



HONDA

THAIDRIVER ▶ TEST DRIVE

เรื่อง : กอวบรรณภริกรม • ภาพ : พิลาภ สือสินทุกร์

ฮอนด้าถือว่าเป็นเจ้าแรก
ในประเทศไทยที่ก้ากลางรถยนต์
แบบเอสยูวี อย่างจริงจัง
ด้วยรุ่นซีอาร์-วี แคมประะสบ
ความสำเร็จอย่างงดงาม
ก้าแต่แนะนำรุ่นแรกในปี 1996
และตามมาต่อยอดความสำเร็จ
ด้วยอนุกรมที่ 2 ด้วยการ
ปรับโฉมเพิ่มความทันสมัย
ให้รูปลักษณะรวมถึงสมรรถนะ
ส่วนในรุ่นล่าสุดที่เปิดตัว
อย่างเป็นทางการในฉาน
มกราคมฉานฉาน 2006
เมื่อต้นเดือนธันวาคมที่ผ่านมา
เป็นอนุกรมที่ 3 ที่ก้าฮอนด้า
พยายามแก้อุดก้าที่เคยมีมา
ในอดีตให้หมดพร้อมก้าพัฒนา
และเพิ่มสมรรถนะให้กับ
ซีอาร์-วีใหม่เพื่อความเหนือระดับ
การเป็นเจ้ากลางรถเอสยูวี

• บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล
(ประเทศไทย) จำกัด ได้เชิญสื่อ-
มวลชนไปร่วมทดสอบสมรรถนะ
ซีอาร์-วี ใหม่ ณ จังหวัดภูเก็ต โดย
การทดสอบครั้งนี้เป็นการทดสอบ
เฉพาะรุ่น 2.0 ซีบีเคเลี่ยน 4 ล้อซึ่งนำ
จะเป็นรุ่นหลักในการทำตลาด ส่วน
การทดสอบในรุ่นเครื่องยนต์ 2.4 จะ
มีขึ้นเมื่อไร THAIDRIVER จะรายงาน
ให้ทราบในภายหลัง

สำหรับซีอาร์-วี รุ่น 2.0 แบ่งเป็น 2
รุ่นย่อยคือรุ่น S และรุ่น E เครื่องยนต์
2,000 ซีซี พัฒนาใหม่เป็นแบบเบนซิน 4
สูบ SOHC 16 วาล์ว i-VTEC ให้ก้ากำลัง
สูงสุด 150 แรงม้า ที่ 6,200 รอบ/นาที
แรงบิดสูงสุด 19.4 กก.-ม. ที่ 4,200 รอบ/
นาที



CR-V 2.0

นิยามใหม่ของการเดินทาง





ฮอนด้าระบุว่าในรุ่นเครื่องยนต์ 2.0 รุ่น 4X2 ประหยัดน้ำมันมากขึ้น 8% จากรุ่นเดิม แต่ถ้าเป็นรุ่น 4X4 ในเครื่องยนต์ตัวเดียวกันจะประหยัดน้ำมันมากขึ้น 10.5% นี่เป็นข้อมูลคร่าวๆ ของเครื่องยนต์ ส่วนเมื่อขับจริงจะถูกอกถูกใจมากน้อยขนาดไหน บนเส้นทาง 96 กิโลเมตร กูเกิ้ล-พังงา คงพอที่จะทำให้ผมมรายนานได้ว่า ซีอาร์วี ใหม่ให้ความรู้สึกอย่างไรบ้างเวลาขับบนถนนจริง

รูปลักษณ์สดใหม่ล้ำสมัย

- ภายนอกออกแบบตามหลักอากาศพลศาสตร์ เน้นการเพิ่มมุมมองที่ดูทันสมัย ตัวถังที่มีความเพียวลมมากขึ้นจนทำให้มีค่าสัมประสิทธิ์แรงเสียดทานดีขึ้นจากรุ่นเดิม 10%

