



# NISSAN TIIDA 1.6/1.8

แ น ว รุก ใหม่ ยานยนต์คอมแพ็ค

นิสสันบุกตลาดรถยนต์ระดับคอมแพ็คครั้งใหม่ด้วยกิต้า บูดเด่นเรื่องห้องโดยสารที่กว้างขวาง และเยี่ยมคุณภาพในการประกอบ มาพร้อม 2 ทางเลือกของรูปลักษณ์ ซีดานและแฮทช์แบ็ก 5 ประตู ขุมพลังบล็อกใหม่เบนซิน 4 สูบ 1,600 และ 1,800 ซีซี เมื่อบวกกับความสดใหม่ จึงช่วยย้ําการล้มนํ้าหน้ําในแควตตลาดคอมแพ็คคาร์ไม่บ่ําง้ําไกลเกินเอื้อน



• นิสสัน มองเห็นช่องว่างทางการตลาดระหว่างรถขับ-คอมแพ็ค (ซีดี หรือฮาริส) กับรถคอมแพ็ค (ซีวีค หรือโคโรลล่า) จึงแทรกด้วยรถรุ่นใหม่อย่างกิต้า หวังเก็บลูกค้าที่กำลังมองรถทั้ง 2 กลุ่ม ตอบโจทย์ด้วยความกว้างขวาง และอุปกรณ์มาตรฐานที่เหนือกว่ารถขับ-คอมแพ็ครุ่นสูงสุด และตั้งราคาอยู่ในระดับเดียวกับรถคอมแพ็ครุ่นกลางๆ

ทีมงานไทยไดร์ฟเวอร์ ทดสอบนิสสัน กิต้า แฮทช์แบ็ก 5 ประตู 1.8 G 1,800 ซีซี และซีดาน 1.6 G 1,600 ซีซี เกียร์อัตโนมัติ ในด้านการใช้งานทั่วไป ความสะดวกสบาย อัตราเร่ง และอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง

## แบ่งตลาดด้วยรูปลักษณ์

• กิต้าแบ่งกลุ่มเป้าหมายด้วยรูปลักษณ์ภายนอก ที่ดูแล้วต่างอารมณ์กันแบบสุดขั้ว รุ่นซีดานเน้นความเรียบง่ายลงตัว ส่วนรุ่นแฮทช์แบ็กเน้นความโฉบเฉี่ยวสไตล์สปอร์ต และเกี่ยวเนื่องไปถึงการตกแต่งภายในด้วย ครึ่งคันทันหน้าของทั้ง 2 ตัวถึง ใช้ชิ้นส่วนร่วมกัน ต่างกันที่กระจังหน้าของรุ่น 4 ประตูเป็นซี่ยาวแนวนอน ส่วนของรุ่น 5 ประตูเป็นซี่ละเอียด ตัวกระจังถูกแบ่งเป็น 2 ฟังด้วยส่วนกลางของกันชนหน้าที่ยื่นขึ้นมาจรดฝากระโปรง ไฟหน้าทรงเหลี่ยมแบบชั้นเดียว รวมทั้งไฟสัญญาณไว้ด้วยกัน มุมกันชนด้านล่างมีสปอตไลท์ทรงกลม ไฟหน้ารุ่นแฮทช์แบ็กคันที่ทดสอบเป็นแบบซินอนทั้งไฟต่ำและไฟสูง



จากการออกแบบเสาหน้า (A-Pillar) ให้มีความลาดเอียงมากเกือบเป็นแนวเดียวกับฝากระโปรงหน้า กระจกบนประตูคู่หน้าจึงถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ส่วนที่ติดอยู่บนมุมสามเหลี่ยมคล้ายกระจกหุ้มข้างของรถสมัยก่อนเป็นแบบตายตัวเปิด-ปิดไม่ได้

