



NISSAN
TEANA 200JK

130

THAIDRIVER

แรงบันดาลใจสู่ความประหยัด

นิสสัน เทียน่า รถขนาดกลางระดับหรูราคา ปรับรูปลักษณ์ภายนอก
 เพิ่มความทันสมัย พร้อมเพิ่มรุ่น 200JK เครื่องยนต์ 4 สูบ
 2,000 ซีซี 145 แรงม้า รับมือราคาน้ำมันที่แตะระดับ 3 ลิตร 100 บาท
 มากู้กันว่าแรงแม่และบาวอุปกรณ์ที่หายไป ผู้ซื้อจะได้อะไรทดแทน

• นิสสัน เทียน่า เปิดตัวในเมืองไทยด้วยรุ่น 230JS เครื่องยนต์ VQ25DE วี6 2,300 ซีซี 173 แรงม้า ราคา 1.551 ล้านบาท หลังตลาดได้พักใหญ่เป็นช่วงที่ราคาน้ำมันสูงขึ้นเรื่อยๆ จึงปรับโฉมไมเนอร์เชนจ์ พร้อมเพิ่มรุ่น 200JK เครื่องยนต์ QR20DE 4 สูบ 2,000 ซีซี 145 แรงม้า พร้อมตัดบางอุปกรณ์ออกไป ตั้งราคาน่าสนใจ 1.211 ล้านบาท ต่างกันถึง 340,000 บาท มีอุปกรณ์อะไรหายไปบ้าง และแรงแม่ที่หายไป 28 ตัวกับตัวถังที่เบาลงแค่ 10 กิโลกรัม (จาก 1,480 กก. ในรุ่น 230JS เป็น 1,470 กก. ในรุ่น 200JK) จะประหยัดได้แค่ไหน

ทีมงานไทยไดร์ฟเวอร์ทดสอบนิสสัน เทียน่า 200JK ในเรื่องอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง และอัตราเร่งสำหรับการใช้งานทั่วไป รวมไปถึงเปรียบเทียบอุปกรณ์มาตรฐานของทั้ง 2 รุ่น ว่าแตกต่างกันแค่ไหน

ภายนอกไปถึงความหรูหรา

• สำหรับการตกแต่งภายนอกของรถรุ่นล่างในยานยนต์ระดับหรูหา แทบไม่ต้องเสียเวลาจับผิดว่าจะมีจุดไหนต้อยกว่ารุ่นสูงกว่า เพราะส่วนใหญ่ให้มาเพียบพร้อมลึกลับกัน เช่นเดียวกับเทียน่าทั้ง 2 รุ่น ภายนอกดูด้วยตาแล้วแทบแยกไม่ออก (ยกเว้นป้ายบอกรุ่นบนกระโปรงหลัง)

อุปกรณ์ภายนอกที่รุ่น 200JK ไม่มี คือไฟหน้าขึ้นพร้อมระบบเลี้ยวตามการหมุนพวงมาลัย โดยเป็นไฟหน้าฮาโลเจนพร้อมโปรเจกเตอร์เลนส์ และไม่มีปลายท่อไอเสียโครเมียม ที่เปิดประตูของรุ่น 230JS เป็นสีเดียวกับตัวรถพร้อมขอบโครเมียม ส่วนของรุ่น 200JK เป็นแบบโครเมียม ซึ่งดูแล้วก็ไม่ได้ซีเรียแต่อย่างใด

มิติตัวถังต่างกันเล็กน้อยที่ความสูง 230JS สูง 1,475 มิลลิเมตร ส่วน 200JK สูง 1,495 มิลลิเมตร กึ่งๆ ว่าสูงต่างกันเพราะอะไร เนื่องจากขนาดยางก็เท่ากัน 205/65R16 เดว่าน่าจะเป็นเพราะน้ำหนักตัวของรุ่น 230JS ที่มากกว่า 10 กิโลกรัม ทำให้ตัวรถเตี้ยกว่า ส่วนมิติอื่นเท่ากันโดยมีความยาว 4,845 มิลลิเมตร กว้าง 1,765 มิลลิเมตร และฐานล้อ 2,775 มิลลิเมตร ถังน้ำมันจุ 70 ลิตร





