

Test
Drive

Nissan X-trail เอสยูวีนุ่มเหมือน

เปิดตัวมาแบบเจี๊ยบๆ สำหรับ "นิสสัน เอ็กซ์เทรล" ใหม่ เมื่อช่วงปลายปีที่แล้วพร้อมกับ การเปิดตัวโฉมใหม่ในนามนครมยานยนต์ กับราคาตัวตัว 1.065 ล้านบาท เรียกความสนใจจาก ผู้บริโภคที่ชื่นชอบรถเอสยูวีพันธุ์แท้ได้ไม่น้อย โดยค่าตัวที่ต่ำนั้นเป็นผลมาจากการเป็นรถนำเข้า จากประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีนำเข้าเหลือ 0% ตามความตกลงเขต การค้าเสรีอาเซียนหรืออาฟต้า (AFTA)

เอ็กซ์เทรล โฉมใหม่คันนี้นิสสันนำ เข้ามาทำตลาดด้วยรุ่นย่อยเพียงทางเลือก เดียวคือ แบบขับเคลื่อน 2 ล้อ เครื่องยนต์ 2.0 ลิตร (MR20DE) ผสานกับเกียร์อัตโนมัติ ซีวีที 6 สปีด ตัวเดียวกับที่ประจำการในรถ นิสสัน เทียน่า แต่จะแตกต่างกันที่ เอ็กซ์เทรล มี เอ็ม โหมด (M-Mode) เพิ่มขึ้นมาเพื่อเป็น ทางเลือกสำหรับคนที่อยากขับเหมือน เกียร์ธรรมดา

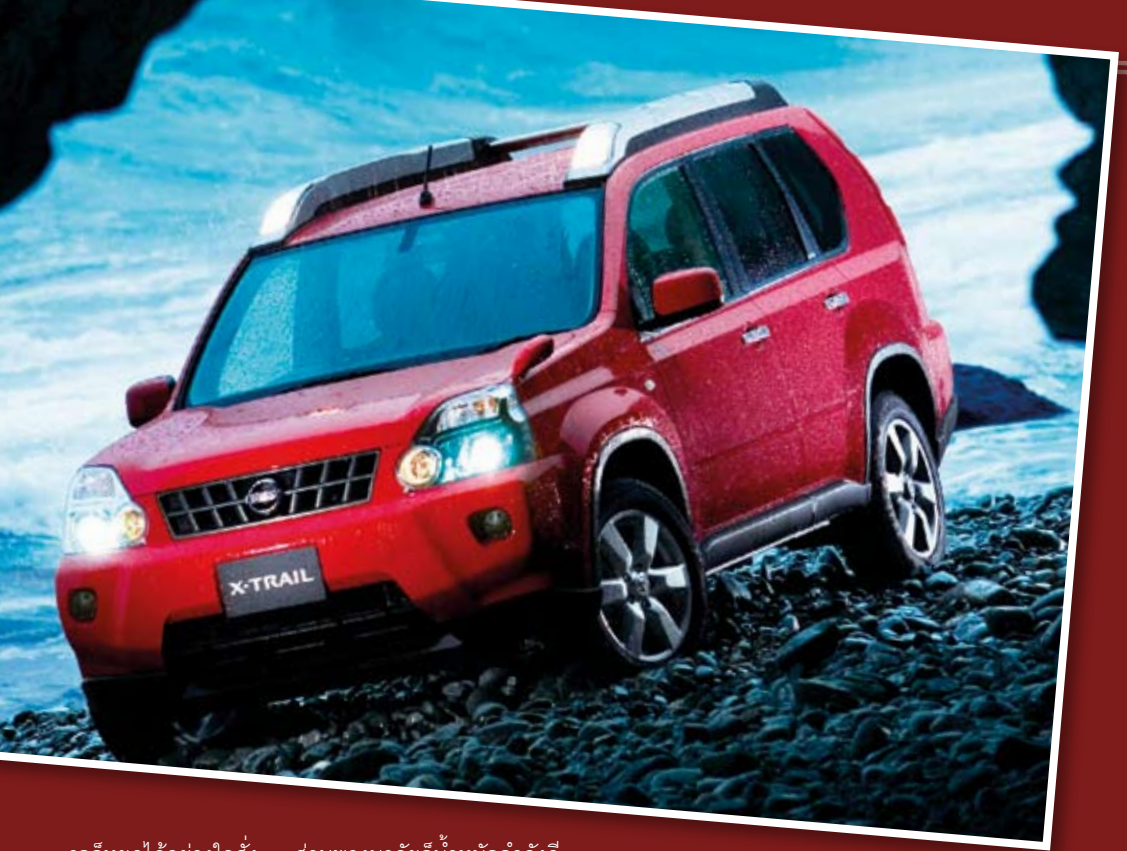
สัมผัสแรกหลังพวงมาลัยเอ็กซ์เทรล เรารู้สึก "เหมือนเดิม" แม้ทั้งภายนอกและ ภายในจะได้รับการออกแบบใหม่ทั้งหมด แต่ยังคงให้ความรู้สึกลักษณะเดียวกับโฉม ก่อนหน้า พวงมาลัยรูปทรงใหม่ คอนโซลหน้า เพิ่มอรรถประโยชน์ใช้สอยและมีลูกเล่น มากขึ้น เช่น ที่วางแก้วน้ำพร้อมช่องปล่อย แอริให้ความเย็นเข้ามาได้

