

# TOYOTA FORTUNER SMART

เติมความสปอร์ต ด้วยชุดแต่ง TRD

โตโยต้า ฟอรัเนอร์ เอสยูวีรุ่นยอดนิยม  
เติมความสปอร์ตบนความอเนกประสงค์ ด้วยชุดแต่ง  
จากสำนักแต่งคูใจ TRD SPORTIVO  
ภายนอกเสริมสวยด้วยแอโรพาร์ท ภายในเพิ่มความเข้ม  
จุดยืนด้วยโชนสีดำ และที่สำคัญโมดิฟายช่วงล่างด้วยชุดแต่งจาก TRD  
เพิ่มความหนึบ รองรับความแรงได้มั่นใจยิ่งขึ้น





• โตโยต้า ฟอ์จูนเนอร์ เอสยูวีที่ใช้พื้นฐานเดียวกับรถปิกอัพวิโก้ โดยมีการปรับปรุงในหลายจุด ทั้งรูปลักษณ์ภายนอกซึ่งได้รับการออกแบบใหม่ ไม่ได้ใช้ชิ้นส่วนร่วมกับวิโก้ ประตูทั้ง 4 บานก็ไม่เหมือนกัน ช่วงล่างปรับปรุงเพื่อให้เหมาะกับการบรรทุกคน ด้านหลังเปลี่ยนจากแหวนมาเป็นแบบ 4 จุดยึดพร้อมคอยล์สปริง ภายในใช้แผงหน้าปัดร่วมกับวิโก้ แต่ยกระดับการตกแต่งเพิ่มความหรูหรายิ่งขึ้น

หลังเปิดตัวไม่นาน ฟอ์จูนเนอร์ก็ได้รับความนิยมอย่างสูง ด้วยความลงตัวในหลายด้าน ทั้งรูปลักษณ์ที่สวยงาม แข็งแรง เพราะออกแบบใหม่หลายจุด ช่วงล่างนุ่มนวลและเกาะถนนดีกว่า เนื่องจากมีการปรับปรุงให้เหมาะสมกับประเภทรถ เครื่องยนต์แม้จะมีให้เลือกทั้งเบนซิน 2,700 ซีซี 160 แรงม้า และดีเซลคอมมอนเรลเทอร์โบ 3,000 ซีซี 163 แรงม้า แต่รถที่ขายได้ส่วนใหญ่จะเป็นรุ่นดีเซล เพราะให้ทั้งความแรงและความประหยัดน้ำมัน

ทำตลาดได้พักใหญ่ โตโยต้าก็เพิ่มรุ่น EXCLUSIVE เน้นความพิเศษด้วยสีขาว SOLID WHITE ซึ่งเป็นสียอดนิยมในเมืองไทย ภายในเพิ่มความหรูหราด้วยลายไม้ ภายนอกตกแต่งเพิ่มจากรุ่นพื้นฐานเพียงเล็กน้อย

ล่าสุดโตโยต้าจับมือกับสำนักแต่งคูใจ TRD โมดิฟายฟอ์จูนเนอร์ ทั้งรูปลักษณ์และสมรรถนะ ในชื่อรุ่น SMART ภายนอกตกแต่งด้วยแอโรพาร์ทของ TRD รอบคัน ช่วงล่างใช้ของ TRD ทั้งสปริงและโช้กอัพ มาพร้อมล้อแม็กลายสปอร์ตขนาด 18 นิ้วของ TRD อีกเช่นกัน ทีมงานไทยไดรฟ์เวอร์ทดสอบสมรรถนะของรุ่นนี้ ว่าจะแตกต่างจากรุ่นพื้นฐานแค่ไหน

## รูปลักษณ์สปอร์ตบนความแกร่ง

• พื้นฐานของฟอ์จูนเนอร์ที่สวयลงตัวอยู่แล้ว ได้รับการเสริมความสปอร์ตด้วยชุดแต่ง AERO PACKAGE จาก TRD SPORTIVO รอบคัน กันชนหน้าเสริมสเกิร์ตทรงเฉี่ยว ช่วยให้ตัวรถดูเตี้ยลงเล็กน้อย แต่ไม่ถึงกับเตี้ยลาดดิน จึงไม่ลดความสามารถในการบุกตะลุยทางวิบาก