กระจกมองข้างย้ายมาติดไว้บนตัวถังดูแปลกตา ประตูบานท้ายใช้ร่วมกัน แต่ออกแบบรูปทรงของกระจกใหม่ ขอบกระจกรุ่นซีดานโค้งไปด้านหน้า ส่วนรุ่นแฮทช์แบ็กลาดเอียงมาด้านหลัง ทั้ง 2 รุ่นใช้ล้อแม็กคล้ายกันยางขนาดเดียวกัน 185/65R15

ด้านท้ายต่างรูปลักษณ์และต่างอารมณ์กันอย่างชัดเจน รุ่นซีดานเน้นความเรียบง่ายด้วยไฟท้ายทรงเหลี่ยมติดตั้งบนตัวถัง ฝากระโปรงท้ายยกสันหน้าคล้ายเทียนนำ เปิดได้ลึกจรดแนวกันชน มีหลุมใส่ป้ายทะเบียนตรงกลาง

ส่วนรุ่นแฮทช์แบ็กใช้ไฟท้ายทรงเฉียงขนาดใหญ่ โอบไปถึงตัวถังด้านข้าง ประตูบานท้ายเป็นชิ้นเดียวกับกระจกเปิดขึ้นด้านบน หลุมใส่ป้ายทะเบียนอยู่บนกันชนท้าย มีสเปย์เลอร์พร้อมไฟเบรกดวงที่ 3 และที่ปัดน้ำฝนกระจกหลัง

#### ภายใน 2 กระจกต่าง

- อย่างที่เกริ่นไว้ว่ารูปลักษณ์ภายนอก มีผลเกี่ยวเนื่องกับการตกแต่งภายใน เพราะในรุ่นซีดานจะตกแต่งด้วยโทนสีเบจ ส่วนรุ่นแฮทช์แบ็กจะเป็นโทนสีดำ เข้าใจว่าเป็นไปตามการวางภาพลักษณ์ของตัวรถ แต่ไม่แน่ใจว่าก่อนซื้อจะสังสัยได้หรือเปล่า เช่น อยากได้ซีดานแต่ชอบภายในสีดำ ไม่ใช่ภายในโทนสีเบจไม่สวย แต่เพราะอยากให้ดูแลรักษาง่าย รุ่นซีดานภายในโทนสีเบจดูสว่างโปร่งตา ตกแต่งด้วยลายไม้บน





คอนโซลหน้าและที่เท้าแขน ได้ยื่นค้ำว่าลายไม้ในรถราคาไม่แพงก็อย่าเพิ่งเป็นอนหน้าหนี่ เพราะลายไม้ในที่ดำใช้วัสดุคุณภาพดีและดูเหมือนจะเป็นลายไม้เดียวกับเทียบหน้า ไม่ใช่พลาสติกลายไม้ที่ดูโป่งแป่ง สีสนักไม่โดดเด่นและกลมกลืนกับการตกแต่งส่วนอื่น แต่แปลกนิดที่บริเวณคอนโซลกลางและก้านพวงมาลัยไม่ได้ใส่ลายไม้มาให้ด้วย อาจดูว่าจะเลอะเทอะเกินไปก็เป็นได้

รุ่นแฮทช์แบ็กมาแนวเครื่องขริมด้วยโทนสีดำ ตัดกับการตกแต่งด้วยพลาสติกพ่นสีเงิน ซึ่งถ้าแยกเปรียบเทียบเฉพาะส่วนจะเห็นว่าลายไม้ของรุ่นซีดานดูดีกว่า แต่อาจไม่เข้ากับโทนสีดำ

จุดเด่นของรุ่นแฮทช์แบ็กอยู่ที่ลูกเล่นบนเบาะหลัง ที่สามารถเลื่อนเดินหน้า-ถอยหลังได้มาก แถมนักพิงเบาะหลังยังปรับเอนได้ด้วย เมื่อเลื่อนเบาะหลังให้ถอยหลังสุด ก็ยังมีพื้นที่เก็บของได้อีกพอสมควร

