

# NEW FORD FOCUS

อัปเกรดสใหม่เขียวราย-กรุงเทพฯ



ทดลองขับฟอร์ด โฟกัส โคมใหม่ ครบครันทุกรุ่นทั้งเบนซินและดีเซล  
เต็มอ้อมด้วยระยะทางกว่า 700 กิโลเมตร บนเส้นทางเขียวราย-กรุงเทพฯ  
พิกัดน้สมรรถนะของขุมพลังเบนซิน DURATEC 1,800 และ 2,000 ซีซี  
FFV-FLEX-FUEL VEHICLE ใช้ได้ทั้งน้ำมันเบนซิน 95 แก๊สโซฮอล์ E10 และ  
แก๊สโซฮอล์ E20 และดีเซลเทอร์โบในรุ่น 2.0 TDCi เกียร์ธรรมดา 6 จังหวะ

• ฟอร์ด ประเทศไทย เปิดตัวรถคอมแพ็คดีโฟกัส รุ่นปรับ  
โฉมได้ไม่นาน ก็เชิญสื่อมวลชนสายรถยนต์ไปทดลองขับ โดย  
แบ่งเป็น 2 กลุ่มหลัก กลุ่มแรกขับโฟกัสจากกรุงเทพฯ ไป  
เขียวรายแล้วนั่งเครื่องบินกลับ ส่วนผู้เขียนอยู่กลุ่มหลัง นั่ง  
เครื่องบินไปเขียวรายและขับโฟกัสกลับกรุงเทพฯ

เริ่มออกเดินทางเช้าวันที่ 25 กุมภาพันธ์ นัดหมายกันที่สนาม  
บินดอนเมือง ซึ่งสะดวกสบายไม่แออัดเหมือนสุวรรณภูมิ นั่งทาน  
อาหารเช้าเวลาขึ้นเครื่องของสายการบินนกแอร์ ใช้เวลาเดินทาง  
ประมาณ 1 ชั่วโมงก็มาถึงสนามบินเขียวราย เดินออกมาที่ลานจอด  
รถก็พบ ฟอร์ด โฟกัส รุ่นใหม่ จอดเรียงรายอยู่ 8 คัน ครบทุกรุ่น  
เครื่องยนต์และรุ่นตัวถัง

ผู้เขียนโชคดีได้คิวขับรุ่นดีเซล เกียร์ธรรมดา 6 จังหวะ ออก  
จากสนามบินเขียวรายมุ่งหน้าสู่วัดพระแก้ว ซึ่งเป็นหนึ่งในวัดสำคัญ  
ของจังหวัดเขียวราย เป็นที่ประดิษฐานพระหยก ซึ่งสร้างขึ้นใหม่  
ในโอกาสที่สมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนีมีพระชนมายุครบ  
90 พรรษา

หลังจากไหว้ทำบุญขอพรเสร็จแล้ว จึงเดินทางต่อไปยังร้าน  
อาหารชื่อแปลก 'ครัวศิลป์บารอง' ซึ่งตั้งอยู่ในตัวเมืองเขียวราย  
เป็นร้านอาหารสไตล์บาหลี เนื่องจากเจ้าของร้านคือคุณฉลองชัย  
เกษรภัช มีถิ่นกำเนิดอยู่ที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา นอกจาก  
อาหารรสชาติเยี่ยมแล้ว ยังมีการแสดงระบำพื้นเมืองบาหลีให้  
ชมเป็นอาหารตาอีกด้วย



อิมนำสำราญแล้ว จึงออกเดินทางต่อไปยังอำเภอแม่สาย เป็นอำเภอที่อยู่บนสุดของประเทศไทย ห่างจากร้านอาหารประมาณ 50 กิโลเมตร เพื่อข้ามแม่น้ำแม่สายไปยังฝั่งพม่าที่ท่าซี้เหล็ก ซึ่งเป็นแหล่งซื้อปิ้งสินค้าราคาประหยัด ใช้เวลาเดินเลือกสินค้าที่ท่าซี้เหล็กหลายชั่วโมง

