



พร้อมสรรพความอเนกประสงค์

• เรื่อง : กองบรรณาธิการ - ภาพ : Waan สื่อสัมพันธ์

THAIDRIVER TEST DRIVE

บริษัท ไทยรุ่งยูเนี่ยน คาร์ เป็นบริษัทรถยนต์รายเดียวที่บริหารโดยคนไทยแท้ๆ ยืนหยัดมากกว่า 40 ปี พร้อมกับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง กับรถยนต์ประเภทสแตชั่นแวกอน หรือพีวี รวมถึงแนะนำรถยนต์รุ่นใหม่ๆ อย่างไม่ขาดช่วง ในปี 2008 บริษัท ไทยรุ่งฯ ส่งรถยนต์รุ่นใหม่ฯ สุดลาดยานยนต์อเนกประสงค์อีกหลายแบบ หนึ่งในนั้นก็คือ รุ่น **ALLROADER**

ซึ่งนำพื้นฐานของรถกระบะเซฟโรเลต โคโลราโด มาดัดแปลงเพิ่มความอเนกประสงค์ในแบบ พีวีวี 7 ที่นั่ง หรุหร่า และมีสไตล์ด้วยรูปปลั๊กการออกแบบที่เป็นเอกลักษณ์ พร้อมสำหรับตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งานได้อย่างครบถ้วน

THAIRUNG ALLROADER 2.5 2WD z71

• สำหรับชื่อรุ่น ALLROADER ของไทยรุ่งฯ เปิดตัวครั้งแรกเมื่อช่วงต้นปี 2007 โดยใช้พื้นฐานรถกระบะของเซฟโรเลต โคโลราโด รุ่นแรกไฟหน้าสองชั้นมาพัฒนาในสไตล์สแตชั่นแวกอน 7 ที่นั่ง และหลังจากโคโลราโดได้มีการปรับโฉม ALLROADER จึงถึงเวลาปรับโฉมตามไปด้วย แต่ยังคงเน้นรูปปลั๊กในสไตล์อเมริกันที่ดูดี ผสมกับความอเนกประสงค์ของไทยรุ่งฯ ได้อย่างลงตัว โดย ALLROADER ทำตลาดด้วย 3 รุ่นย่อย คือ 2.5 2WD Z71 เกียร์ธรรมดา, 3.0 2WD เกียร์อัตโนมัติ และ TR ALLROADER 3.0 4WD Z71 เกียร์อัตโนมัติ สำหรับรุ่นที่ได้ทำการทดสอบคือ รุ่น 2.5 2WD Z71 ซึ่งเป็นรุ่นพื้นฐาน

หน้าตาจุดเด่นสไตล์อเมริกัน

• พื้นฐานของตัวรถทั้งแชสซีส์ใช้ร่วมกับรถกระบะโคโลราโด แต่เมื่อทางไทยรุ่งฯ นำมาเปลี่ยนเป็นแบบรถพีพีวีจึงมีหลายส่วนที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งขนาดตัวถังภายนอกมีมิติความยาว 4,910 มิลลิเมตร, กว้าง 1,515 มิลลิเมตร และสูง 1,706 มิลลิเมตร น้ำหนัก 1,780 กิโลกรัม เมื่อเปรียบเทียบกับโคโลราโดจะสั้นกว่าเล็กน้อย ความกว้างและความสูงเท่ากัน

ด้านหน้าสำหรับรุ่นนี้แทบไม่แตกต่างจากโคโลราโด ซึ่งเดิมก็ดูลงตัวในสไตล์ที่ดูดี ทุกชิ้นส่วนของตัวถังตั้งแต่กันชนหน้ารถไปถึงประตูหน้าสามารถใช้ชิ้นส่วนร่วมกับโคโลราโดได้ นอกนั้นตั้งแต่ประตูหลังไปจนถึงท้ายรถเป็นชิ้นส่วนที่ทางไทยรุ่งฯ ออกแบบและผลิตขึ้นเอง ซึ่งมองโดยรวมแล้วการออกแบบถือว่าทำได้ดี ไม่เด่นมากแต่ก็ไม่ขัดตา คุณภาพของการประกอบชิ้นส่วนถือว่าทำได้ดี ตามมาตรฐานการประกอบรถยนต์ของประเทศไทย

