไฟเลี้ยว และระบบจอแสดงผลสารพัดประโยชน์ แสดงข้อมูลการกินน้ำมันทั้งแบบเฉลี่ยและแบบ Real Time รวมทั้งความเร็วเฉลี่ย การสั่งงานทำได้ไม่ยาก ไม่ต้องถึงกับยกคู่มือไปทำไป คล้ายๆ ลักพังก์ก็เจอ แต่อย่าลืมน้ำมันที่รถก็แล้วกัน

พวงมาลัยทรง 4 ก้าน พยายามออกแบบให้ดูไม่เซย แต่ยังไงก็ไม่สปอร์ตเหมือน 3 ก้าน ฝั่งขวามีสวิตช์ควบคุมเครื่องเสียง ฝั่งซ้ายสำหรับครุสคอนโทรล

สวิตช์บนพวงมาลัยอยู่ในตำแหน่งที่ใช้งานยากไปนิด ไม่สามารถจับพวงมาลัยในตำแหน่งปกติแล้วใช้นิ้วหัวแม่มือกดสวิตช์ได้ ต้องขยับทั้งมือลงมาด้านล่างเล็กน้อยจึงจะใช้นิ้วโป้งกดได้ถนัด

ถ้าไม่เคยใช้ครุสคอนโทรลอาจงง เพราะวอลโว่ใช้สัญลักษณ์แทนตัวอักษร ยกเว้นสวิตช์บนสุดสำหรับสวิตช์เปิด-ปิด Cruise Control ที่พิมพ์คำว่า Cruise ไว้บนสวิตช์

เมื่อเปิดใช้งานจะมีคำว่า Cruise บนจอได้มาตรวัดความเร็ว และเมื่อเร่งจนได้ความเร็วที่ต้องการแล้วต้องการล็อกก็กดสวิตช์ + หรือ - ซึ่งอยู่แถวล่างสุด ถ้าอยากเพิ่มความเร็วก็กด + อยากลดความเร็วก็กด - ความเร็วจะเพิ่มขึ้นหรือลดลงประมาณ 2-3 กม./ชม ต่อการกด 1 ครั้ง

ถ้าต้องการยกเลิกการทำงานสามารถทำได้ 3 วิธี คือ แตะเบรกกดสวิตช์ยกเลิก (0) หรือกดปิด Cruise แนะนำให้ใช้ 2 วิธีแรก เพราะหากต้องการกลับมาใช้ระบบครุสอีกครั้งก็แค่กดสวิตช์ (Resume) เป็นสัญลักษณ์ลูกศรคิง แต่ถ้ายกเลิกด้วยการกดปิดระบบครุส ถ้าจะกลับมาใช้งานอีกครั้งก็ต้องตั้งความเร็วกันใหม่

เบาะนั่งเป็นกึ่งบั๊กเก็ตซีต กระชับร่างกายพอควรแต่ไม่ถึงกับหุ้มรัดจนอึดอัด เข็มขัดนิรภัยไม่ต้องเลื่อนปรับระดับสูง-ต่ำ เพราะออกแบบช่องที่เสากลางไว้ให้ตัวเข็มขัดเลื่อนขึ้น-ลงได้ตามสรีระ

เบาะหลังพับได้หลากหลายรูปแบบ มาพร้อมแผ่นปิดสัมภาระแบบม้วนเก็บได้ และตาข่ายกันห้องสัมภาระ ป้องกันสิ่งของพุ่งมาด้านหน้า พื้นห้องเก็บของมีจุดยึดสำหรับตรึงสิ่งของให้แน่นหนา

ทดสอบอัตราสิ้นเปลือง

ประหยัดตามคาด

• หลังการทดสอบอัตราสิ้นเปลืองครั้งหลังสุด มีการพูดคุยกันในที่งานว่า น่าจะเปลี่ยนเส้นทางทดสอบใหม่ เพราะระยะหลังมอ-เตอร์เวย์มีการขยายถนน และช่วงก่อนเข้าพัทยานกก็ติดมาก โดยเส้นทางใหม่ต้องมีระยะทางไป-กลับประมาณ 300 กม. เพื่อเฉลี่ยความเพี้ยนจากสภาพการจราจรให้เหลือน้อยที่สุด แต่ก็ยังตกลงกันไม่ได้ว่าจะเปลี่ยนเส้นทางไหน

คราวนี้เนื่องจากเวลาจำกัด จึงต้องทดสอบในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ เดาแบบเข้าข้างตัวเองว่ารถคงไม่ติด จึงเลือกใช้เส้นทางเดิม

เดิมน้ำมันที่ปั้มขาประจำจนเต็มเปี่ยม เด็กปั้มเห็นเป็นรถแก๊ง แต่จะเติมน้ำมันดีเซลจึงทักท้วงขึ้นมา ต้องอธิบายกันเล็กน้อยจึงยอมเติมให้ นับว่าดูแลเอาใจใส่ลูกค้าดีพอควร จากนั้นเริ่มออกเดินทางเวลา 12.49 น.