รูปลักษณะของเทียบเน้นการผสมผสานระหว่างเหลี่ยมกับความโค้งมน ซึ่งก็ทำได้อย่างกลมกลืนลงตัว ด้านหน้าเน้นความหรูด้วยกระจังโครเมียมทรงด้ามขวานขึ้นรูปกับโคมไฟหน้าทรง 5 เหลี่ยม รวมทั้งสัญญาณไฟไว้ในโคมเดียวกัน กันชนหน้าและหลังคาดตัวโครเมียมที่มุมกระจงมองข้างทรงเพรียว ทำให้ดูบานเล็กไปนิดเมื่อเปรียบเทียบกับขนาดของตัวรถ

โคมไฟท้ายทรงตั้งวางไว้บนตัวถัง ล้ำสมัยด้วยไฟท้าย LED ฝากระโปรงท้ายเปิดได้จรดแนวกันชน สามารถเปิดด้วยสวิตช์ในห้องโดยสารซึ่งติดตั้งไว้ใต้ที่เท้าแขนฝั่งผู้ขับวางคู่กับที่เปิดฝาน้ำมัน หรือเปิดด้วยรีโมตคอนโทรล บนฝากระโปรงจึงไม่มีรูกุญแจหรือที่เปิด

ภายในคงความหรู

• แม้เป็นรุ่นล่าง แต่ก็ยังเป็นรถระดับหรูหาวางการตกแต่งโดยรวมจึงไม่ต่างจากเดิมหรือดูดีด้อยค่ากว่ารุ่นสูงแต่อย่างใด มีบางอุปกรณ์เท่านั้นที่ถูกตัดออกเพื่อให้ส่วนต่างของราคามีความน่าสนใจยิ่งขึ้น ความแตกต่างของอุปกรณ์อำนวยความสะดวกและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยดูได้จากตารางเปรียบเทียบด้านข้าง

ลำดับ	230JS	200JK
1	เบาะพนักปรับไฟฟ้าพร้อมหน่วยความจำ	เบาะพนักปรับไฟฟ้า
2	เบาะพนักเลื่อนก้อยหลังบน:เข้า-ออก	-
3	เบาะพนักโดยสารด้านหน้าปรับไฟฟ้า	-
4	ครุสคอนโทรล	-
5	ระบบปิดไฟหน้าอัตโนมัติ	-
6	พวงมาลัยหุ้มหนังพร้อมลายไม้	พวงมาลัยหุ้มหนัง
7	จอแสดงผล Segment Display	-
8	บานบังแดดหลังไฟฟ้า	-
9	ระบบปรับอากาศอัตโนมัติแบบกด	ระบบปรับอากาศอัตโนมัติแบบหมุน
10	แอร์แยกซ้าย-ขวา	-
11	กุญแจอัจฉริยะ	กุญแจระบบดาวพร้อมรีโมตคอนโทรล
12	วิทยุพร้อมซีดี 1 แผ่นและซีดีแชนเจอร์ 6 แผ่น	วิทยุพร้อมซีดี 6 แผ่น 2 DIN
13	แอร์เบ็ดตัวข้างพร้อมบานปิดภัย	-
14	ระบบควบคุมการทรงตัว VDC	-

อ่านมาถึงตรงนี้คงพอจะตอบตัวเองได้ว่า อุปกรณ์ที่ขาดหายไปเมื่อเปรียบเทียบกับราคาที่ถูกกว่า 340,000 บาท ถือว่าคุ้มค่าหรือไม่ โดยต้องไม่ลืมว่าเครื่องยนต์ที่ต่างกัน ก็ทำให้ค่าใช้จ่ายในระหว่างที่ใช้งานต่างกันด้วย

ภายในของเทียบน่าได้รับการออกแบบให้ดูแปลกตากว่ารุ่นอื่น โดยแผงหน้าปัดขึ้นบนเป็นชิ้นเดียวแบนยาวต่อเนื่อง ไม่มีส่วนโค้งนูนขึ้นมา ถัดลงมาเป็นชุดมาตรวัดแบบพื้นเรียบบรรจุมาตรวัดและสัญญาณไฟเตือนระบบต่างๆ รวมอยู่ด้วยกัน