ขนาดของตัวรถเมื่อเปรียบเทียบกับรุ่นเดิม ซีอาร์วีใหม่สั้นลง 86 มม. (4,520 มม.) ไม่ต้องตกใจ ความยาวที่หายไปเกิดจากการย้ายล้ออะไหล่มาไว้ในพื้นที่ห้องเก็บสัมภาระ ส่วนความกว้างเพิ่มขึ้น 35 มม. (1,820 มม.) ความสูงลดลง 31 มม. (1,679 มม.) เพื่อลดจุด ศูนย์ถ่วงให้ต่ำลง ความกว้างระหว่างล้อคู่หน้าเพิ่มขึ้น 30 มม. และล้อคู่หลังเพิ่มขึ้น 20 มม. โครงสร้างแบบโมโนค็อกมีความทนทานต่อการบิดตัวได้สูงขึ้นเช่นเดียวกับรถยนต์นั่ง และตอบสนองการควบคุมดีขึ้น

กระจังหน้าแบบ 2 ชั้นที่ดูแปลกตาเมื่อเห็นในช่วงแรก แต่มองนานๆ แล้วรู้สึกได้ถึงความโดดเด่นมีเอกลักษณ์ แสดงถึงความแข็งแกร่งปราดเปรียว ประตูหน้าออกแบบให้ขอบพื้นประตูต่ำลง

ประตูบานหลังสามารถเปิดได้กว้างขึ้นจากเดิม 67 เป็น 80 องศา





เพิ่มความสะดวกในการขึ้นและลงจากห้องโดยสาร กระโปรงท้ายจากเดิมที่เปิดออกด้านข้างก็ปรับเปลี่ยนให้เปิดแบบขึ้นด้านบนแทน

ห้องโดยสารหรูสบาย

- ภายในห้องโดยสารของซีอาร์-วี ใหม่ ถือว่าปรับปรุงหลายอย่างจากรุ่นที่ผ่านมา โดยเน้นเรื่องการออกแบบที่สอดคล้องกับหลักสรีรศาสตร์และประโยชน์ใช้สอย

อย่างเช่นคันเกียร์ติดตั้งอยู่กับคอปวงมาลัยในรุ่นเดิม ก็ถูกย้ายมาติดตั้งบนคอลโซลกลางช่วยให้ใช้งานสะดวกและง่ายยิ่งขึ้น พวงมาลัยแบบ 3 ก้านหุ้มหนังปรับได้ 4 ทิศทาง ทั้งแนวขึ้น-ลง และระยะใกล้-ไกล ช่วยเพิ่มความถนัดสำหรับผู้ขับหลากหลายสรีระ

บนก้านพวงมาลัยติดตั้งปุ่มควบคุมเครื่องเสียงอยู่ก้านด้านซ้าย ส่วนก้านด้านขวาเป็นปุ่มควบคุมระบบครุสคอลลโทรล หน้าปัดแพรวพราวด้วยมาตรวัดทรงกลมเรืองแสง ตรงกลางเป็นจอ LCD สำหรับแสดงข้อมูลการทำงานของรถ ทั้งอัตราการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิง อุณหภูมิภายนอก ระดับน้ำมันเชื้อเพลิง และสัญญาณเตือนปิดประตู ระยะทางที่สามารถขับได้ด้วยน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีในถัง และระบบแจ้งเตือนเมื่อแรงดันน้ำมันเครื่องต่ำลง

เบาะนั่งปรับตำแหน่งด้วยระบบไฟฟ้าพร้อมระบบด้านหลังที่สามารถเลือกระดับจะให้ดินมากหรือน้อย ปรับความสูง-ต่ำได้ถึง 40 มม. พนักพิงบริเวณปีกด้านบนของตัวเบาะหน้าออกแบบให้กว้างมากขึ้นทำให้เมื่อนั่งแล้วไม่รู้สึกรัดอึด แต่ให้ความกระชับในระดับกำลังพอดี





เบาะแถวหลังแบ่งการปรับเอนหรือพับเพื่อเพิ่มเนื้อที่ในการเก็บสัมภาระได้แบบ 40:20:40 โดยเมื่อพับให้แบนราบแล้วสามารถเก็บจักรยานเสือภูเขาขนาด 26 นิ้วแบบถอดล้อหน้าออกได้ถึง 2 คัน

