



BMW 520d

ซี ด อ า น ห รุ ๕ ๒ ดี | ๒ ๕

บีเอ็มดับเบิลยู ไทยแลนด์ เสิร์บบางรุ่น
ตามกระแสด้วยขุมพลังดีเซลในอีกนานหรือไม่นาน
520d เป็นทางเลือกใหม่ในยุคปัจจุบัน
และเป็นตัวแทนของเทคโนโลยี ประสิทธิภาพที่ใครๆก็รู้ว่า
บีเอ็มฯ ก็มีเครื่องดีเซลเหมือนกัน

- ถ้ามองเรื่องราคานั้นมันเพียงอย่างเดียว บางคนอาจคิดว่าอาการของ 520d ดูจะผิดจังหวะไปหน่อย เพราะเป็นช่วงที่ราคาแก๊สโซลีน 95 ถูกกว่าดีเซลอยู่เล็กน้อย แต่ตัวเองในแง่การนำเสนอลิตร/ลิตรและเป็นที่ทางเลือกใหม่ให้ผู้บริโภค การเปิดตัว 520d ในช่วงนี้ก็ไม่ใช่ว่าเรื่องเสียหายอะไร

ทีมงานไทยดีโรฟเวอร์ ทดลองขับบีเอ็มฯ 520d จับความรู้สึกในการใช้งานทั่วไป และทดสอบอัตราสิ้นเปลืองว่าจะใกล้เคียงกับที่โฆษณาไว้ 14.5 กิโลเมตร/ลิตรหรือไม่

สรุปกลับไปต่างจากแบบอื่น

- การออกแบบภายนอกของซีรีส์ 5 โฉมปัจจุบัน พลิกโฉมจากเดิมที่เน้นความเรียบง่ายกลมกลืนในทันทีแล้ว โดยเน้นความโฉบเฉี่ยวของเส้นสายที่ดูล้ำยุค ช่วงแรกก็เปิดตัวทำเอาเศรษฐกิจฮือฮาหลายคนเมื่อหน้า แต่สักพักก็จีนได้กลุ่มลูกค้าวัยรุ่นลูกคนมีเงินเพิ่มขึ้นด้วย เพราะราคาออกแนวสปอร์ตที่ต่ำกว่ารุ่นเดิม

แม้จะเปลี่ยนแนวการออกแบบ แต่ยังคงเอกลักษณ์ของบีเอ็มฯ ไว้อย่างครบถ้วนด้วยกระจังหน้าทรงไตคู่ และไฟหน้าทรงกลมซึ่งซ่อนอยู่ในโคมไฟทรงเรียวยาว ฝากระโปรงหน้าเดินเส้นสายไหลลื่นลงมาถึงกันชน





ตัวถังด้านข้างดูลงตัวด้วยเส้นขอบหน้าต่าง ที่ต่อเนื่องกับฝากระโปรงหน้าและหลังจนเกือบเป็นเส้นตรง พื้นผิวตัวถังเน้นความคมเข้มของเหลี่ยมสัน ล้อแม็ก 7.5 x 17 นิ้ว ยาว 225/50R17 ฝากระโปรงหลังด้านบนเสริมความหนาคล้ายซีรี่ส์ 7

มิติตัวถังมีความยาว 4,841 มิลลิเมตร กว้าง 1,846 มิลลิเมตร (ไม่รวมกระจกมองข้าง) สูง 1,468 มิลลิเมตร ฐานล้อ 2,888 มิลลิเมตร น้ำหนัก 1,570 กิโลกรัม

ภายในไม่ทิ้งความหรู

- เห็นระดับรถและราคา ก็เดาได้ว่าภายในห้องโดยสารต้องทั้งหรูหราและเพียบพร้อมด้วยอุปกรณ์อำนวยความสะดวก แผงหน้าปัดแบ่งเป็น 2 ส่วนด้วยช่องแอร์และลายไม้ คอนโซลกลางด้านบนติดตั้งจอสารพัดประโยชน์แสดงผลผ่านการควบคุมด้วย i-Drive คอนโซลครึ่งล่างติดตั้งสวิทช์ควบคุมระบบปรับอากาศ

