

THAIDRIVER ▶ TEST DRIVE

เรื่อง : กอวนบรรณารักษ์ • ภาพ : พิลาภ สือสัมพันธ์

CHEVROLET AVEO

400 กิโลเมตรกับ “อาวีโอ” วัยกริบ

หลังจากที่เซฟโรเลตเปิดตัวซีคอมแพคต์คันล่าสุด
เพื่อเป็นตัวเลือกในหลากหลายคอมแพคต์ของเมืองไทย
ที่กำลังร้อนแรงขึ้นทุกที โดยเน้นกลุ่มลูกค้าวัยรุ่น
หรือวัยกริบเป็นเป้าหมายหลัก แล้วจะตอบสนองกับ
วัยกริบได้จริงหรือไม่นั้น เซฟโรเลตจึงได้จัดการทดสอบ
ให้กับสื่อมวลชนวัยกริบบ้างไม่กริบบ้างบนเส้นทางกว่า
400 กิโลเมตรให้ได้พิสูจน์กัน





• ก่อนการทดสอบจะเริ่มขึ้นที่มอเดอร์สปอร์ตแลนด์ หรือแดนเนรมิตเก่า ทางเซฟโรเลตให้สื่อมวลชนได้วิ่งทำความคุ้นเคยกับรถกันก่อนในสนามแข่งรถคาร์ท โดยรุ่นที่ THAIDRIVER ได้ทดสอบคือรุ่น 1.4 LT เป็นรุ่นสูงสุดของอนุกรมนี้ รูปทรงภายนอกที่ดูอ้วนป้อมมีนัยสำคัญที่เซฟโรเลตต้องการให้ภายในห้องโดยสารใหญ่ขึ้นโดยเฉพาะพื้นที่เหนือศีรษะและพื้นที่บริเวณขา แนวเส้นสายบนฝา

กระโปรงหน้าเพื่อเป็นเส้นนำสายตาสู่แนวกระจังหน้า จนถึงกันชนหน้าซึ่งแบ่งเป็น 3 ช่องพร้อมไฟสปอตไลท์ดวงกลม ด้านข้างของตัวรถถูกเสริมให้มีมิติด้วยโป่งล้อเพิ่มความโฉบเฉี่ยวขึ้นอีกนิด

เข้ามาในห้องโดยสาร อาร์ไอใช้สีโทนเข้มแซมสลับกับสีเงินเพื่อเพิ่มความทันสมัย พวงมาลัยแบบ 4 ก้านจับได้ถนัดมือ เบาะนั่งหุ้มด้วยผ้าทอรูปทรงของเบาะกระชับกับร่างกายได้ดี แผงหน้าปัดทรงวงกลมขนาดใหญ่สังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน เกียร์อัตโนมัติวางอยู่ในตำแหน่งที่ใช้งานได้สะดวก ส่วนเบาะหลังนั้นถือว่ากว้างขวางพอเพียงให้ชายร่างสูง 170 เซนติเมตร น้ำหนัก 90 กิโลกรัมนั่งเบียดกันได้ 3 คน แต่ถ้าให้ตี 2 คนน่าจะพอดีที่สุด

หลังจากได้สัมผัสกับอาร์ไอพ้อหอมปากหอมคอแล้วจึงเริ่มออกเดินทาง ซึ่งในตอนแรกผู้ทดสอบต่างไม่รู้ว่าจุดหมายในวันนี้จะไปไหนกัน รู้เพียงคร่าวๆ ว่าระยะทางทั้งหมดของการเดินทางประมาณ 400 กิโลเมตร

แล้วมันจะเป็นที่ไหนกันละ ?