เพิ่มความพิเศษด้วยด้วยช่องเก็บสัมภาระแบบ 2 ชั้นหรือ DOUBLE DECK CARGO ซึ่งแบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ชั้น ส่วนล่างจะมีความสูงระดับ 330 มม. บนเพดานหน้าหน้าต่างติดตั้งช่องสำหรับเก็บแว่นตาพร้อมกับกระจกเงาโค้งสำหรับผู้ปกครองดูความเคลื่อนไหวของเจ้าตัวเล็กที่นั่งอยู่เบาะหลัง

ช่วงล่างนุ่มแต่ไม่ยวบ

- เมื่อขับบนเส้นทางทดสอบ สิ่งสัมผัสได้อย่างชัดเจนคือ ความนุ่มนวลของช่วงล่างที่มีมากกว่ารุ่นเดิม แต่ไม่ถึงกับยวบยาบเพราะต้องรองรับกับสมรรถนะการขับด้วยความเร็วสูง

ซีอาร์วี ติดตั้งล้อขนาด 17 นิ้วพร้อมยางหน้ากว้าง 225/65R17 ในระดับความเร็วทำให้ความรู้สึกไม่แข็งกระด้างเกินไป ส่วนเมื่อเพิ่มความเร็วขึ้นเกิน 100 กิโลเมตร/ชั่วโมงถือว่าประทับใจ ด้วยระบบช่วงล่างหน้าแบบอิสระแม็กเฟอร์สันสตรัท พร้อมเหล็กกันโคลง ด้านหลังแบบรีแอ็คทีฟ ลิงค์ ดับเบิลวิชโบน พร้อมเหล็กกันโคลง

โดยมีระบบขับเคลื่อนแบบ 4 ล้ออัตโนมัติ พร้อมทั้งจะเปลี่ยนการ

ทำงานจาก 2 ล้อหน้ามาเป็นระบบขับเคลื่อน 4 ล้อโดยอัตโนมัติ เมื่อเกิดการลื่นไถลของล้อใดล้อหนึ่ง พวงมาลัยแบริกแอนด์พีเนียนพร้อมเพาเวอร์ มีระบบแปรผันน้ำหนักตามความเร็วของรถ

ช่วยให้การบังคับทิศทางทำได้อย่างมั่นใจและแม่นยำ ด้วยอัตราทดที่สูงกว่ารุ่นเดิมจาก 5.3 เป็น 5.5 ลดการหมุนจาก 3.2 รอบ เหลือ 2.96 รอบ ซึ่งเมื่อผู้ทดสอบทดลองขับดูแล้วรู้สึกพิลึกพิลั่นของพวงมาลัยและสมรรถนะการยึดเกาะถนนทำได้อย่างดี

เมื่อเข้าโค้งด้วยความเร็วอากาศหน้าตู้ของรถขับหน้ายังพอมองเห็นอยู่บ้าง แต่ไม่ส่งผลให้รถมีการบิดหรือเสียการควบคุม ตัวรถโคลงเล็กน้อยให้ความรู้สึกคล้ายกับรถซีดานที่เซ็ทช่วงล่างแนวสปอร์ต

แต่สำหรับผู้ที่ซื้อไปใช้คงต้องเตือนตัวเองว่า ซีอาร์วีเป็นรถเอสยูวีไม่ใช่รถสปอร์ต แม้ว่าการเซ็ทช่วงล่างจะดีเยี่ยมขนาดไหนหรือจะขยับจุดศูนย์ถ่วงลงมาต่ำกว่ารุ่นเดิม 31 มม. แต่ก็ยังสูงกว่ารถซีดานหรือรถสปอร์ต การขับเข้าโค้งด้วยความเร็วสูงอาจทำให้เกิดการพลิกคว่ำได้

เครื่องยนต์สัมพันธ์กับเกียร์

- พลังและสมรรถนะของเครื่องยนต์ 2,000 ซีซี 150 แรงม้า ส่งผ่านกำลังด้วยเกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะ บวกกับคันเร่งแบบไฟฟ้า DRIVE BY WIRE ให้ความแม่นยำในการสั่งงานการเปิด-ปิดลิ้นปีกผีเสื้อที่แม่นยำ