แผงหน้าปัดโดยรวมดูไม่แพรวพราว เพราะการควบคุมระบบต่างๆ ส่วนหนึ่งถูกรวมอยู่ใน i-Drive ที่วางแขนบนแผงประตูออกแบบให้ลาดเอียงไปด้านหน้า ฝั่งผู้ขับมีสวิทช์ควบคุมกระจกไฟฟ้า ส่วนสวิทช์เซ็นทรัลล็อกติดตั้งใกล้กับสวิทช์ไฟฉุกเฉิน อยู่ระหว่างช่องแอร์ที่คอนโซลกลาง

แม้หลายสิ่งหลายอย่างจะเปลี่ยนไป แต่ชุดมาตรวัดของบีเอ็มเอช ก็ยังคงเอกลักษณ์เดิม เรียกว่าเห็นแค่ชุดมาตรวัดก็รู้ได้ทันทีว่าเป็นบีเอ็มเอช เป็นมาตรวัดทรงกลม 2 ชุดหลัก คือ วัดความเร็วด้านซ้ายมือ ด้านล่างมีมาตรวัดปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง และวัดรอบด้านขวามือ เริ่มขีดแดงที่

5,000 รอบ/นาที ค่อนข้างสูงสำหรับเครื่องยนต์ดีเซล ด้านล่างมีมาตรวัดอัตราสิ้นเปลืองหน่วยเป็นลิตร/100 กิโลเมตร

เบาะนั่งเน้นความสะอาดสบาย จึงไม่โอ้อวดกระชับร่างกายมากนัก เช่นเดียวกับเบาะหลังที่เป็นทรง 'โซฟา' ให้เจ้าของรถตัวจริงนั่งยึดได้สบาย พร้อมช่องแอร์บริเวณด้านหลังของที่วางแขนระหว่างเบาะหน้า เนื่องจากเบาะหลังเป็นทรงแบนไม่เป็นหลุม ถ้าจะนั่งหลัง 3 คน คนที่นั่งตรงกลางก็จะเมื่อยช้ำหน่อย แถมน้ำหนักของศีรษะและเข็มขัดนิรภัยมาให้ด้วย

ไม่ดังและไม่สั่น...ถ้าอยู่ในรถ

- เชื่อว่ายังมีอีกหลายคนที่ยากลองใช้รถยนต์เครื่องยนต์ดีเซล จะด้วยเหตุผลเรื่องความประหยัดหรืออยากลองของแปลกก็ตาม แต่ยังคงกังวลในจุดด้อยเรื่องเสียงดังและความสั่นสะเทือน ยิ่งเป็นรถหรูราคา 3.5 ล้านบาท ถ้าขับแล้วทั้งสั่นทั้งดังคงรับไม่ได้

แต่สำหรับ 520d ไม่เป็นอย่างนั้น โดยเฉพาะเมื่อเข้ามานั่งในห้องโดยสาร ปิดกระจกเปิดแอร์ ลองเร่งรอบในเกียร์ว่างทั้งแบบแช่คันเร่งและแบบเร่ง ๆ ถอน ๆ ก็ไม่พบว่ามีความสั่นสะเทือนหรือเสียงดังให้สัมผัส ยกเว้นตอนขับไปจอดในช่องจ่ายเงินทางด่วน เมื่อเปิดกระจกเพื่อจ่ายเงินจะได้ยินเสียงเครื่องยนต์ที่สะท้อนกับผนังช่องจ่ายเงินค่อนข้างชัดเจน