สำหรับในรุ่น 2.5 2WD z71 ที่นำมาทดสอบหน้าตาดูสุภาพกว่าเพื่อน เพราะไม่ได้ถูกเสริมหรือตกแต่งด้วยสเกิร์ตด้านหน้า และการได้กันชนหน้าเหมือนกับอีกสองรุ่นย่อยที่สูงกว่า แต่หากผู้ซื้อต้องการอุปกรณ์ตกแต่งเพิ่มก็สามารถหาซื้อติดตั้งได้ในภายหลัง สำหรับอุปกรณ์ส่วนอื่นก็ติดตั้งมาอย่างครบครันทั้งไฟตัดหมอกหน้าทรงกลม ไฟส่องสว่างแบบมัลติรีเฟล็กเตอร์ทรงกลมสองดวง วางอยู่บนพื้นสีดำครอบด้วยโคมเลนส์ใส พร้อมไฟเลี้ยวอยู่ในกรอบเดียวกัน กระบังหน้าทรง 4 เหลี่ยมคาดกลางด้วยแถบสีโครเมียม พร้อมเครื่องหมายโบว์ไทร์สีทองสัญลักษณ์จากต้นตำรับ



ฝากระโปรงหน้ามีเหลี่ยมมุมที่ทำให้ด้านหน้าดูบึกบึนมากขึ้น พร้อมตัวอักษรคำว่า ALLROADER อยู่บนขอบฝากระโปรงหน้า กระบอกมองข้างสีโครเมียมมีไฟเลี้ยวอยู่ในตัว ด้านข้างตัวถังเสริมความบึกบึนด้วยการัดข้างบนประตูหน้าและหลัง นอกจากจะช่วยให้ตัวรถดูบึกบึนขึ้นแล้ว ยังสามารถป้องกันการกระแทกได้ด้วย

ด้านหลังโดดเด่นด้วยชุดไฟท้ายที่ถูกเสริมให้มีมุมมองที่แตกต่างออกไป แบ่งเป็นสองส่วนคือแผงไฟท้ายบนฝากระโปรงท้ายที่เปิดแบบยกขึ้น และแผงไฟท้ายบนตัวถัง เมื่อเปิดฝากระโปรงท้ายขึ้น ด้านในจะมีช่องสำหรับใส่ร่มซ่อนอยู่ แสดงให้เห็นถึงความใส่ใจในรายละเอียดของไทยรุ่งฯ ไฟเบรก LED ในด้านหลังเพื่อเพิ่มความทันสมัยและปลอดภัยมากขึ้น ลงตัวด้วยล้อแม็กขนาด 16 นิ้วลาย 6 ก้าน ยางขนาด 245/70 R16 เป็นอุปกรณ์มาตรฐานสำหรับรุ่นนี้





ภายในออกแบบประสงคฺครบครัน

● แม้จะเป็นรุ่นพื้นฐานแต่ความสะดวกสบายยังอยู่ครบ ตั้งแต่การออกแบบห้องโดยสารให้ดูโปร่งสบายด้วยการใช้สีครีมเป็นสีหลัก ข้อดีคือดูโปร่งแต่ผู้ใช้คงต้องใส่ใจมากขึ้นกับการบำรุงรักษา เพราะเมื่อสกปรกแล้วจะเห็นได้ชัดกว่าห้องโดยสารสีเข้ม คอนโซลหน้าเหมือนกับรถกระบะโคโลราโด เป็นพลาสติกปัมขึ้นรูปผิวสัมผัสแข็ง แต่ทำความสะอาดง่ายและทนทาน