รุ่นนี้มี 2 สีให้เลือกคือ ขาวและดำ รุ่นสีขาวให้บันไดข้างสีเงิน รุ่นสีดำให้บันไดข้างสีดำดูกลมกลืน เปลี่ยนล้อแม็กเป็นขนาด 18 นิ้ว รุ่น TRD ST ดูสวยเต็มซุ้มล้อยิ่งขึ้น ประกอบด้วยยางกว้างเท่าเดิม 265 มม. ลดซีรีส์ยางลงเหลือ 60 เมื่อเปรียบเทียบกับล้อและยางรุ่นพื้นฐานขนาด 265/70/16 จะพบว่าล้อและยาง 18 นิ้ว สูงกว่าเดิมแค่ 2.2 มิลลิเมตรเท่านั้น มุมมองด้านหน้าและด้านหลังตรง ดูเหมือนว่ายางกว้างกว่าเดิม นั่นเป็นเพราะซีรีส์ยางที่ต่ำลง

กันชนหลังเสริมสเกิร์ตทรงเฉี่ยว บนหลังคาเปลี่ยนสเปย์เลอร์หลังทรงใหม่ แบบมีไฟเบรกดวงที่ 3 ในตัว รูปทรงของชุดแต่ง



ภายนอกรอบคันดูกลมกลืนและชิ้นงานมีความเรียบร้อย ติดตั้งได้แนบเนียนกับตัวรถ ดูดีกว่าบางชุดแต่งที่ออกแบบกันเอง ที่ชิ้นงานบิดไปเบี้ยวมา แกรมติดแล้วไม่แนบกับตัวรถ

ติดเข้าไปแล้วนอกจากจะไม่สวยขึ้นแล้ว หลายครั้งพบว่านำเกลียดกว่าเดิมก็มี เรียกว่าไม่ติดดีกว่า ชุดแต่งของแท้ติดแล้วดูดีกว่าแต่ราคาก็แพงกว่าด้วยเช่นกัน

### ภายในดำดูดี

ไม่ใช่พลาสติกหรือสติกเกอร์ลายคาร์บอนคุณภาพต่ำ แต่เป็นลายคาร์บอนไฟเบอร์ที่ดูดี ใช้ตกแต่งบริเวณคอนโซลกลาง คอนโซลเกียร์ ที่เท้าแขนบนบานประตู และแซมสลักับหนังแท้บนพวงมาลัย หัวเกียร์และพวงมาลัยหุ้มด้วยหลังสีดำ เย็บตะเข็บด้วยด้ายสีแดงดูสปอร์ต นำเสียดายที่ครึ่งล่างของคอนโซลเลือกใช้สีอ่อนไปนิด ผู้ออกแบบอาจกลัวว่าห้องโดยสารจะดูอึดอัดคับแคบเกินไป แต่รถเก๋งคอมแพ็คต์บางรุ่นที่ตกแต่งด้วยสีดำล้วน ก็ดูสวยสปอร์ตดี ฟอรัจูนเนอร์ห้องโดยสารใหญ่โต ถ้าทำดำล้วนก็คงไม่อึดอัด มองลงไปที่พื้นก็เห็นว่าเปลี่ยนพรมปูพื้นเป็นสีดำตลอดคัน

### ช่วงล่างหนึบขึ้นแบบลับพลัดได้

● จุดขายของรถรุ่นนี้ นอกจากรูปลักษณ์ภายนอกที่สวยสปอร์ตขึ้นแล้ว อีกอย่างที่สัมผัสได้เมื่อทดลองขับคือ ‘ความรู้สึกและการทำงานของระบบกันสะเทือน ที่หนึบขึ้นอย่างเห็นได้ชัด’ ด้วยชุดแต่งช่วงล่างของ TRD SPORTIVO ประกอบด้วยคอยล์สปริงและโช้กอัพที่ออกแบบมาโดยเฉพาะ