ถ้าจะซื้อรถรุ่นนี้อย่าลองแค่คิดเครื่องยนต์แล้วเดินวนรอบรถ เพราะในชีวิตจริงเมื่อจะใช้รถก็ต้องเข้าไปนั่งข้างในและปิดกระจกเปิดแอร์ แต่ถ้าอายุที่คนอื่นจะรู้ว่าใช้เครื่องยนต์ดีเซล ก็คงเป็นเรื่องที่ช่วยไม่ได้



เครื่องยนต์สี่สูบเกินพิกัด

• แม้จะเป็นเครื่องยนต์ดีเซลยุคใหม่คอมมอนเรลเทอร์โบ แต่หลายคนเห็นสเปคแล้วเกิดข้อสงสัย เพราะเป็นแบบ 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว ความจุแค่ 2,000 ซีซี เมื่อต้องลากรถคันใหญ่แถมเป็นเกียร์อัตโนมัติ ต่อให้เป็นเบนซินยิ่งเหนื่อย แล้วนี่เป็นดีเซลก็เลยจินตนาการความอัดไปถึงไหนๆ

ก่อนจะเลยเถิดไปไกลลองดูรายละเอียดก่อน แม้จะมีความจุจริงแค่ 1,995 ซีซี แต่เมื่อพ่วงด้วยเทอร์โบแปรผันควบคุมด้วยอิเล็กทรอนิกส์ก็สร้างแรงม้ายุโรปได้ถึง 120 กิโลวัตต์ หรือ 163 แรงม้า (PS DIN) ที่ 4,000 รอบ/นาที และแรงบิด 340 นิวตันเมตร หรือ 34.64 กก.-ม. ที่รอบต่ำเพียง 2,000 รอบ/นาที มีเครื่องกรองอนุภาคไอเสีย ผ่านมาตรฐานยูโร 4

เห็นตัวเลขแรงม้าแรงบิดแล้ว คนที่ติดตามเรื่องรถและความจำดีสักหน่อยคงพอดู้นๆ ส่วนคนที่นึกไม่ออกก็เลยให้ว่าใกล้เคียงกับเครื่องยนต์ 1KD-FTV ของโตโยต้า ซึ่งมีความจุ 3,000 ซีซี ลองเทียบบัญญัติไตรยางค์เล่นๆ ว่าถ้าบีเอ็มวี ทำเครื่องดีเซล 3,000 ซีซี ก็น่าจะได้แรงม้าประมาณ 240 กว่าตัว กับแรงบิดประมาณ 52 กก.-ม.!

ยังจำความรู้สึกในการขับรถยนต์นั่งเครื่องยนต์ดีเซลได้ดี ส่วนใหญ่อัตราเร่งต้นต้นจะพุ่งดี เพราะรถเบาและมีแรงบิดสูงที่รอบต่ำ ก็เลยคาดหวังแบบเดียวกันใน 520d แต่เอาเข้าจริงกลับไม่เป็นเช่นนั้น

ลองจอดรถนิ่งแล้วกดคันเร่งสุดอย่างรวดเร็ว ปรากฏว่าต้องรอเกือบ 1 วินาที เครื่องยนต์จึงเริ่มตอบสนองและรถขยับตัวออกไปแบบช้าๆ เมื่อรอบขึ้นถึงประมาณ 1,500 รอบๆ อัตราเร่งจึงเริ่มพุ่งมากขึ้น ลองอยู่ 2-3 ครั้งก็เป็นเหมือนเดิม กดคันเร่งสุดแล้วต้องรออีกนิดรถจึงเริ่มขยับ คาดว่าเป็นเพราะในช่วงแรกที่กดคันเร่งรอบยังไม่สูง จึงมีไอเสียไปปั่นเทอร์โบไม่มากนัก

อัตราเร่ง 0-100 กิโลเมตร/ชั่วโมง ตามสเปคระบุว่าจะใช้เวลา 8.6 วินาที แต่จากการทดสอบกลับใช้เวลามากกว่าคือ 11.09 วินาที ที่กटनाฬิกาพร้อมกดคันเร่ง และ 10.78 วินาที ที่กटनाฬิกาเมื่อรถขยับตัว