ตกแต่งบริเวณคอนโซลกลางด้วยกรอบสีเงิน พวงมาลัยแบบ 4 ก้านหุ้มหนังสีเทาสามารถปรับตำแหน่งสูง-ต่ำของพวงมาลัยได้ เสริมความหรูให้กับห้องโดยสารด้วยการบุแผงข้างประตูทั้ง 4 บานด้วยหนังและตกแต่งลายไม้ช่วยให้ห้องโดยสารดูหรูขึ้นมาอีกหลายดีกรี

โดยกลางคอนโซลติดตั้งวิทยุ ซีดี เอ็มพี 3 แบบ 2 DIN ส่วนด้านล่างเป็นระบบปรับอากาศแบบปุมหมุนทั้งสองส่วน วางอยู่ในตำแหน่งที่สามารถใช้งานได้สะดวกทั้งผู้ขับและผู้โดยสาร สามารถใช้งานได้อย่างทั่วถึง เบาะหุ้มหนังปรับตำแหน่งด้วยมือสามารถปรับได้ละเอียดพอสมควร

เมื่อขึ้นไปนั่งในตำแหน่งผู้ขับขี่ทัศนวิสัยด้านหน้ามองเห็นได้ในระยะไกลเพราะความสูงของตัวรถ และกระจกหน้าขนาดใหญ่ ส่วนทัศนวิสัยของด้านหลังก็มองเห็นในมุมมองที่กว้างได้ดี การกระกระยะในการถอยจอดหากคุ้นเคยพอก็ถอยได้ไม่ยากเย็นนัก เพราะด้านหน้าและด้านหลังรถที่ค่อนข้างตัดตรง ทำให้สามารถดูระยะของหน้าและหลังได้ แต่ถ้ายังไม่ชิน ในรุ่นนี้ก็มิตัวช่วยเป็นสัญญาณบอกระยะในด้านหลังช่วยให้การถอยง่ายขึ้น

สำหรับพื้นที่ในการใช้งานของห้องโดยสารในเบาะแถวที่สองและสามปรับเปลี่ยนได้ตามความต้องการใช้งาน หากโดยสารกันแบบไม่เต็มอัตรา 4-5 ที่นั่ง เบาะแถวสามสามารถพับเก็บให้กลายเป็นวางสัมภาระในการเดินทาง หรือจะเลื่อนเบาะแถวสองไปด้าน

หลังเพื่อให้พื้นที่ของเบาะแถวสองมีที่เหยียดขาได้มากขึ้นเหมาะกับผู้บริหาร แต่ถ้าโดยสารกันแบบเต็ม 7 ที่นั่งแล้ว เบาะแถวสามก็ยิ่งถือว่าสามารถพึ่งพาได้ไม่ถึงกับคับแคบจนเกินไป แต่ทั้งนี้ก็ต้องได้รับความเห็นใจจากผู้ที่นั่งเบาะแถวสองด้วย เพราะถ้าหากเบาะแถวสองเลื่อนมาด้านหลังจนสุดแม้แต่เด็กนั่งก็ยังไม่อึดอัด

ผู้ทดสอบลองนั่งในเบาะแถวสามเอง แต่ปรับตำแหน่งให้เบาะแถวสองอยู่ในระดับกลางๆ ซึ่งผู้ทดสอบมีความสูง 170 เซนติเมตร มีน้ำหนักเกินมาตรฐานไปหลายกิโลกรัม เมื่อทดลองนั่งดูก็พบว่าได้เบาะแถวสองยังพอมีพื้นที่เหลือสำหรับสอดเท้าได้ หัวเข่าถึงจะชนขึ้นมาแต่ก็ไม่ติดกับแผงหลังของเบาะแถว

ถ้าให้โดยสารนั่งเป็นระยะทางไกลๆ คงต้องร้องบอกไซเฟอร์ให้แฉะพักแ่กเมื่อบ่อยๆหน่อย ส่วนเรื่องการเข้า-ออกสะดวกพอสมควร เพราะเบาะแถวสองสามารถพับพนักพิงและยกตัวเบาะขึ้นได้ทั้งข้างและขวาเพื่อให้ผู้ที่นั่งอยู่ในเบาะแถวสามออกมาได้อย่างสะดวก และไม่ต้องกลัวว่านั่งหลังสุดแล้วจะร้อน เพราะมีช่องปรับอากาศสำหรับแถวที่สามพร้อมช่องแช่เย็นสำหรับเครื่องดื่มให้ด้วย ส่วนตัวเบาะก็มีหมอนรองศีรษะ และเข็มขัดนิรภัยแบบ 3 จุด สองตำแหน่งมาให้ครบ