ผู้เขียนสูง 170 เซนติเมตร ทดลองนั่งบนเบาะผู้ขับ ปรับระยะห่างของเบาะให้ถูกต้อง จากนั้นย้ายไปนั่งบนเบาะหลังที่เลื่อนถอยหลังสุด พบว่ามีพื้นที่วางขาแบบเหลือเฟือ นั่งเอนๆ กึ่งนั่งกึ่งนอนหัวเข่าก็ยังห่างพนักพิงของเบาะหน้ากว่า 20 เซนติเมตร ปรับพนักพิงเอนอีกนิดหน่อยก็นั่งได้อย่างสบายไม่แพ้รถใหญ่ ลองปรับพนักพิงเอนจนสุดศีรษะก็ยังไม่พ้นแนวหลังคา จึงนั่งได้สบายไม่ต้องกลัวร้อน

นอกจากลูกเล่นสำหรับการนั่งแล้ว พนักพิงเบาะหลังยังสามารถพับราบลงกับเบาะนั่งเพิ่มพื้นที่บรรทุกสัมภาระได้อีกเพียบ โดยแยกพับได้แบบ 60:40 ด้านหลังเบาะมีแผงปิดสัมภาระเพื่อความเรียบร้อย และสามารถถอดออกได้เมื่อต้องบรรทุกสัมภาระขนาดใหญ่ ผนังห้องเก็บของด้านท้ายของรุ่นแฮทช์แบ็กมีตะขอหน้าต่างเตรียมไว้ให้หลายจุดสำหรับยึดสัมภาระให้แน่นหนา





ประตูบานท้ายมีขนาดใหญ่เปิดขึ้นด้านบนและมีใช้กอล์ฟค้ำไว้ ลองเปิดแล้วถอยหลังออกมาดูจะเห็นว่ามีความกว้างพอสมควร สามารถขนย้ายสัมภาระขนาดใหญ่ได้ เพราะฉะนั้นถ้าเปรียบเทียบกับเฉพาะความอเนกประสงค์ของห้องโดยสาร แน่หนอนว่ารุ่นแฮทช์แบ็กกินขาด

มิติตัวถังของทั้ง 2 รุ่นแตกต่างกันที่ความยาว รุ่นแฮทช์แบ็ก 4,205 มิลลิเมตร รุ่นซีดาน 4,410 มิลลิเมตร มิติอื่นเท่ากันโดยมีความกว้าง 1,695 มิลลิเมตร สูง 1,535 มิลลิเมตร และฐานล้อ 2,600 มิลลิเมตร

### กัญแจอัจฉริยะ...สมชื่อ

- ในรุ่น 1.8 ของทั้ง 2 ตัวถึงมีอุปกรณ์หนึ่งที่น่าสนใจคือ กัญแจอัจฉริยะ ประกอบด้วยตัวกัญแจและรีโมตคอนโทรลซึ่งมี 3 ปุ่ม คือ ล็อก, ปลดล็อก และเปิดเสียงไซเรนไล่ขโมย แค่นี้ถ้าบอกว่ากัญแจอัจฉริยะก็คงกะไรอยู่

ที่นิสสันเรียกว่ากัญแจอัจฉริยะก็เพราะแค่พกกัญแจและรีโมตคอนโทรลไว้กับตัว ก็สามารถล็อกและปลดล็อกได้ด้วยกรกดปุ่มยางขนาดเล็กบนที่ปิดประตูคู่หน้า รวมทั้งประตูบานท้ายของรุ่นแฮทช์แบ็ก เมื่อเข้าไปนั่งในรถก็ไม่ต้องเสียบกัญแจ แค่มนปุ่มก็สตาร์ทเครื่องยนต์ได้ ช่วยเพิ่มความสะดวกได้มาก แต่ที่ปุ่มหมุนสตาร์ทเครื่องยนต์ก็มีช่องให้เสียบกัญแจเพื่อสตาร์ทได้ เผื่อกรณีฉุกเฉิน