ครั้งนี้เดาแม่นยำเพราะรถโล่งเกือบตลอดเส้นทาง ใช้ความเร็วคงที่ 110 กม./ชม. ได้อย่างต่อเนื่อง ไม่ต้องเร่งเครื่องหรือเหยียบย่ำขาขวาในการขงให้ได้ความเร็วที่ต้องการ เพราะมีครุสคอนโทรลเป็นผู้ช่วย

เร่งให้ได้ความเร็วที่ต้องการแล้วล็อก เมื่อเบรกหรือชลดความเร็วแล้วต้องการกลับสู่ความเร็วเดิม ก็แค่กดคันเร่งแผ่วๆ ไล่ความเร็วขึ้นช้าๆ ให้เกือบถึง 110 กม./ชม. จากนั้นก็เข้าโหมดครุส ถ้ากดครุสตั้งแต่ความเร็วต่ำๆ อาจมีการคิกตัวจนทำให้กินน้ำมันเพิ่มขึ้น

เกียร์ทรอนิกส์ถูกใช้ประโยชน์ในการทดสอบอัตราสิ้นเปลืองด้วย เริ่มขับใช้เกียร์ D ไล่ความเร็วขึ้นให้เกียร์เปลี่ยนเอง เมื่อความเร็วคงที่ก็เข้าโหมดเกียร์ทรอนิกส์ เพื่อตรวจสอบว่ารถวิ่งด้วยเกียร์สูงสุดหรือยัง

เนื่องจากเป็นวันหยุดไม่เร่งรีบ จึงขับเลยพีระเซอร์กิตไปเล็กน้อย ก่อนพักทานอาหารกลางวันในเวลา 15.00 น. ระยะทาง 179.6 กม. ความเร็วเฉลี่ย 82.25 กม./ชม

ออกจากร้านอาหาร 16.05 น. ขับต่อรวดเดียวถึงจุดพักรถแวะซื้อของฝากก่อนเข้ามอเตอร์เวย์ เวลา 17.05 น. ระยะทาง 257.5 กม. ความเร็วเฉลี่ย 77.9 กม./ชม. จากนั้นขับรวดเดียวถึงปั้มบางจาก 18.32 น.

สรุปผลการทดสอบอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเฉลี่ย

- ระยะทางรวม 365.7 กิโลเมตร
- เติมน้ำมันเพิ่ม 25.79 ลิตร
- ราคาน้ำมัน 26.74 บาท / ลิตร
- เป็นเงิน 689.9 บาท
- อัตราสิ้นเปลืองเฉลี่ย 14.18 กิโลเมตร / ลิตร
- ค่าใช้จ่าย 1.88 บาท / กิโลเมตร

ก่อนเริ่มทดสอบได้รีเชตข้อมูลอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเฉลี่ยของตัวรถ เพื่อจะนำค่าที่รถคำนวณได้ใหม่มาเปรียบเทียบกับผลการทดสอบปรากฏว่ารถคำนวณได้ 6.2 ลิตร/100 กม. หรือประมาณ 16.12 กม./ลิตร แม้จะต่างกันเกือบ 2 กม./ลิตร แต่ก็ไม่ห่างกันแบบน่าเกลียด พอจะใช้เป็นตัวเลขวอ้างอิงกับการทดสอบได้

วอลโว่ V70 D5 รถอเนกประสงค์ระดับหรูหรารูปลักษณ์ทันสมัย เต้นที่ขุมพลังดีเซลคอมมอนเรลเทอร์โบ 2 บุคลิก นึกสนุกอยากขับเร็ว อยากตื่นเต้นกับอัตราเร่ง ก็แค่หาถนนโล่งๆ แล้วกดคันเร่งลงไป เครื่องยนต์ก็พร้อมตอบสนอง รองรับด้วยความมั่นคงของระบบกันสะเทือนและช่วงล่าง และถ้าขับธรรมดา ก็จะได้ความประหยัดระดับ 14 กม./ลิตร

SPECIFICATIONS		VOLVO V70 D5
• แบบตัวถัง		อเนกประสงค์ 5 ประตู
• แบบเครื่องยนต์		ดีเซลคอมมอนเรลเทอร์โบ 5 สูบ DOHC 20 วาล์ว
• ความจุ		2,401 ซีซี
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก		81 x 93.2 มม.
• อัตราส่วนการอัด		17.3:1
• กำลังสูงสุด		185 แรงม้า ที่ 4,000 รอบ/นาที
• แรตมิกสูงสุด		40.76 กก.-บ. ที่ 2,000-2,750 รอบ/นาที
• ระบบส่งกำลัง		อัตโนมัติ 6 จังหวะ เกียร์รอนิกส์
• ระบบขับเคลื่อน		ล้อหน้า
• ระบบบังคับเลี้ยว		แร็กแอนคัพพินยอนพร้อมพาวเวอร์
• ระบบกันสะเทือนหน้า		อิสระ สปริงสตรัท
• ระบบกันสะเทือนหลัง		อิสระ มัลติลิงก์
• ระบบเบรคหน้า / หลัง		ดิสก์ 4 ล้อ พร้อมเอบีเอส อีบีดี และบีเอ
• ผู้จำหน่าย		บริษัท วอลโว่ คาร์ (ประเทศไทย) จำกัด
• โทรศัพท์		0-2319-9820-3