ตรงกลางเป็นมาตรวัดความเร็วขนาดใหญ่ ด้านล่างมีมาตรวัดระยะทางตัวเลขดิจิทัล วัดระยะทางย่อยได้ 2 ชุด ด้านซ้ายเป็นมาตรวัดรอบมีขนาดเล็กไปสักนิด ซ้ายสุดเป็นจอแสดงตำแหน่งเกียร์อัตโนมัติ ฝั่งขวาเป็นมาตรวัดปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง รถรุ่นนี้ไม่มีมาตรวัดอุณหภูมิน้ำหล่อเย็นแต่ใช้ไฟสัญญาณเตือนแทน โดยหากเครื่องยนต์เย็นจะเป็นไฟสีน้ำเงิน และถ้าร้อนเกินกำหนดจะเป็นไฟสีแดง

คอนโซลเกียร์ตกแต่งด้วยลายไม้ต่อเนื่องจากแผงหน้าปัด เนื้อไม้และสีไม้คู่คี่ลงตัวกับสีภายใน ด้านหน้าและด้านหลังของคอนโซลเกียร์ซ่อนที่เก็บของไว้อย่างกลมกลืน รางเกียร์เป็นแบบร่องหยักจึงไม่ต้องมีปุ่มปลดล็อกบนหัวเกียร์ ทำให้ออกแบบหัวเกียร์ได้อย่างอิสระ ไฟบอกตำแหน่งเกียร์บนคอนโซลเกียร์ก็ทำได้สวยงาม พร้อมปุ่ม Shift Lock กดแล้วเลื่อนมาเกียร์ N เมื่อต้องจอดรถขวาง

ดินดตรงที่พวงมาลัยปรับได้แค่ระดับสูง-ต่ำ ไม่สามารถปรับใกล้-ไกลได้ ทำให้การปรับตำแหน่งที่นั่งให้เหมาะกับสรีระถูกจำกัดไปนิด โดยเฉพาะรถเกียร์อัตโนมัติที่สามารถเลื่อนเบาะถอยหลังได้มากกว่าเกียร์ธรรมดาเพราะไม่ต้องเหยียบคลัตช์ ถ้าถอยเบาะออกมาแล้วพวงมาลัยยึดตามไม่ได้ แขนก็จะตึงเกินไปและไม่ใช่นั่งที่ถูกต้อง

เบาะหลังหนานุ่มนั่งสบายเหมาะสำหรับนั่งยึด (ถ้ามีคนขับให้นั่ง) หัวแขนตรงกลางพับลงมาจะพบกับลายไม้เช่นเดียวกับด้านหน้า เปิดออกมาเป็นที่วางแก้วน้ำ ตรงที่เก็บที่หัวแขนมีฝาปิดอีกชั้น สามารถเปิดออกเมื่อต้องบรรทุกสัมภาระที่มีความยาวมากๆ ได้ เย็นสบายด้วยช่องแอร์ซึ่งติดตั้งไว้ด้านหลังของที่หัวแขนระหว่างเบาะหน้า

เสียงจากด้านข้างจะเห็นว่าแนวหลังคาลิ้นสุดแถวๆ ด้านหลังของหมอนรองศีรษะบนเบาะหลัง ถ้านั่งตอนกลางวันแดดอาจส่องต้นคอ แต่ความสูงระหว่างศีรษะกับเพดานถือว่าเพียงพอสำหรับส่วนสูง 170-180 เซนติเมตร กระจกโอเปราไม่ได้อยู่บนประตูบานท้ายแต่ย้ายไปอยู่บนตัวถัง ซึ่งช่วยให้เสาหลังไม่หนาที่บังจนเกินไป ให้ทัศนวิสัยที่ดีสำหรับผู้ขับและให้ความโปร่งสบายสำหรับผู้โดยสารด้านหลัง

อัตราสิ้นเปลืองไม่ด้อยแต่ไม่ดื่บ

- เคาล์วงหน้าตั้งแต่เห็นสเปกแล้วว่า อัตราเร่งน่าจะอืดน้อยๆ เรือเกลือ เพราะน้ำหนักเบาแค่ 10 กิโลกรัม แต่มีน้ำหนักไปถึง 28 ตัน คิดอัตราส่วนแรงม้าต่อน้ำหนัก 10.13 กิโลกรัม/แรงม้า เปรียบเทียบกับรุ่น 230JS ที่ทำได้ 8.55 กิโลกรัม/แรงม้า แต่ไม่ได้ดูอัตราทดเกียร์และเฟืองท้าย เพราะในสเปกไม่ได้ระบุไว้