บังเอิญว่ารถส่วนตัวของผู้เขียนก็เป็นฟอรัจูนเนอร์รุ่นดีเซลเหมือนกัน เปลี่ยนคอยล์สปริงเป็นของไอบีซีเตี้ยลงกว่าเดิมเล็กน้อย ลองเอาคันนี้ไปจอดเทียบความสูงดูแล้วพบว่าสูงสีกัน แสดงว่าชุดแต่ง TRD SPOTIVO ก็เตี้ยลงพอๆ กันคือประมาณ 1-1.5 นิ้ว

คันของผู้เขียนเปลี่ยนคอยล์สปริงแล้วรู้สึกว่าการหนึบขึ้นพอสมควร แต่ยังมีบางอาการที่ไม่พึงปรารถนาอยู่บ้าง เนื่องจากใช้โช้กอัพเดิม

ขับรถส่วนตัวอยู่บ่อยๆ เมื่อเปลี่ยนมาขับฟอรัจูนเนอร์ SMART จึงรู้สึกถึงความแตกต่างได้ทันที ตั้งแต่พวงมาลัยที่จับไว้นิ่งขึ้นเล็กน้อย เป็นผลมาจากแก้มยางที่เตี้ยลง การขับด้วยความเร็วปกตินั้นทางขรุขระมีความสะเทือนให้สัมผัสมากกว่าเดิมเล็กน้อย เพราะแก้มยาง



เตี้ยลง ดูดซับแรงสะท้อนได้น้อยลง รวมทั้งสปริงและโช้กอัพที่เปลี่ยนใหม่ด้วย

โดยความสะเทือนที่เกิดขึ้นยังมีการยุบตัวได้บ้าง ไม่ได้สะเทือนแบบกระด้างเหมือนรถแต่งตัดสปริง โดยรวมแล้วถ้าใช้ความเร็วปกติ ก็สามารถขับได้เหมือนฟอร์จูนเนอร์รุ่นพื้นฐาน ไม่ต้องเบรกตัวโก่งหรือหยุดแบบรถแก๊งที่ใส่ล้อแม็กวงโตกับยางแก้มเตี้ยแต่อย่างใด เพราะแก้มยางหายไปแค่ 26.5 มิลลิเมตรเมื่อเทียบกับรุ่นพื้นฐาน

การทดลองระบบกันสะเทือน เลือกใช้เส้นทางที่ผู้เขียนขับด้วยฟอร์จูนเนอร์ส่วนตัวเพื่อให้สัมผัสความแตกต่างได้ชัดเจน ลองขับเข้า

โค้งด้วยความเร็วค่อนข้างสูงบนทางลาดยางเรียบ พบว่าตัวรถมีอาการโคลงน้อยกว่ารถของผู้เขียนอย่างเห็นได้ชัด เพิ่มความมั่นใจบนทางโค้งได้มาก

ในช่วงการขับขึ้นและลงสะพานจะมีทั้งการยัดและยุบตัวของระบบช่วงล่าง ใช้ความเร็วเท่าที่เคยขับ ในช่วงขึ้นสะพานพบว่าตัวรถถูกดึงรั้งไว้ได้ดี ไม่โยนขึ้นแบบสุดๆ จนเกิดความรู้สึกหวือๆ ส่วนตอนกลางที่คอสะพานบางแห่งมีการทูดตัว พบว่าตัวรถก็ไม่ยุบจนยวบยอลงเพิ่มความเร็วขึ้นกว่าปกติ ตัวรถก็ยังนิ่งดีมาก

ในสภาพถนนที่เป็นคลื่นลอนต่อเนื่องกัน หรือขับผ่านตัวหนอนหรือเนินสะดุดด้วยความเร็วค่อนข้างสูง ถ้าเป็นรถของผู้เขียนจะเริ่ม





