



# Chevrolet Captiva

หากใครกำลังมองหาารถเอสยูวี สายพันธุ์แท้ ที่ให้ทั้งความเร้าใจรวมไปถึงความคุ้มค่า หนึ่งในคำตอบที่ควรเลือกก็คงมี “เซฟโรเลต แคปติวา ดีเซล” อยู่ในนั้นด้วย



ซึ่งจากการ test Drive นั้นเต็มไปด้วยความน่าประทับใจมากมาย โดยเริ่มได้เรียงตั้งแต่ช่วงการขึ้น-ลง ที่ค่อนข้างสะดวก ใกล้เคียงกับเก๋งทั่วไป โดยมีระยะต่ำสุดจากพื้น (Ground Clearance) เพียง 200 มิลลิเมตร ส่วนห้องโดยสารนั้นกว้างขวางนั่งสบาย ทั้งเลคคุม และแฮนด์รูม ของเบาะแถวสอง ก็ยังมีพื้นที่อีกเพียบ

ขณะที่การวิ่งความเร็ว 100 กม./ชม. ถือว่าเก็บเสียงค่อนข้างดี โดยเฉพาะเสียงลมหรือเสียงเครื่องยนต์ (ที่ดังพอสมควรเมื่อยืนอยู่นอกรถ) ก็ลดเข้ามาน้อยมาก พร้อมกับความสะดวกของรถ จึงทำให้รู้สึกว่าการนั่งมาก ๆ แม้เข็มไมล์บางช่วงจะแตะไปถึง 140 กม./ชม. ก็ตาม

บางจังหวะที่ลองเข้าโค้งหนักๆ กับเปลี่ยนเลนกะทันหัน ที่ความเร็วประมาณ 80-100 กม./ชม. ซึ่งรถแทบไม่ออกอาการตื่นหรือโคลงจนน่าเกลียด เรียกว่าคุณแม่-คุณลูกที่อยู่ข้างหลัง สามารถนั่งได้เพลินๆ ตลอดทาง

ขณะที่ระบบควบคุมความเร็วขณะลงทางลาดชัน HDC (Hill Descent Control) ที่เซฟโรเลต ดึงมาเป็นจุดขาย ก็จะใช้มาให้ในรุ่นท็อป เครื่องยนต์ดีเซล ขับเคลื่อน 4 ล้อเท่านั้น โดยเลือกได้ง่ายๆ เพียงกดปุ่มที่แผงคอนโซลหน้า จากนั้นเซ็นเซอร์จะคอยตรวจจับอาการว่า ถ้าวรถต้องลงทางลาดชัน (บางครั้งก็ไม่ชันมาก) ก็จะสั่งหน่วงกำลังเครื่องยนต์ พร้อมเสริมแรงเบรกมากขึ้น

ซึ่งระบบความปลอดภัยดังกล่าวต้องแลกมากับเสียงที่ดังพอสมควร เนื่องจากการเสริมแรงเบรคนั้นจะนำระบบ ABS เข้ามาช่วย นั่นหมายถึงเบรกที่ติดตั้งอยู่ประจำล้อจะ จับ-ปล่อย-จับ-ปล่อย ด้วยความถี่ (จากการ

ทำงานของวาล์วควบคุมแรงดันน้ำมัน

เบรก) ดังนั้นเวลาเหยียบแป้น

เบรกจะรู้สึกถึงแรงสะท้อนออกมา

ถี่ๆ ที่ปลายเท้าพร้อมเสียงขลุกลั่น

นิดหน่อย ซึ่งถือเป็นเรื่องปกติของ

ระบบนี้

นอกจากนี้ยังมีระบบอื่น อาทิ

ระบบควบคุมเสถียรภาพทรงตัว

ESP (Electronic Stability Program)

ที่เลือกเราจะเลือกเปิดหรือปิดการใช้งานก็ได้

รวมถึงระบบป้องกันการ

พลิกคว่ำ ARP (Active Rollover

Protection) และ Self-Levelizer ระบบ

ปรับระดับของช่วงล่างด้านหลังให้ยกขึ้น

เป็นระนาบเดียวกันกับด้านหน้าด้วย

กลไกอัตโนมัติ หรือป้องกันหน้าเซด เมื่อมี

การบรรทุกสัมภาระหนักที่ด้านท้ายรถ ซึ่ง

ทั้งหมดจะช่วยเรื่องการปรับสมดุลของ

รถเพื่อให้การขับมีประสิทธิภาพสูงสุด






ส่วนขุมพลังดีเซล VCDi ขนาด 2.0 ลิตร คอมมอนเรล พร้อมเทอร์โบแปรผัน ให้กำลังสูงสุด 150 แรงม้าที่ 4000 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุด 320 นิวตันเมตรที่ 2000 รอบ/นาที ในช่วงตื่นตันก็ไม่ถึงกับจี๊ดจ๊าดมากมาย แต่ถือว่าให้อัตราเร่งน่าประทับใจกว่าตัว เบนซิน 2.4 ลิตร อยู่พอสมควร ขณะที่ความเร็วกลางๆ ไปถึงปลายนั้น เครื่องยนต์ตอบสนองแรงกดของฝาเท้าได้ดีทีเดียว ทั้งยังรูดพลังผ่านระบบส่งกำลัง 5 สปีดได้อย่างไหลลื่น

ด้านพวงมาลัย แกร็กแอนดพิเนียน ดีไซน์ 4 ก้านที่พร้อมด้วยปุ่มควบคุมมัลติฟังก์ชัน น้ำหนักเหมาะสมมือ ควบคุมได้ถนัดแน่น ผสานช่วงล่างหน้า อิสระ แมคเฟอร์สันสตรัท พร้อมเหล็กกันโคลงหลังเป็น อิสระ 4 จุด มัลติลิงค์บีม คอยล์สปริง พร้อมเหล็กกันโคลง เหนียวหนึบทุกสภาพถนน

เมื่อเทียบกับระยะทาง 80 กิโลเมตร (ทางตรง 77) บนความเร็ว 120 กม./ชม. รอบเครื่องยนต์จะอยู่แค่ 2,100 รอบต่อนาทีเท่านั้น และเมื่อถึงจุดหมายแล้ว กวดอัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเฉลี่ยจากจอแสดงผล ปรากฏตัวเลขออกมาที่ 10.6 กม./ลิตร

ถือเป็นอีกไฮไลต์สำคัญของรถเอสยูวีที่หลายคนเฝ้ารอ สำหรับแคปติวา เครื่องยนต์ดีเซล ซึ่งตอนนี้กลายเป็นรถของค่ายโบวี่ไทไปเรียบร้อยแล้ว ด้วยบุคลิกหนักแน่น การทรงตัวเป็นเลิศ เสริมพลังกำลังจากเครื่องยนต์ดีเซลที่ขับสนุก และน่าประทับใจไม่น้อยกว่ารุ่นเครื่องยนต์เบนซินอยู่พอสมควร

กับราคาล้านกว่าบาท (รุ่นขับเคลื่อน 4 ล้อ) เพื่อแลกกับความอเนกประสงค์ ขับสนุก นั่งสบาย พร้อมอปชั่นที่อัดมาให้เพียบ และน่าจะเป็นคำตอบสุดท้ายของเอสยูวีพันธุ์แท้ ที่ควรค่ากับการเลือกใช้ 

# เชฟโรเลต แคปติวา