### เครื่องยนต์ต่างกันที่รอบสูง

- ที่ด้าใช้เครื่องยนต์บล็อกใหม่ที่ได้รับการพัฒนาขึ้นแทนบล็อกเดิม รหัส QG แบ่งเป็น 2 รุ่นหลัก คือ HR 16 DE และ MR 18 DE เบนซิน 4 สูบเรียง หัวฉีดอิเล็กทรอนิกส์ ECCS 32 บิต ฝาสูบแบบ DOHC 16 วาล์ว พร้อมระบบแปรผันวาล์ว C-VTC หรือ Continuously Variable Valve Timing Control System

HR 16 DE มีความกว้างกระบอกสูบ 78 มิลลิเมตร ช่วงชัก 83.6 มิลลิเมตร ความจุ 1,598 ซีซี อัตราส่วนการอัด 9.8:1 มีกำลังสูงสุด 109 แรงม้า (PS) ที่ 6,000 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุด 15.6 กก.-ม. ที่ 4,400 รอบ/นาที มีทั้งเกียร์ธรรมดา 5 จังหวะ หรืออัตโนมัติ 4 จังหวะ

MR 18 DE มีความกว้างกระบอกสูบ 84 มิลลิเมตร ช่วงชัก 81.1 มิลลิเมตร ความจุ 1,798 ซีซี อัตราส่วนการอัด 9.9:1 มีกำลังสูงสุด 126 แรงม้า ที่ 5,200 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุด 17.9 กก.-ม. ที่ 4,800 รอบ/นาที มีเฉพาะเกียร์อัตโนมัติ 4 จังหวะ

ดูตัวเลขแรงม้าแรงบิดแล้วต่างกันพอสมควร แต่ในการใช้งานในเมืองกลับไม่แตกต่างกันมาก จากจุดหยุดนิ่งไปถึงความเร็วกลางๆ ให้อัตราเร่งที่ทันใจพอๆ กัน หลังเสร็จสิ้นการทดสอบอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเต็มน้ำมันเต็มถังทั้ง 2 คัน ลองวัดอัตราเร่งแบบไม่เป็นทางการพบว่าไม่ใช่ว่ารุ่น 1,800 ซีซี จะเหนือกว่าอย่างชัดเจน หรือนึกจะแซงรุ่น 1,600 ซีซี เมื่อไรก็แซงได้ แต่เป็นลักษณะใครกดคันเร่งก่อนก็นำหน้า





เกียร์อัตโนมัติ 4 จังหวะ มีความนุ่มนวลในการเปลี่ยนเกียร์แม้อัตรารอบสูง หรือในเกียร์ต้น ๆ ที่อัตราทดค่อนข้างห่างก็ไม่มีอาการกระชาก นำแปลกที่การเปลี่ยนจากเกียร์ N ไป D มีความนุ่มนวลกว่าเปลี่ยนกลับจากเกียร์ D มา N

พวงมาลัยเพาเวอร์ไฟฟ้าเบาแรงที่ความเร็วต่ำ และให้ความรู้สึกในการหมุนที่สม่ำเสมอ ตอนแรกกังวลว่าน้ำหนักการหมุนที่เบาแรง จะทำให้ขาดความมั่นใจเมื่อใช้ความเร็วสูง แต่หลังจากทดลองขับแล้วก็พบว่าในความเร็วสูงประมาณ 180 กิโลเมตร/ชั่วโมง พวงมาลัยก็นิ่งและมีน้ำหนักกำลังดีไม่เบาหวือเหมือนตอนความเร็วต่ำ ผู้เขียนขับรถพวงมาลัยเพาเวอร์ที่ผ่อนแรงไม่มากมาก่อน เมื่อมาขับที่ตัวแรก ๆ จึงรู้สึกพวงมาลัยวูบวาบและไวกว่าปกติเล็กน้อย แต่ขับประมาณครึ่งชั่วโมงก็ชินและปรับตัวได้