ออกอาการหน้าพาดและท้ายกระดก แต่สำหรับฟอร์จูนเนอร์ SMART พบว่ามีอาการดังกล่าวนี้เล็กน้อย ต้องใส่กันแรงจริงๆ อาการถึงจะออก แต่ในการขับปกติคงไม่มีใครขับผ่านตัวหนอนใหญ่ๆ โดยไม่แตะเบรกตลอดความเร็ว

ขึ้นทางด่วนเพื่อทดสอบอัตราเร่ง พบว่าที่ความเร็วสูงระดับ 140-150 กิโลเมตร/ชั่วโมงบนทางเรียบ การทรงตัวของรถก็ยังไม่มีอาการรวบวบ สามารถเข้าโค้งกว้างๆ ได้โดยไม่ต้องลดความเร็ว การขับหยาบและความเร็วในเกียร์ 4 จึงสามารถไล่ความเร็วขึ้นไปถึง 180 กิโลเมตร/ชั่วโมงได้โดยไม่หวาดเสียว

แม้จะหนีบกว่ารุ่นพื้นฐานมากพอควร แต่อย่างไรก็ยังเป็นเอสยูวีทรงสูง จุดศูนย์ถ่วงอยู่สูงกว่ารถเก๋ง การเข้าโค้งแคบๆ หรือเปลี่ยนเลนกะทันหันด้วยความเร็วสูง ก็อาจเป็นสาเหตุให้รถพลิกคว่ำได้ ควรขับด้วยความไม่ประมาทและใช้ความเร็วตามกฎหมายเพื่อความปลอดภัย

### เครื่องยนต์ไม่เปลี่ยนแปลง

• แม้ตกแต่งภายนอกและช่วงล่างแบบสปอร์ต แต่ในส่วนของเครื่องยนต์ ยังไม่มีการปรับปรุงเพิ่มแรงม้าแต่อย่างใด จะว่าไปแล้วกำลัง 163 แรงม้า กับเกียร์อัตโนมัติ 4 จังหวะ ก็สร้างอัตราเร่งและให้ความเร็วปลายที่เพียงพอสำหรับการใช้งานทั่วไปอยู่แล้ว

การทดสอบอัตราเร่ง ใช้เครื่องมือวัดเดิม ขับแบบเปิดแอร์และปิดแอร์ การทดสอบทำโดยจอดรถนิ่งชิดซ้าย เหยียบเบรกเข้าเกียร์ D เมื่อเห็นว่าทางด้านหน้าและด้านหลังโล่งปลอดภัย ก็ยกเท้าขวาออกจากเบรกมากดคันเร่งมิด ค่อยๆ หมุนพวงมาลัยนำรถเข้าสู่ช่องทางซ้ายอย่างช้าๆ พยายามให้รถวิ่งตรงที่สุด

เมื่อรถขยับตัว เครื่องมือจะเริ่มจับเวลา และจะหยุดการทำงานเมื่อเวลาผ่านไป 30 วินาที ความเร็วสูงสุดที่แสดงไว้ในตาราง จึงไม่ใช่ความเร็วสูงสุดที่รถทำได้ แต่เป็นความเร็วสูงสุด เมื่อรถออกตัวจากจุดหยุดนิ่งเป็นเวลา 30 วินาที

### เปิดแอร์ ปิดแอร์

	เปิดแอร์	ปิดแอร์
400 M	18.02@120.5	17.92@121.8
250 M	13.25	13.20
100 M	7.73	7.37
MAX SPEED	143.7	146.8
0-140	26.35	24.92
0-120	17.75	17.28
0-100	12.43	12.10
0-80	7.98	7.85
0-60	5.00	5.00
0-40	2.63	2.67
0-20	0.97	1.00

### ความเร็ว (กม./ชม.) รอบ/นาที

80	1,500
90	1,700
100	1,900
110	2,000
120	2,200
130	2,400
140	2,500
150	2,800
160	3,000
170	3,100
180	3,300