และรวดเร็วกว่าระบบที่ใช้สายเคเบิล

ทดลองขับจริงแล้วพบว่า เมื่อกดคันเร่งลงไปแล้วต้องรออีกเสี้ยววินาที หรือต้องกดคันเร่งลงลึกเพื่อที่จะทำให้เครื่องยนต์ตอบสนอง แต่เมื่อขยับออกตัวไปแล้วก็ไปได้เรื่อยๆ อัตราเร่งไม่ได้กระชากกระชั้นแต่มาแบบต่อเนื่อง

เกียร์อัตโนมัติทำงานได้อย่างแม่นยำและราบเรียบ ที่ความเร็วประมาณ 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง ใช้รอบประมาณ 1,500 รอบ/นาที 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง 1,900 รอบ/นาที 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง 2,100 รอบ/นาที และความเร็ว 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง 2,300 รอบ/นาที

เรื่องของเสียงรบกวนในห้องโดยสารต้องยอมรับว่าพัฒนาขึ้นน้อยอย่างมากด้วยการเสริมฉนวนเก็บเสียงหลายจุดต่างๆ เช่น พื้นตัวถัง ผนัง

ห้องเครื่อง พื้นที่ยับรถทุกสัปดาห์ และหลังคา ซึ่งทำงานร่วมกับฉนวนกันเสียงที่ติดตั้งในเสาตัวถังด้านข้าง นอกจากนี้ประตูทุกบานติดตั้งขอบยางแบบ 2 ชั้นเพื่อป้องกันเสียงภายนอกเข้าสู่ห้องโดยสาร

อัตราสิ้นเปลืองตามภาค

- หลังจากได้ขับทดสอบแบบกลุ่ม ทีมงานไทยดริฟเวอร์ได้ติดต่อขอเยี่ยมชมทดสอบอีกครั้ง โดยเน้นเรื่องอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง เริ่มต้นที่ปั้มน้ำมันจากถนนพระราม 6 เต็มเต็มแล้วเหย้าให้น้ำมันยุบ จากนั้นค่อยๆ หยอดเพิ่มจนกว่าจะเหย้าแล้วน้ำมันไม่ยุบ เซตศูนย์มาตรวัดระยะทาง แล้วเริ่มออกเดินทาง 10.20 น.

เป็นอีกครั้งที่การทดสอบมีขึ้นในวันหยุด มีเวลาเพิ่มขึ้นจึงเพิ่ม



ระยะทางการทดสอบจากเดิมขับผ่านหน้าพีระเซอริทิตแล้วยู-เทิร์นกลับ ก็เปลี่ยนเป็นขับเลยไปมุ่งหน้าบ้านฉาง

ขับผ่านหน้าพีระ เซอริทิต เวลา 12.05 น. ระยะทาง 141.9 กิโลเมตร คำนวณง่าย ๆ ว่าใช้เวลาเดินทาง 2 ชั่วโมง ได้ระยะทาง 142 กิโลเมตร คิดเป็นความเร็วเฉลี่ย 71 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซ้ำไปหน่อยเพราะมีการขยายถนนและใช้ทางเบี่ยงอยู่หลายช่วง

ขับบนเส้นทางหลักไปถึงระยะทาง 152.4 กิโลเมตร เวลา 12.12 น. ก็เลี้ยวขวาเข้าถนนย่อย 2 เลน เป็นทางหลวงหมายเลข 3376 จากนั้นขับถึงร้านอาหารเจ้าประจำ เวลา 12.41 น. ระยะทาง 183.2 กิโลเมตร คำนวณเฉพาะตอนเดียวเข้าเส้น 3376 วิ่งไป 30.8 กิโลเมตร ใช้เวลา 29 นาที ความเร็วเฉลี่ยเฉพาะช่วงนี้ประมาณ 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ไม่ช้าเกินไปจนทำให้ผลทดสอบเพี้ยน

เดิมพลังคนขับแล้วจึงเดินทางออกจากร้าน 13.58 น. แวะอีกครั้งที่จุดพักรถเวลา 15.38 น. ระยะทาง 297.9 กิโลเมตร คิดเป็นความเร็วเฉลี่ย 68.8 กิโลเมตร/ชั่วโมง จากนั้นขับรวดเดียวถึงป้อมด้วยระยะทาง 362.2 กิโลเมตร