เครื่องยนต์ 2,500 ซีซีก็เพียงพอ

● แม้รุ่นที่ทำการทดสอบจะเป็นเครื่องยนต์ดีเซลคอมมอนเรลเทอร์โบ อินเตอร์คูลเลอร์ SOHC 16 วาล์ว ความจุ 2,500 ซีซี แรงม้าสูงสุด 116 แรงม้า ที่ 3,600 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุด 28.5 ที่ 1,800-2,200 รอบ/นาที ส่งกำลังผ่านระบบเกียร์ธรรมดาแบบ 5 จังหวะ สู่ล้อหลัง

ดูจากแรงม้ากับซีซี หลายคนอาจบ่นว่าน้อยไปนิดสำหรับเครื่องยนต์ดีเซลคอมมอนเรลในยุคปัจจุบัน แต่แรงม้าและแรงบิดใน



ระดับนี้ทำให้ ALLROADER พุ่งทะยานไปข้างหน้าได้ไม่น้อยหน้าใครแม้จะไม่แรงจัด แต่ถือว่าเพียงพอสำหรับการใช้งานที่ครอบคลุมทั้งกิจกรรมกลางแจ้ง หรือเดินทางในเมือง

จังหวะในการออกตัวหรือการใช้งานในรอบต่ำสามารถตอบสนองได้เป็นอย่างดี หากไม่มุดซ้ายมุดขวาการใช้งานในเมืองก็ไม่แตกต่างจากรถประเภทเอสยูวีเท่าใด

ในเรื่องความเงียบภายในห้องโดยสารถือว่าทำได้ดี อาจจะได้ยินเสียงเครื่องยนต์ และแรงสั่นสะเทือนบ้างในขณะจอดหยุดนิ่ง แต่ก็ไม่ได้ดังมากนัก เมื่อเร่งเครื่องยนต์ เสียงหรือแรงสั่นสะเทือนจะน้อยลง ความเร็วสูงสุดสำหรับ ALLROADER ทะลุความเร็ว 160 กิโลเมตร/ชั่วโมงได้อย่างสบาย เพียงแต่ว่าในช่วงที่ความเร็วตั้งแต่ 150 กิโลเมตร/ชั่วโมงขึ้นไป ความเร็วจะเพิ่มขึ้นอย่างช้าๆ จึงต้องใช้เวลาและระยะทางกันพอสมควร

ระบบกันสะเทือนหน้าแบบปีกนกสองชั้นทอร์ชันบาร์ ด้านหลังแบบแหนบใช้โช้กอัพแก๊ส ออกอาการโคลงบ้างเมื่อวิ่งด้วยความเร็วสูง ส่วนในความเร็วต่ำเช่นการใช้งานในเมือง ถือว่าไม่กระด้างมาก หากวัดจากมาตรฐานที่เป็นรถดัดแปลงมาจากรถกระบะ แม้ว่าช่วงล่างแบบ Z71 ของโคโลราโดจะเน้นในเรื่องความทนทานเป็นหลัก แต่ในความนุ่มนวลและประสิทธิภาพในการยึดเกาะก็ถือว่าอยู่ในระดับที่ใช้งานปกติไม่มีปัญหา แต่คงซ่าไม่ได้เยอะนัก ถึงแม้จะคิดปรับปรุงด้วยการใช้โช้กอัพที่มีความหนืดมากขึ้นก็ตาม เพราะลักษณะของตัวรถที่มีความสูง กับน้ำหนักที่ค่อนข้างเยอะอาจจะตอบสนองในเรื่องความปราดเปรียวได้ในระดับกลางๆ เท่านั้น