### อัตราสิ้นเปลือง...ประหยัดน้ำมัน (มาก)

• จุดเด่นของเครื่องยนต์ดีเซลยุคใหม่ที่เป็นแบบคอมมอนเรลเทอร์โบ คือ มีพลังกำลังทั้งแรงม้าและแรงบิดในระดับที่เกินพอ



ไม่ต้องย่องหรือหยอด เครื่องยนต์แรงและประหยัดพอตัว ช่วงล่าง TRD หนึบขึ้นอีกระดับ ภาพพจน์ในสังคมก็ดี ไม่ผิดถ้าจะใช้แทนรถเก๋ง แต่ต้องยอมรับข้อด้อยได้อย่างเต็มที่

ข อ ข อ บ ค ุ ณ  
บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด  
เอื้อเฟื้อรถยนต์ในทางทดสอบ



## TOYOTA **FORTUNER SMART**

• <b>แบบตัวถัง</b>	เอสยูวี 5 ประตู 7 ที่นั่ง
• <b>แบบเครื่องยนต์</b>	ก๊าซคอมมอนเรลทอร์ 16 วาล 2,000 ซีซี 4 สูบ 16 วาล 2,000 ซีซี 4 สูบ
• <b>ความจุกระบอกสูบ</b>	2 982 ซีซี
• <b>กระบอกสูบ x ช่วงชัก</b>	96 103 มิลลิเมตร
• <b>อัตราส่วนการอัด</b>	17 9 1
• <b>กำลังสูงสุด</b>	163 แรงม้า ที่ 3,400 รอบ/นาที
• <b>แรงบิดสูงสุด</b>	34 95 กก.ม ที่ 1,400 3,200 รอบ/นาที
• <b>ระบบส่งกำลัง</b>	อัตโนมัติ 4 จังหวะ
• <b>ระบบขับเคลื่อน</b>	4 ล้ออัตโนมัติ
• <b>ระบบบังคับเลี้ยว</b>	แร็คแอนด พินยอนพวงมาลัย
• <b>ระบบกันสะเทือนหน้า</b>	อิสระ แม็กเฟอร์ สันสตรีท พร อมเหล็กกันโคลง
• <b>ระบบกันสะเทือนหลัง</b>	เฟรม ลิงก์ คอยล์ สปริง
• <b>ระบบเบรคหน้า/หลัง</b>	ดิสค มีครีเบรคบายควาตร รัม รัม และ
• <b>ผู้จำหน่าย</b>	บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด
• <b>ไทรคัพ</b>	0 2305 2000
• <b>เว็บไซต์</b>	

สำหรับการใช้งานทั่วไป ยิ่งเป็นเอสยูวีที่เน้นบรรทุกคนมากกว่าบรรทุกของหนัก 2-3 ตัน

ขับในเมืองรถติดปานกลาง อัตราสิ้นเปลืองบนชุดมาตรฐานวัดวิ่งอยู่ประมาณ 9 กิโลเมตร/ลิตร ส่วนการขับเดินทางไกล น้ำหนักรวมของผู้ขับและผู้โดยสาร ประมาณ 200 กิโลกรัม ใช้ความเร็ว 110-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีแรงแซงด้วยความเร็ว 140 กิโลเมตร/ชั่วโมงเป็นบางครั้ง จะเห็นอัตราสิ้นเปลือง 12 กิโลเมตร/ลิตร ถือว่าดีมากเมื่อเปรียบเทียบกับรถคันสูงด้านลม และหนักเกือบ 2 ตัน ยากที่จะทำได้ 14-15 กิโลเมตร/ชั่วโมง เหมือนรถเก๋งคอมแพ็คที่ทรงลู่ลม เครื่องเบนซินพิกัด 1,800-2,000 ซีซี

โตโยต้า ฟอรัเนอร์ SMART เอสยูวีคันนี้ใหญ่ คล่องตัวพอควรแม้ใช้งานในเมือง ห้องโดยสารกว้างขวางและอเนกประสงค์กว่ารถเก๋งแบบเทียบกันไม่ติด ขับลุยทางขรุขระได้แบบ

SPECIFICATIONS