อันนี้เซฟโรเลตขออุบไว้ก่อน ไว้รู้ตอนที่แจกซีดีนำทาง และในที่สุดเราก็รู้ว่า 200 กิโลเมตรแรกที่หมายของเราคือเมืองพัทยาซึ่งจะไปรับประทานอาหารกลางวันที่นั่น

ตลอดเส้นทางที่เดินทางผ่านทั้งการจราจรค่อนข้างหนาแน่นในกรุงเทพฯ จนถึงทางไฮเวย์ที่ใช้ความเร็วสูงอาร์ไอตอบสนองได้



ดีทั้ง 2 อย่าง โดยการใช้งานในเมืองด้วยตัวรถที่มีขนาดพอเหมาะไม่เล็กไม่ใหญ่เกินไป ขับกับเครื่องยนต์ 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว 1,400 ซีซี ให้กำลัง 97 แรงม้า ที่ 6,200 รอบ/นาที และแรงบิดสูงสุด 13.0 กก.-ม. ที่ 3,400 รอบ/นาที ผสานกับระบบ VGIS แปรผันท่อไอเสียตามรอบของเครื่องยนต์ ทำให้การชอกชากในเมืองทำได้คล่องตัว ช่วงล่างนุ่มนวลดี แต่ไม่ถึงกับนุ่มยวบถือว่าเป็นการปรับเซตช่วงล่างโดยการผสมระหว่างความนุ่มนวลกับสมรรถนะการเกาะถนนได้อย่างลงตัว

ส่วนการเดินทางไกลด้วยการใช้ความเร็วสูงบนทางไฮเวย์ อารีโอก็ตอบสนองได้อย่างดีด้วยระบบช่วงล่างแบบยูโรโรด (EU-RORIDE) ด้านหน้าแบบอิสระแม็กเฟอร์สันสตรัท โชกอัพพร้อมเหล็กกันโคลง ด้านหลังแบบคานบิด ทอร์ชั่นบีม โชกอัพสปริง ในระดับความเร็วไม่เกิน 130-140 กิโลเมตร/ชั่วโมงถือว่าวางใจได้

ส่วนระดับความเร็วสูงสุดที่ทำได้น่าจะเกิน 160 กิโลเมตร/ ชั่วโมง มาเล็กน้อย แต่ด้วยน้ำหนักตัวของอารีโอเพียง 1,120 กิโลกรัม เมื่อวิ่งด้วยความเร็วสูงมากๆ หรืออยู่บนเส้นทางที่มีลมแรงอย่างเช่นบนทางยกระดับบางนา-ชลบุรีอาจทำให้รถเซบ้างต้องคอยเลี้ยงพวงมาลัยช่วย ส่วนบนทางราบไม่มีปัญหาช่วงล่างแบบยูโรโรดให้ความมั่นใจได้เป็นอย่างดี ส่วนระบบเบรกด้านหน้าแบบดิสก์ ด้านหลังดรัมก็เพียงพอ เสริมด้วยเอบีเอส และระบบอับดีทำให้มั่นใจได้มากขึ้น ซึ่งเราก็มีโอกาสทดสอบโดยไม่ได้ตั้งใจอยู่เหมือนกันอาการของตัวรถถือว่านิ่งดีแม้ในการเบรกอย่างรุนแรง



เมื่อมาถึงจุดหมายแรกหลังจากที่พักรับประทานอาหารกันเสร็จเรียบร้อยแล้วก็รีบเดินทางไปยังจุดหมายที่ 2 โดยคราวนี้ต้องขับอีก 200 กิโลเมตรไปยังเขื่อนคลองท่าด่าน จังหวัดนครนายกซึ่งจะเป็นจุดสิ้นสุดของการทดสอบครั้งนี้ โดยใช้เส้นทางมอเตอร์เวย์และตัดเข้าเส้นทางแหวนมุ่งหน้าสู่จังหวัดนครนายก เนื่องจากตลอดเส้นทางใช้ความเร็วได้ค่อนข้างสูง น้ำมันเชื้อเพลิง 45 ลิตรที่อยู่ถังเมื่อเริ่มทดสอบพอไปถึงเขื่อนคลองท่าด่านหรือเขื่อนขุนด่านปราการชล เข็มวัดระดับน้ำมันเชื้อเพลิงจึงหล่นมาอยู่เกือบถึงตัว E ค่าวนแบบเลขคณิตคิดเร็วอัตราการใช้เชื้อเพลิงอยู่ประมาณ 9-10 กิโลเมตร/ลิตร



TEST DRIVE • AVEO