ลองขับครั้งแรกแค่ระยะทางสั้นๆ จากออฟฟิศไปปั้มน้ำมัน และทางก็ไม่โล่งพอจะลองสมรรถนะได้ ขับแบบไล่ความเร็วขึ้นช้าๆ พบว่าเมื่อรอบเกิน 2,500 รอบ/นาที อัตราเร่งจะไหลขึ้นนิดๆ จากที่ค่อนข้างรอรอบในช่วงแรก ลองได้แค่นี้ก็ต้องเลี้ยงเข้าปั้มน้ำมันให้เต็มถังเตรียมทดสอบอัตราสิ้นเปลือง

ดูจากมาตรวัดน้ำมันเชื้อเพลิง เข็มตกลงไป 1 ซีด เติมน้ำมันเต็มเปี่ยมอีก 15.78 ลิตร ด้วยแก๊สโซฮอล์ 95 ที่ในคู่มือระบุให้ใช้ได้ ราคาลิตรละ 29.09 บาท เป็นเงิน 459 บาท

จากนั้นเซตคุนยและเริ่มออกเดินทางในเวลา 13.07 น. ยัดนาฬิกาดิจิตอลในรถเป็นหลัก ขับรวดเดียวถึงหน้าพีระเซอร์กิต เวลา 14.52 น. ระยะทาง 140.8 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 105 นาที คิดเป็นความเร็วเฉลี่ย 80.45 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยที่ความเร็ว 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง เครื่องยนต์จะหมุน 2,500 รอบ/นาที

การคำนวณความเร็วเฉลี่ยนอกจากช่วยประมาณสภาพการจราจรตลอดเส้นทางได้แล้ว ยังใช้ยืนยันด้วยว่าทดสอบด้วยความเร็วที่ใช้งานจริง ไม่ใช่ขับคลานๆ แค่ 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อให้ตัวเลขอัตราสิ้นเปลืองออกมาสวยๆ และปิดกระจกเปิดแอร์ตามปกติ

หลังจากจอดบันทึกเวลาและระยะทางแล้ว สังเกตว่าในพีระเซอร์กิตค่อนข้างคึกคัก คิดว่ามีการจัดแข่งจึงขับเข้าไปดู ระยะทางเพิ่มขึ้นเป็น 141.2 กิโลเมตร ปรากฏว่าเป็นการทดสอบยางยี่ห้อหนึ่ง จึงดับเครื่องยนต์และเดินลงมายึดเส้นยึดสาย พิจารณารถรอบๆ คันทั้งภายในภายนอก เปิดฝากระโปรงหน้าและหลังดู จากนั้นจึงออกเดินทางกลับในเวลา 15.02 น.

ขากลับแวะจุดพักรถเวลา 16.01 น. ระยะทาง 219.5 กิโลเมตร คิดเป็นความเร็วเฉลี่ย 79.62 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทานอาหารแล้วออกเดินทางต่อเวลา 16.27 น. ถึงปั้มนปลายทางเวลา 17.13 น. ระยะทาง 284.2 กิโลเมตร จากจุดพักรถถึงปั้มนใช้เวลา 46 นาที กับระยะทาง 64.7 กิโลเมตร (ตามมาตราวัด) คิดเป็นความเร็วเฉลี่ย 83.39 กิโลเมตร/ชั่วโมง

เป็นอีกครั้งที่มีลุ้นรางวัลนักขับเท้าเบา (ตั้งชื่อเองในทีมงาน) เพราะเมื่อไปถึงพีระเซอร์กิตสังเกตว่าเข็มน้ำมันเชื้อเพลิงยังไม่ตกเลยสักนิด ขากลับขับไปสักพักจึงจะเริ่มตกมาหมดสิ้นเอาที่ตอนเข้าใกล้กรุงเทพฯ โดยเฉพาะช่วงรอยต่อระหว่างมอเตอร์เวย์กับ



ทางด่วนพระราม 9 เพราะเซ็มตกลงไป 1 ซีตเต็มๆ แต่ก็ยังแอบคิดเข้าข้างตัวเองนิดๆ ว่าเซ็มตกเท่าตอนเดิมครั้งแรก 15 ลิตรกว่าๆ ถ้าเติมเพิ่มสัก 17 ลิตร กับระยะทางประมาณ 280 กิโลเมตร ก็ต้องมี '16 โลิลิตร์' (กว่าๆ)