การจับอัตราเร่งไม่แปลกหากผลออกมาจะไม่หวือหวา เพราะรถยนต์ประเภทนี้เน้นในเรื่องการใช้งานเป็นหลัก อัตราเร่งที่ออกมาจึงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ไม่ได้ด้อยกว่าคู่แข่งหรือรถประเภทเดียวกันมากนัก



อัตราเร่ง		เวลา
0-60	กิโลเมตร/ชั่วโมง	7.3 วินาที
0-80	กิโลเมตร/ชั่วโมง	11.4 วินาที
0-100	กิโลเมตร/ชั่วโมง	17.5 วินาที
0-120	กิโลเมตร/ชั่วโมง	24.8 วินาที

ทำเวลาจากจุดหยุดนิ่งผ่าน 400 เมตร ในเวลา 20.4 วินาที ส่วนแรงม้าวัดจากเครื่องไดโนเทสต์ เปรียบเทียบกับสเปกแรงม้าที่ระบุไว้ในจากโรงงานถือว่าใกล้เคียงกันมาก โดยแรงม้าที่ได้จากการเครื่องวัดไดโนเทสต์ของ TESTCAR ไทยรุ่งฯ ALLROADER มีแรงม้าลงพื้น 90.8 แรงม้า ที่ 3,515 รอบ/นาที (หายไป 25.2 แรงม้า) ส่วนแรงบิดสูงสุดมากกว่าในสเปกคือ 30.0 กก.-ม. ที่ 1,900 รอบ/นาที

ดูจากเส้นกราฟแรงบิดเริ่มพุ่งขึ้นสูงตั้งแต่ช่วงรอบเครื่องยนต์ที่ 1,500 รอบ/นาที ซึ่งแรงบิดจะมาสูงสุดในรอบที่ 1,900 รอบ/นาที แสดงว่าในช่วงระหว่าง 1,500-1,900 รอบ/นาที จะมีแรงบิดให้ใช้ตั้งแต่ 50-100 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งถือว่าเป็นช่วงที่แรงบิดขึ้นได้สูงและเร็วมาก ดูจากตารางกราฟแรงม้า/แรงบิด จากตารางไดโนเทสต์