อัตราเร่งดูจะอัดไปหน่อยสำหรับรถที่ม้าแต่ละตัวแบกน้ำหนัก 9.6 กิโลกรัม น่าจะทำได้ต่ำกว่า 10 วินาที แต่เมื่อเข้าสู่รอบกลางๆ 2,000-3,500 รอบๆ เครื่องยนต์จะมีการตอบสนองที่ฉับไว รถพุ่งไปตามน้ำหนักเท้าขวาที่เพิ่มขึ้น และจะเริ่มหนืดอีกครั้งที่รอบปลายๆ แต่ตอนนั้นความเร็วก็แตะ 180 กิโลเมตร/ชั่วโมงแล้ว

ส่วนความเร็วสูงสุดตามสเปค 223 กิโลเมตร/ชั่วโมง ดูจากกำลังเครื่องยนต์ที่เหลือก็น่าจะไปได้ใกล้เคียง แต่ต้องใช้ระยะทางยาวสักหน่อย และในการขับงานทั่วไปก็แทบไม่ได้ใช้ความเร็วสูงสุดบ่อยนัก นอกจากนี้ยังอันตรายและ 'ผิดกฎหมาย' อีกด้วย เรื่องความเร็วสูงสุดจึงไม่ใช่สิ่งที่น่ากังวล

ควบคุมง่ายและเบาแรง

• ในอดีตความสุขของการขับรถของนักเลงรถหลายคน อยู่ที่ความยากในการบังคับควบคุมซึ่งนับเป็นความท้าทายอย่างหนึ่ง แต่ในปัจจุบันที่ท้องถนนเต็มไปด้วยรถขั้วไขว้ ความสุขในการขับรถจึงเปลี่ยนเป็นการควบคุมรถที่ทำได้ง่าย รถบ้านส่วนใหญ่จึงถูกออกแบบให้ขับง่าย แม้ผู้ขับจะมีทักษะในการขับรถไม่มากนัก ก็สามารถขับรถได้อย่างปลอดภัย

บีเอ็มดับเบิลยู 520d ใส่อุปกรณ์ช่วยขับมาให้เพียบ ทั้งระบบควบคุมการทรงตัว ระบบรักษาเสถียรภาพ และระบบช่วยเบรกฉุกเฉิน รวมไปถึงระบบไฟส่องสว่างและเซ็นเซอร์ระยะรอบคัน ที่ช่วยให้การขับรถคันใหญ่ในที่คับแคบเป็นเรื่องง่าย

ระบบกันสะเทือนอิสระพร้อมเหล็กกันโคลงทั้ง 4 ล้อ ด้านหน้าแม็กเฟอร์สันสตรัท ด้านหลังมัลติลิงก์ ที่ความเร็วต่ำ-ปานกลางให้ความรู้สึกหนึบแน่นแต่ไม่ถึงกับกระด้าง

เมื่อขับผ่านถนนเป็นคลื่นลอนที่ความเร็วสูงจะมีอาการขยี้ล็กๆ ให้สัมผัส แต่ไม่ถึงกับวูบวาบจนสูญเสียความมั่นใจ ระบบเบรกดิสก์ 4 ล้อที่มาพร้อมตัวช่วยอีกเพียบ แค่นี้ระบบเบรกเบาๆ ก็สร้างแรงดึงได้อย่างสะใจ