ลองขับตามกันด้วยความเร็วประมาณ 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง จากนั้นให้รุ่น 1,600 ซีซี กดคันเร่งไปก่อนประมาณ 10 เมตร แล้วรุ่น 1,800 ซีซีค่อยกดคันเร่งตาม ก็พบว่าไม่ทันและไม่ต้องพูดถึงเรื่องแรง

ส่วนการเพิ่มอัตราเร่งโดยส่วนตัวผู้เขียนชอบค่อย ๆ กดคันเร่งไล่ความเร็วขึ้น มากกว่าการกดคันเร่งมิดเพื่อคึกคากัน เพราะเสียงเครื่องยนต์จะไม่กระหึ่ม รอบไม่จัด และให้อัตราเร่งที่เพียงพอกับการใช้งานทั่วไป

ถ้าใช้งานในเมืองเป็นหลัก และชอบอัตราเร่งในรอบต่ำ เครื่องยนต์ 1,600 ซีซี ก็น่าจะตอบสนองได้อย่างเพียงพอ แต่ถ้าต้องการความจัดจ้านมากขึ้นอีกนิด โดยเฉพาะในรอบและความเร็วสูง ๆ ก็ต้องขยับไปเป็นรุ่น 1,800 ซีซี

บนทางด่วนโล่ง ๆ ในรุ่น 1,800 ซีซี ลองกดคันเร่งมิดแซงยาวให้เกียร์เปลี่ยนเอง สังเกตว่าเกียร์จะเปลี่ยนที่รอบประมาณ 6,200 รอบ/นาที ไล่ขึ้นถึงเกียร์ 4 ได้ไม่นานความเร็วก็แตะ 180 กิโลเมตร/ชั่วโมง ช่วงที่ไม่มีลมพัดด้านข้าง (สังเกตจากองที่ติดบนทางด่วน) ตัวรถก็นิ่งดี แต่ถ้าช่วงไหนมีลมแรง ๆ ก็จะมีอาการเซบ้าง

### เกียร์และพวงมาลัย เสริมความคล่องตัว

นอกจากเครื่องยนต์ที่ให้การตอบสนองฉับไวตั้งแต่รอบต่ำแล้ว สิ่งที่จะช่วยเสริมให้การขับในเมืองมีความคล่องตัวคือ เกียร์อัตโนมัติ และพวงมาลัยเพาเวอร์ไฟฟ้า ที่ได้รับการปรับแต่งมาอย่างลงตัว

### ช่วงล่าง...อย่างแคบเปิด

- เป็นธรรมชาติของรถคอมแพคต์ ที่ต้องเซตช่วงล่างโดยคำนึงถึงความนุ่มนวลเป็นหลัก สำหรับที่ด้าก็เช่นกัน ช่วงล่างด้านหน้าอิสระแม็กเฟอร์สันสตรัทพร้อมเหล็กกันโคลง ส่วนด้านหลังเป็นทอร์ชันบาร์คาคบิต การใช้งานในเมืองด้วยความเร็วปกติให้ความนุ่มนวลที่น่าพอใจ แม้จะขับ





ผ่านผิวนนขุระก็ดูขับแรงสั้นสะเทือนได้ดี ส่วนการใช้ความเร็วสูงอย่างบนทางด่วนก็ไม่ถึงกับโคลงมากจนรับไม่ได้ เพียงแต่บางช่วงยังมีอาการรวบรวบอยู่บ้าง

ถ้าเปลี่ยนยางกว้างขึ้นอีกนิดก็จะช่วยได้มาก เช่นจากเดิม 185/65R15 เปลี่ยนเป็น 195/60R15 ไม่ต้องเปลี่ยนล้อแม็ก ลดความนุ่มนวลลงนิดและเพิ่มความมั่นใจขึ้นอีกหน่อย แต่ถ้าใช้ความเร็วสูงสุดแค่ 120-130 กิโลเมตร/ชั่วโมง ยางเดิมก็รับได้สบาย