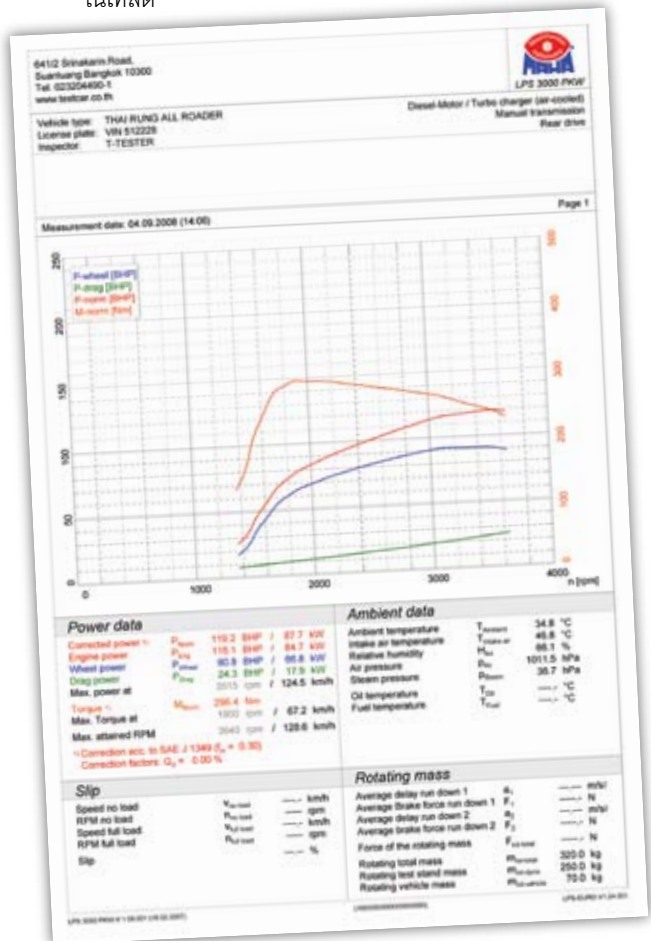


เป็นรองในเรื่องคำนิยมเท่านั้น

● แม้ในตลาดเมืองไทยจะมีรถยนต์ประเภทพีพีวี ออกมาทำตลาดกันหลายยี่ห้อ แต่ด้วยจุดเด่นที่มีอยู่หลายประการโดยเฉพาะห้องโดยสารที่หรูหราและความอเนกประสงค์ของการใช้งาน พร้อมอุปกรณ์ที่มีติดตั้งมาให้อย่างพร้อมสรรพ ALL ROADER น่าจะกลายเป็นอีกหนึ่งรุ่นที่น่าสนใจ ถ้าไม่ยึดกับกระแสความนิยมและเปิดใจกว้างเพื่อมองรถยนต์ที่ตอบสนองกับการใช้งานได้อย่างแท้จริง ส่วนเรื่องการเซอร์วิสที่หลายคนกังวลก็ตัดปัญหาไปได้ เพราะสามารถเข้ารับบริการเซอร์วิสจากศูนย์บริการของบริษัท ไทยรุ่งฯ หรือถ้าไม่สะดวกก็สามารถเข้ารับบริการจากศูนย์บริการของเซฟโรเลตทุกสาขาเช่นเดียวกัน

สำหรับเรื่องราคาเริ่มต้นด้วยรุ่น 2.5 2WD z71 MT ราคา 964,000 บาท ถ้าอยากได้อุปกรณ์ครบ และภายนอกที่ดูดีขึ้นมาขึ้นก็สามารถเลือกรุ่นที่สูงกว่าอย่างรุ่น 3.0 2WD AT แต่ต้องควักเงินจ่ายเพิ่มอีก 81,000 บาท เป็น 1,045,000 บาท หรือจะให้สุดจริงๆ ก็ขยับขึ้นไปซื้อรุ่นสูงสุด 3.0 4WD Z71 AT ราคา 1,199,000 บาท อย่างที่บอกไว้หากไม่ติดกับกระแสและมองถึงความต้องการที่แท้จริงในการใช้งาน ไทยรุ่งฯ ALL ROADER ถือว่าน่าสนใจไม่น้อยหน้าใครเหมือนกัน

TD



THAIRUNG ALLROADER 2.5 2WD z71

- **แบบตัวถัง** พีพีวี 4 ประตู
- **แบบเครื่องยนต์** ดีเซลคอมมอนเรลทอร์โบ 4 สูบ 16 วาล์ว อินเทอร์คูลเลอร์
- **ความจุ** 2,499 ลิตร
- **กระบอกลูก x ช่วงชัก** 95.4 x 87.4 มิลลิเมตร
- **อัตราส่วนการอัด** 18.3:1 มม.
- **กำลังสูงสุด** 116 แรงม้า ที่ 3,600 รอบ/นาที
- **แรงบิดสูงสุด** 28.5 กก.-ม. ที่ 1,800-2,200 รอบ/นาที
- **ระบบส่งกำลัง** 8 สรบนว 5 จังหวะ
- **ระบบขับเคลื่อน** ล้อหลัง
- **ระบบบังคับเลี้ยว** แร็กอินเด้นพินยอนพร้อมเพาเวอร์พอนเริง
- **ระบบกันสะเทือนหน้า** อีลโรบิกนกลองขึ้น พร้อมทอร์ชั่นบาร์ โครอิฟเฟิล
- **ระบบกันสะเทือนหลัง** แชนเชียนพร้อมโครอิฟเฟิล
- **ระบบเบรกหน้า/หลัง** ดิสก์พร้อมครีเบรคเบรคความรอบ/ดรัมเบรค
- **ออบีเอส** อีบีดี แลมิเอ
- **พู่จำหน่าย** บริษัท ไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์ จำกัด (มหาชน)
- **โทรศัพท์** 0-2431-0071-2
- **เว็บไซต์** www.thairung.co.th

SPECIFICATIONS

SPECIFICATIONS