ระหว่างขับทดสอบที่ความเร็วกลางๆ มีเหตุให้ต้องเบรกฉุกเฉิน 1 ครั้ง พบว่าตัวรถแทบจะถูกดึงให้หยุดในทันทีที่กดเบรก แต่ด้วยความเคยชินที่ขับรถไม่มีเอบีเอสมาตลอด ก็เลยยังทำไว้นิดๆ เอบีเอสยังไม่ทำงาน คูยกกับทีมงานที่ไปด้วยกันว่าแรงเบรกขนาดนี้ เบรกหยุดแล้วต้องเหลือบมองกระจกหลังด้วยว่ารถที่ตามมาจะเบรกทันหรือเปล่า เพื่อความปลอดภัยทั้งจากการชนท้ายคันอื่นและถูกคันอื่นชนท้าย ควรแตะเบรกให้สัญญาณแต่เนิ่นๆ อย่างมั่นใจกับประสิทธิภาพของเบรกมากเกินไป

ประหยัดเกือบเท่าโฆษณา

- ก่อนหน้าจะขับรถมาทดสอบ เห็นโฆษณาโทรทัศน์ระบุตัวเลขอัตราสิ้นเปลือง 14.5 กิโลเมตร/ลิตร ก็ค่อนข้างใจชื้นขึ้นมาหน่อยว่าพอจะมีทางเป็นไปได้ ไม่ใช่โฆษณาเกินจริงหรือประหยัดระดับห้องๆ มอเตอร์ไซค์

การทดสอบเริ่มต้นด้วยการขับรถไปเติมน้ำมันที่ปั๊มเจ้าประจำ ราคาน้ำมันดีเซลปั๊มบางจากลิตรละ 26.24 บาท ขณะกำลังรอหัวจ่ายตัดในครั้งแรกผู้ดูแลปั๊มเดินออกมาเห็นก็ตกใจและรีบวิ่งมาที่หัวจ่าย แม้จะจำหน่ายผู้เขียนและทีมงานได้ แต่ก็ยังอดไม่ได้ที่จะถามว่าคันนี้เติมดีเซลแน่หรือ เพราะเท่าที่ผ่านมาไม่เคยเห็นบีเอ็มเอช เติมดีเซล ต้องอธิบายกันนิดหน่อยจึงโล่งอก

หลังจากหัวจ่ายตัดก็เริ่มขั้นตอนการหยอดและเขย่า ทำอยู่ประมาณ 15 นาทีจึงเติมเปี่ยมถึงคอดังเขย่าไม่หลงแล้วจึงปิดฝาถัง ขับรถไปจอดหน้าทางออกของปั๊ม เซตคุนย์และออกเดินทางในเวลา 10.57 น.





รายละเอียดการเดินทางขาไป

สถานที่	เวลา	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (นาที)	ความเร็วเฉลี่ย (กม./ชม.)
บีบี	10.57	0	-	-
ด่านลาดกระบัง	11.30	43	33	78.18
ด่านพานทอง	11.56	84	59	85.42
พีระ เซอร์กิต	12.40	140	103	81.55

หลังจากจอดพักหน้าพีระ เซอร์กิต ทีมงานที่ไปด้วยกันสังเกตว่าทำไมระยะทางบนแผงหน้าปัดเมื่อขับผ่านแต่ละจุดจึงเป็นเลขจำนวนเต็ม ไม่มีจุดทศนิยมเลย ตอนแรกคิดว่ามาตรวัดไม่ละเอียด แต่ตอนเดินทางกลับก็หายสงสัย เพราะมีตัวเลขทศนิยมให้เห็นตลอด ส่วนระยะทางที่เพิ่มขึ้น 500 เมตรนั้นเกิดจากขับรถเข้าไปนั่งพักบริเวณอัมพันท์เนื่องจากมีฝนตก หลังจากหายเมื่อยจึงขับกลับแบบรวดเร็วเหมือนเดิม

รายละเอียดการเดินทางขากลับ

สถานที่	เวลา	ระยะทางรวม (กม.)	เพิ่มขับ	ระยะเวลา (นาที)	ความเร็วเฉลี่ย (กม./ชม.)
พีระ เซอร์กิต	12.56	140.5	-	-	-
ด่านพานทอง	13.40	200.2	59.7	44	81.4
ด่านลาดกระบัง	14.06	241.2	100.7	70	86.31
บีบี	14.34	282.3	141.8	98	86.81