ระบบเบรกหน้าดิสก์หลังดรัม ไม่มีรุ่นดิสก์ 4 ล้อ ในความเป็นจริงดรัมเบรกก็ไม่ต้องเรื่องคุณภาพในการหยุดรถ แต่ด้อยในด้านมุมมองและความรู้สึกของคนทั่วไปที่จะซื้อรถ เสริมประสิทธิภาพด้วยเอบีเอสป้องกันล้อล็อก อีบีดีกระจายแรงเบรกให้เหมาะสมกับน้ำหนักบรรทุก และบีเอช่วยเพิ่มแรงเบรกฉุกเฉิน

### อัตราสิ้นเปลือง ประหยัดตามซีซี

• ถึงน้ำมันของทั้ง 2 คันมีความจุเท่ากัน 52 ลิตร รุ่นแฮทช์แบ็กไฟเดือนระดับน้ำมันเชื้อเพลิงสว่างขึ้น ต้องเติมเพิ่ม 46.6 ลิตร เป็นเงิน 1,281 บาท เคาคร่าวๆ ว่าไฟจะเดือนเมื่อน้ำมันในถังเหลือประมาณ 6-7 ลิตร เพราะไฟเดือนสว่างมาก่อนหน้านี้แล้ว ถ้าขับในเมืองก็น่าจะวิ่งต่อได้อีก 50-60 กิโลเมตร กว่าจะหมดเกลี้ยงถัง แต่ในการใช้งานจริงไม่ควรประมาทหรือรอให้ไฟเดือนสว่างก่อนแล้วค่อยเติม

หลังเติมน้ำมันเต็มเปี่ยมทั้ง 2 คัน จึงเริ่มเดินทางออกจากบิ๊มเวลา 11.28 น. ขับรวดเดียวถึงพีระเซอร์กิต รุ่นซีดานถึงเวลา 13.08 น. ระยะทาง 139.8 กิโลเมตร ส่วนรุ่นแฮทช์แบ็กถึงช้ากว่านิด 13.10 น. ระยะทาง 140.2 กิโลเมตร

- ความเร็วเฉลี่ยขาไปรุ่นซีดาน 83.88 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- ความเร็วเฉลี่ยขาไปรุ่นแฮทช์แบ็ก 82.47 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ในการเดินทางขาไป หลังจากลงทางด่วนเข้ามอเตอร์เวย์ก็เจอกับฝนตกหนัก เปิดที่ปัดน้ำฝนเร็วสุดแล้วก็ยังไม่สามารถทำความเร็วได้ถึง 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพราะจะมองทางไม่เห็น ขับได้เร็วสุดแค่ 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง หลุดจากฝนตกไปได้ก็เจองานขยายถนนมอเตอร์เวย์ต่อเนื่องไปถึงงานขยายถนนหลังจากออกมอเตอร์เวย์ แม้รถจะไม่ติดถึงขั้นหยุดนิ่ง แต่ก็ทำความเร็วได้ไม่ถึงที่ตั้งไว้

พักเหนื่อยคลายเครียดประมาณ 30 นาทีก็เริ่มออกเดินทางกลับโดยนัดแนะกันว่าขับรวดเดียวถึงบิ๊มไม่แวะจุดพักรถเพื่อให้เปรียบเทียบความเร็วเฉลี่ยกันได้แบบไม่ขาดตอน เริ่มออกเดินทางกลับเวลา 13.38 น. คราวนี้ขับตามกันไม่ห่างถึงบิ๊มพร้อมกันในเวลา 15.09 น. ระยะทางรวมรุ่นซีดาน 281.4 กิโลเมตร และ 282.3 กิโลเมตรในรุ่นแฮทช์แบ็ก

- ความเร็วเฉลี่ยขากลับรุ่นซีดาน 93.36 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- ความเร็วเฉลี่ยขากลับรุ่นแฮทช์แบ็ก 93.69 กิโลเมตร/ชั่วโมง