แต่เอาเข้าจริงกลับไม่เป็นเช่นนั้น หลังจากหัวจ่ายตัดที่ประมาณ 17 ลิตร ก็เริ่มขั้นตอนการเขย่าซึ่งไม่มีลิท็อก เพราะมีลิท็อกขี้นาคัญคือ ผู้ที่เติมน้ำมันให้เป็นประจำรวมทั้งเด็กปั๊มอีกจำนวนหนึ่งที่มาช่วยเขย่ารถ

ส่วนเรื่องที่ว่าน้ำมันเต็มเปี่ยมจนหยอดไม่ลงแล้วนั้น ต้องเกิดจากการเห็นพ้องต้องกันของผู้เขียนและผู้เติมน้ำมันให้ เคยลองแห่เล่นๆ ว่าเติมแล้วมั้ง คนที่เติมน้ำมันให้บอกว่ายังไม่เต็ม แกรมเรียกกำลังเสริมมาช่วยเขย่าอีกด้วย คราวนี้ท่าลายความหวังรางวัลนักขับเท้าเบาแบบไม่มีลุ้น เพราะเติมเพิ่มได้ถึง 21.45 ลิตร จึงจะเติมเปี่ยมถึงคอถังและเขย่าไม่ลง

สรุปอัตราสิ้นเปลือง

13.24 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นค่าใช้จ่าย 2.19 บาท/กิโลเมตร

• ผู้ที่เติมน้ำมันให้เป็นประจำจะเป็นตัวหลัก 1 คน ถ้ารถทดสอบมากกว่า 1 คันจึงจะมีผู้ช่วย การเติมน้ำมันแบบเติมเปี่ยมแต่ไม่ล้นต้องใช้เทคนิคหลักๆ คือ ไม่เสียบหัวจ่ายเข้าไปจนสุด แต่เสียบแค่พอดันลิ้นกันกระดกให้เปิดออก เพื่อลมที่อยู่ถึงจะวิ่งสวนออกมาได้ และต้องเลือกหัวจ่ายที่คั่นคดนั้นเบาแรงจึงจะหยอดได้อย่างแม่นยำ ไม่ล้นและไม่เมื่อยมือ (มากนั้)

อัตราเร่งไม่ถึงกับอืด

• หลังจากเติมน้ำมันเต็มเปี่ยมคำนวณอัตราสิ้นเปลืองแล้ว ก่อนขับรถกลับไปจอดที่ออฟฟิศจึงได้ลองสมรรถนะบ้างเพราะถนนค่อนข้างว่างเนื่องจากเป็นวันเสาร์ แต่ก็ไม่ได้ลากรอบจนตะชืดแดงทุกเกียร์ เพียงแต่ขับตามการใช้งานปกติเพื่อดูว่าอัตราเร่งจะเป็นอย่างไร

เท่าที่สังเกตพบว่าถ้าขับใช้งานปกติจะไม่รู้สึกว่ามีอัตราเร่งแต่อย่างใด โดยเฉพาะในช่วงความเร็วต่ำๆ อย่างการออกตัวจากจุดหยุดนิ่งไปถึงความเร็วกลางๆ ระดับ 80-100 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งเพียงพอแล้วสำหรับการใช้งานในเมือง เปลี่ยนเกียร์ที่ 2,500-3,000 รอบฯ ก็ให้อัตราเร่งที่นุ่มนวลและต่อเนื่องดี

ลองกดคันเร่งเปลี่ยนเกียร์ที่รอบสูงกว่าเดิมเป็นประมาณ 3,500-4,000 รอบฯ พบว่าอัตราเร่งก็ดีขึ้นบ้าง แต่ก็แน่นอนว่าต้องกินน้ำมันเพิ่มขึ้นด้วย คนที่ซื้อรถรุ่นนี้มาเพราะคาดหวังเรื่องความประหยัดน้ำมันก็ไม่น่าจะกังวลเรื่องอัตราเร่งมากนัก แต่ถ้าซื้อเพราะเห็นว่าราคาถูกกว่ารุ่น 230JS อยู่หลายแสนบาทแล้วจะถามหาอัตราเร่งก็คงอึดอับบ้าง

พวงมาลัยเบาช่วงล่างนุ่ม

• บางช่วงที่ขับบนทางด่วน เมื่อผ่านโค้งแคบๆ จะรู้สึกพวงมาลัยเบาไปนิดๆ และในช่วงความเร็วต่ำก็ผ่อนแรงได้มาก ช่วยให้เหนื่อยไม่ซึม