การทดสอบครั้งนี้ค่อนข้างเร็วเพราะรถไม่ติด จากปกติใช้เวลาขับรวมเต็มน้ำมันประมาณ 4 ชั่วโมง แต่คราวนี้ใช้เวลาแค่ 3 ชั่วโมงครึ่งนิดๆ และเมื่อดูจากความเร็วเฉลี่ยแล้วก็อยู่ในระดับปกติ ไม่ได้ขับเร็วกว่า 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่ที่เร็วเพราะการจราจรค่อนข้างโล่งทั้งขาไปและขากลับ

เหมือนเช่นทุกครั้งที่คุณผู้แลบีมซึ่งมีความสนใจเรื่องรถยนต์เหมือนกัน จะเป็นผู้เติมน้ำมันให้เอง โดยเฉพาะถ้ามีรถทดสอบคันเดียวอย่างเช่นครั้งนี้ ไม่ต้องห่วงว่าความเกรงใจหรือความซึ้งเกียจของผู้ทดสอบ จะทำให้การเติมน้ำมันไม่เต็มเปี่ยมจริงๆ เพราะผู้ดูแลบีมจะเต็มและหยุดจนแน่ใจว่าหยอดไม่หลงแล้วจริงๆ จึงปิดฝาถัง

- ระยะทางรวม 282.3 กิโลเมตร
- เติมน้ำมันเพิ่ม 19.697 ลิตร
- เป็นเงิน 517.1 บาท
- อัตราสิ้นเปลือง 14.33 กิโลเมตร/ลิตร
- **ค่าใช้จ่าย 1.83 บาท/กิโลเมตร**

บีบีเอ็มดับเบิลยู 520d รถหรูหัวใจดีเซล ประหยัดกว่าเบนซินที่มีแรงม้าสูสีกัน อัตราเร่งเพียงพอกับการใช้งานทั่วไป ไม่จัดจ้านแบบรถสปอร์ตพลังแรง แต่ก็ไม่อึดถึงขนาดต้องลงไปเข็น ไม่ต้องกังวลเรื่องความสิ้นเปลืองและเสียงดังเมื่ออยู่ในห้องโดยสาร เล็กอวยและเปลี่ยนทัศนคติที่มีต่อเครื่องยนต์ดีเซลยุคใหม่ได้แล้ว



ข อ บ กุ ณ

บริษัท บีบีเอ็มดับเบิลยู ประเทศไทย

เอื้อเฟื้อรถยนต์ในการทดสอบ

BMW 520D

SPECIFICATIONS	รายละเอียด
• แบบตัวถัง	ซีดาน 4 ประตู
• แบบเครื่องยนต์	ถังคอมมอนเรลเลอร์ไบนแปรผัน 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว
• ความจุ	1,995 ลิตร
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	90.0 x 84.0 มิลลิเมตร
• อัตราส่วนการอัด	17.0:1
• กำลังสูงสุด	163 แรงม้า (PS DIN) ที่ 4,000 รอบ/นาที
• แรงบิดสูงสุด	34.64 กก.-ม. ที่ 2,000 รอบ/นาที
• ระบบขับเคลื่อน	ล้อหลัง
• ระบบส่งกำลัง	อัตโนมัติ 6 จังหวะ
• ระบบบังคับเลี้ยว	แร็กแอนด์พินเนียนแรอบพาเวอร์
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ แม็กเฟอร์สันสตรัท พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบกันสะเทือนหลัง	อิสระ มัลติลิงก์ พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบเบรกหน้า / หลัง	ดิสก์ 4 ล้อ พร้อมเอปัส อีบีที และบีโอ
• ผู้จำหน่าย	บริษัท บีบีเอ็มดับเบิลยู (ประเทศไทย) จำกัด
• โทรศัพท์	0-2654-3100