### สรุป

- ระยะทางรวมรุ่นซีดาน 281.4 กิโลเมตร
- เติมน้ำมันเพิ่ม 16.29 ลิตร
- อัตราสิ้นเปลืองเฉลี่ย 17.27 กิโลเมตร/ลิตร
- ระยะทางรวมรุ่นแฮทช์แบ็ก 282.3 กิโลเมตร
- เติมน้ำมันเพิ่ม 18.46 ลิตร
- อัตราสิ้นเปลืองเฉลี่ย 15.29 กิโลเมตร/ลิตร

เห็นตัวเลขอัตราสิ้นเปลืองแล้วแปลกใจนิดหน่อย เพราะคิดว่ารุ่น 1,800 ซีซี น่าจะประหยัดกว่านี้อีกนิด ส่วนรุ่น 1,600 ซีซี ถ้าใครซื้อไป



ใช้ก็คงประหยัดสมใจ เคาจากตัวเลขที่ได้ ถ้าเป็นการใช้งานในเมืองที่รถติดไม่มากและขับแบบนุ่มนวล อัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงก็น่าจะเป็นเลข 2 หลักทั้ง 2 รุ่น

รุ่นซีดาน 1.6 S เกียร์ธรรมดา 669,000 บาท เกียร์อัตโนมัติ 699,000 บาท 1.6 M เกียร์ธรรมดา 706,000 บาท เกียร์อัตโนมัติ 736,000 บาท และรุ่น 1.8 G เกียร์อัตโนมัติ 839,000 บาท รุ่นแฮทช์แบ็กมีเฉพาะเกียร์อัตโนมัติ รุ่น 1.6 S ราคา 737,000 บาท 1.6 G ราคา 797,000 บาท และรุ่น 1.8 G ราคา 866,000 บาท

**นิสสัน ทีดี** เต้นเรื่องความกว้างขวางของห้องโดยสาร รวมทั้งคุณภาพของวัสดุและคุณภาพในการประกอบ ในรุ่นแฮทช์แบ็กแถมด้วยลูกเล่นบนเบาะหลังที่น่าสนใจ กว้างขวางทั้งบรรทุกคนหรือบรรทุกของ อุปกรณ์ครบครันตั้งแต่รุ่นกลางๆ อัตราเร่งไม่อืดและประหยัดน้ำมันสมตัว ช่วงล่างและเบรกไวใจได้ในระดับหนึ่ง



## NISSAN TIIDA 1.6/1.8

แบบตัวถัง	ซีดาน/แฮทช์แบ็ก 5 ประตู
แบบเครื่องยนต์	เบนซิน 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว CVTC
ความจุ	1,598 • 1,798 (ซีซี)
กระบอกสูบ x ช่วงชัก	78 x 83.6 • 84 x 81.1 (มม.)
อัตราส่วนการอัด	9.5:1 9.9:1
กำลังสูงสุด	109/6,000 • 126/5,200 (แรงแม้า/รอบต่อนาที)
แรงบิดสูงสุด	15.6/4,400 • 17.9/4,800 (กก.-ม./รอบต่อนาที)
ระบบส่งกำลัง	ธรรมดา 5 จังหวะ / อัตโนมัติ 4 จังหวะ
ระบบขับเคลื่อน	ล้อหน้า
ระบบบังคับเลี้ยว	แร็พแอนคพิพเพียนพร้อมพาวเวอร์ไฟฟ้า
ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ แม็กเฟอร์สันสตรัท
ระบบกันสะเทือนหลัง	ทอร์ชันบาร์ พร้อมเหล็กกันโคลง
ระบบเบรกหน้า / หลัง	ดิสก์ / ดรัม พร้อมมอดิวล อีบีดี และบีเอ
ผู้จำหน่าย	บริษัท สยามนิสสัน ออโตโมบิล จำกัด
โทรศัพท์	0-2257-4200-8