สรุป

- ระยะทางรวม 362.2 กิโลเมตร
- เติมน้ำมันเพิ่ม 28.709 ลิตร
- อัตราสิ้นเปลืองเฉลี่ย 12.61 กิโลเมตร/ลิตร
- ราคาน้ำมันลิตรละ 24.39 บาท
- ค่าใช้จ่าย 1.93 บาท/กิโลเมตร

เมื่อได้ผลการทดสอบ จึงนำไปเปรียบเทียบกับข้อมูลที่รถคำนวณได้ 12.8 กิโลเมตร/ลิตร ซึ่งนับว่าใกล้เคียงกับที่ทีมงานทดสอบมาก จึงพอจะนำไปใช้อ้างอิงได้

ปลอดภัยมาตรฐานสากล

- ระบบความปลอดภัยที่ติดตั้งมากับรถถือว่าพอเพียง ตั้งแต่โครงสร้างตัวถัง G-CON ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการรับแรงปะทะจากด้านหน้าซึ่งจะส่งแรงผ่านเฟรมตัวถังทั้งด้านบนและด้านล่างเพื่อกระจายแรงกระแทกด้านหน้าสู่แนวขอบประตู พื้นตัวถัง และเสาหน้าเพื่อรักษาห้องโดยสารไม่ให้เสียรูปทรง

ถุงลมนิรภัยคู่หน้าทำงานร่วมกับเข็มขัดนิรภัย 3 จุดแบบรั้งกลับอัตโนมัติให้ความมั่นใจในเรื่องความปลอดภัย รวมทั้งพนักพิงศีรษะของเบาะหน้าป้องกันการบาดเจ็บกระดูกคอ ทำให้มั่นใจมากขึ้นเมื่ออยู่ในซีอาร์วี

หลังการทดสอบพอจะสรุปได้ว่า หากผู้ที่เป็นแฟนตัวจริงของซีอาร์วีคงไม่ผิดหวัง เพราะรุ่นใหม่ปรับปรุงเกือบทุกด้าน ส่วนหน้าตาจะเป็นที่ถูกอกถูกใจไม่น้อยเท่าใดนั่นเป็นเรื่องของแต่ละบุคคล

สำหรับคนเข้าขาวหนักเป็นพิเศษนั้นอาจจะต้องทำใจสักนิด แต่ถ้าใช้งานทั่วไปก็ถือว่าเหลือเฟือ พ่วงด้วยความประหยัดขึ้นกว่ารุ่นเดิม แคนี่ก็มีเหตุเพียงพอแล้วสำหรับการตัดสินใจเป็นเจ้าของฮอนด้า ซีอาร์วี ใหม่อย่างไม่ลังเล



HONDA CR-V 2.0 4x4

• แบบตัวถัง	อเนกประสงค์ 5 ประตู
• แบบเครื่องยนต์	เบนซิน 4 สูบ SOHC 16 วาล์ว i-VTEC
• ความจุ	1,997 ลิตร
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	81.0 x 96.9 ซีซี
• อัตราส่วนการอัด	10.5:1
• กำลังสูงสุด	150 แรงม้า (PS DIN) ที่ 6,200 รอบ/นาที
• แรงบิดสูงสุด	19.4 กก.-ม. ที่ 4,200 รอบ/นาที
• ระบบส่งกำลัง	อัตโนมัติ 5 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	4 ล้ออัตโนมัติ
• ระบบบังคับเลี้ยว	แร็กแอนด์พินเนียนพร้อมพาวเวอร์
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ แบริ่งฟอร์สแอสตรัท พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบกันสะเทือนหลัง	อิสระ ปีทอน 2 ชั้น พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบเบรกหน้า/หลัง	ดิสก์ 4 ล้อ พร้อมเอบีเอส อีบีดี และนิโอ
• ผู้จำหน่าย	บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด
• โทรศัพท์	0-2744-7744
• เว็บไซต์	www.honda.co.th