โดยการตอบสนองช่วงออกตัว เอ็กซ์เทรล ทำได้สมกับพลังกำลัง 136 แรงม้า ที่ต้อง แยกภาระน้ำหนักตัวรถเปล่า (ไม่รวมผู้ขับ และผู้โดยสาร) 1,460 กิโลกรัม

แต่หากใครที่เป็นคนที่ชอบความแรงหรือการ ตอบสนองแบบทันใจคงจะผิดหวังกับโหมด ธรรมดาเพราะจะให้ความรู้สึกที่ อืด ฉะนั้นเห็นควร ต้องเลือกเป็น เอ็ม โหมด จึงจะพอให้ความรู้สึก ใจเพิ่มขึ้นมาได้บ้าง

โดยมุมมองต่างๆ หลังพวงมาลัยนั้น ถือว่ามี ทัศนวิสัยที่ดีกับการขับในเมืองได้อย่างชัดเจน ขณะที่การเบรก ลงน้ำหนักแต่ละเบรกเพียงนิด





รถก็หยุดได้อย่างใจสั่ง ส่วนพวงมาลัยก็น้ำหนักกำลังดี ไม่เบาจนเกินไป

เมื่อขึ้นทางค่วนเราขับด้วยความเร็วระดับ 120-140 กม./ชม. เอ็กซ์เทรล ก็เริ่มออกอาการตื้อแล้ว และความเร็วไหลขึ้นช้ามากหลังเข็มไมล์แตะ 140 กม./ชม. แต่การเกาะถนนยังคงทำได้ดีโดยเป็นหน้าที่ของช่วงล่างหน้าแบบอิสระแมคเฟอร์สันสตรัท พร้อมเหล็กกันโคลง และหลังอิสระมัลติลิงค์ สตรัท พร้อมเหล็กกันโคลง

เราได้ลองเปลี่ยนมาที่ เอ็ม โหมด พบว่าการตอบสนองของรถเร็วขึ้น และรอบเครื่องสูงกว่าปกติ ออกแนวขับทันใจ วิทยุอย่างที่ได้กล่าวไว้ตอนต้นสำหรับคนชอบความเร้าใจ ต้องเลือกใช้ใหม่คันนี้ ด้านเสียงรบกวนจากภายนอกเสียงลมประทะเริ่มดังที่ความเร็ว 110 กม./ชม. พิจารณาจากรูปทรงของรถที่ออกแบบมาแนวด้านลมจึงไม่แปลกใจที่เสียงลมเริ่มดัง ณ ความเร็วต่ำกว่ารถรุ่นอื่นๆ

การเกาะถนน การเข้าโค้ง ทำได้ประทับใจเราตามมาตรฐานความเป็นรถของนิสสัน และหลังจากขับมาเป็นระยะทางพอสมควรถึงคิวเปลี่ยนเป็นผู้โดยสารบ้าง เราเลือก

นั่งในตำแหน่งเบาะหลังเพื่อดูว่าเป็นอย่างไร ความรู้สึกคือเบาะหนึ่งนั่งนุ่ม เอนได้ หลังสบาย

ฉะนั้นหากใครซื้อ เอ็กซ์เทรล มาเพื่อหวังจะนั่งด้านหลังแล้วรับรองว่าท่านจะไม่ผิดหวัง ในด้านของความนุ่มนวลสบาย นอกจากนั้นยังจะได้รับอรรถประโยชน์จากที่เก็บของแบบ 2 ชั้นทางด้านหลังรถ ที่ทางทีมงานนิสสัน ภูมิใจนำเสนอเป็นจุดขายของเจ้า เอ็กซ์เทรล คันนี้

เมื่อหันไปมองออฟชั่นด้านความปลอดภัย เอ็กซ์เทรล ถือว่าให้มาเพียบทั้ง ถุงลมนิรภัยคู่หน้า ,ABS, EBD, BA และระบบป้องกันการขาดเจ็บบริเวณต้นคอ ครบถ้วนตามมาตรฐานความปลอดภัยของรถในยุคนี้นี้ รวมไปถึงกุญแจระบบ Immobilizer ช่วยป้องกันการโจรกรรม

สรุป ด้วยค่าตัว 1.065 ล้านบาท ออฟชั่นครบครันนั่งหลังหลังสบาย น่าจะเป็นอีกหนึ่งทางเลือกสำหรับคนแนวอนุรักษ์นิยม ที่มองความคุ้มค่ากับรถเอสยูวีสายพันธุ์นี้เท่ามาตรฐานนิสสันอีกเช่นเคย 