เมื่อต้องขับรถคันโตเข้าจอดในช่องแคบๆ ช่วงล่างดูจะเน้นความนุ่มนวลมากไปนิด จนทำให้เวลาขับผ่านถนนที่เป็นคลื่นลอนใหญ่ๆ รถจะมีการยุบและยืดตัวค่อนข้างมาก แต่ยังไม่นอกเหนือการควบคุม (ที่ความเร็วระดับปกติ) ส่วนบนถนนเรียบก็มีความนุ่มนวลดี เวลาขับผ่านถนนขรุขระก็ไม่มีไม่ค่อยมีเสียงดังตึงให้รำคาญหู

ระบบเบรกให้ความรู้สึกที่ดีเหยียบแป้นเบรกแล้วมีการตอบสนองรวดเร็วแต่นุ่มนวล ช่วยสร้างความมั่นใจได้มาก ทั้งการกดแบบค่อยๆ เพิ่มน้ำหนักลงบนแป้นเบรก และการกระแทกแป้นเบรกในกรณีฉุกเฉินตัวรถไม่มีอาการบิดเบี้ยวให้ลุ้นแต่อย่างใด

แถมท้ายอีกนิดกับรางวัลที่เป็นรองหยัก ลองเลื่อนไปที่ 3 แล้วออกตัวจากจุดหยุดนิ่ง รถก็ไม่ได้อืดแต่อย่างใด แสดงว่ารถยังคงออกตัวด้วยเกียร์ 1 แต่ไล่ขึ้นไปได้แค่เกียร์ 3 ตามที่ล็อกไว้ จากนั้นลองเลื่อนเป็นเกียร์ 1 แล้วขับออกตัว เร่งไปจนรอบสูงแล้วเกียร์ก็ยังไม่ยอมเปลี่ยนเป็นเกียร์สูงให้ รอบสูงขึ้นเสียงเครื่องยนต์กระหึ่มจนผู้ขับใจอ่อนเปลี่ยนเป็นเกียร์สูงให้เองเพราะกลัวพัง

ในการใช้งานทั่วไปเลื่อนมาที่เกียร์ D ก็ขับได้ทั้งวันแล้ว ไม่ต้องพวงกับการเปลี่ยนเกียร์ ให้คอมพิวเตอร์เปลี่ยนเกียร์ให้ก็นุ่มนวลดี แม้ลากรอบให้เปลี่ยนเกียร์ที่รอบสูงๆ ก็ไม่พบว่ามีอาการกระชาก ส่วนการคิกดาวน์ก็ทำได้ฉับไวดี และคันเร่งค่อนข้างเบา

นิสสัน เทียน่า 200JK ภาพลักษณ์ความหรูหราไม่ได้ลดลงตามรุ่น ตัดบ่าของอุปกรณ์ออกไปแลกกับราคาที่ถูกลง 3.4 แสนบาท คุ่มหรือไม่อยู่ที่ผู้ซื้อ เครื่องยนต์ 2,000 ซีซี 145 แรงม้า เพียงพอกับการใช้งานทั่วไป เหมาะกับยุคที่คนส่วนใหญ่หันหลังให้สมรรถนะมาเน้นความประหยัด



NISSAN TEANA 200JK

• แบบตัวถัง	ซีดาน 4 ประตู
• แบบเครื่องยนต์	เบนซิน 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว CVTC
• ความจุ	1,998 ลิตร
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	89 x 80.3 มิลลิเมตร
• อัตราส่วนการอัด	9.9:1
• กำลังสูงสุด	145 แรงม้า (PS DIN) ที่ 6,000 รอบ/นาที
• แรงบิดสูงสุด	19.9 กก.-ม. ที่ 4,000 รอบ/นาที
• ระบบส่งกำลัง	อัตโนมัติ 4 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	ล้อหน้า
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ แบริ่งฟอร์สตันสตรัท พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบกันสะเทือนหลัง	อิสระ มีลิตซ์บัก พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบเบรคหน้า / หลัง	ดิสก์ 4 ล้อ พร้อมเอปิส อีบีค และอีโอบ
• ผู้จำหน่าย	บริษัท สยามนิสสัน ออโตโมบิล จำกัด
• โทรศัพท์	0-2257-4200

SPECIFICATIONS