จากนั้นจึงเดินทางกลับมาถึงโรงแรม TEAK GARDEN SPA RESORT ในเวลาประมาณ 18.00 น. ซึ่งเป็นเวลานัดรวมพลเพื่อเดินทางไปยัง 'สลุงคำ' ร้านอาหารชื่อดังประจำจังหวัดเชียงราย ทานอาหารอิมแล้วจึงแยกเป็น 2 กลุ่ม ไปเที่ยวอำเภอรือหรือกลับโรงแรม ผู้เขียนเลือกออฟชั่นหลังเพราะกลัววันรุ่งขึ้นจะขับไม่ไหว

### ขับในเมืองด้วยเกียร์ธรรมดา 6 จังหวะ:

- นับเป็นโชคดีของผู้เขียนที่ได้ขับรุ่นดีเซลเกียร์ธรรมดา 6 จังหวะตั้งแต่แรก เพราะเป็นการขับใช้งานในเมือง ตั้งแต่ออกจากสนามบินไปจนถึงช่วงทานอาหารเย็นและขับกลับโรงแรม บางช่วงต้องขับเข้าเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งแม้รถจะไม่ติดเท่ากรุงเทพฯ แต่ก็ไม่โล่งแบบแลนด์



ความรู้สึกในการขับขี่ใช้งานในเมือง ท่ามกลางการจราจรที่ค่อนข้างหนาแน่น ขับแบบเดี๋ยวหยุดเดี๋ยวไป ต้องมีการเหยียบคลัตช์บ่อยๆ แต่ก็ไม่รู้สึกล้าแต่อย่างใด ต้องยกความดีความชอบให้ชุดคลัตช์ที่เบา ไม่เมื่อยขาซ้ายแม้ต้องเหยียบคลัตช์บ่อยๆ แต่ก็ได้เบาไหวจนกระทั่งไร้ความรู้สึก เป็นคลัตช์ยังมีการให้น้ำหนักและการตอบสนองที่ดี สามารถควบคุมจังหวะการจับและปล่อยคลัตช์ให้สัมพันธ์กับการกดคันเร่งได้ง่าย ส่งผลให้บังคับความเร็วรถได้ดี

การใช้งานในเมือง ถ้าเว้นระยะห่างจากรถคันหน้าได้อย่างเหมาะสม ก็ไม่จำเป็นต้องเหยียบเบรกหรือเหยียบคลัตช์เปลี่ยนเกียร์บ่อยๆ เนื่องจากเครื่องยนต์มีแรงบิดที่ดีตั้งแต่รอบต่ำ คลานตามกันช้าๆ ใช้เกียร์ 2 หรือ 3 ก็ยังมีแรงส่งไปได้จนถึงความเร็วปานกลาง ไม่ต้องไล่เกียร์ขึ้น-ลงบ่อยๆ

## ขับครบทุกรุ่นกว่า 700 กิโลเมตร

- วันรุ่งขึ้นผู้เขียนจับคู่กับคุณโปง เจ้าหน้าที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์ของฟอร์ด ตกลงกันตั้งแต่ก่อนออกเดินทางแล้วว่า ผู้เขียนจะขอขับ

คนเดียวไปตลอดจนกว่าจะเริ่มเข้ากรุงเทพระ็จ ค่อยเปลี่ยนคนขับ เพราะอยากสัมผัสไฟท์ทุกรุ่นแบบเต็มๆ ในการเดินทางสี่ล้อมวลชนส่วนใหญ่ใช้ความเร็วระดับ 160-180 กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่วนผู้เขียนขับประมาณ 140-150 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อไม่ต้องแวะเปลี่ยนคนขับ จึงไปถึงจุดเปลี่ยนรถได้พร้อมๆ กับสี่ล้อมวลชนท่านอื่น

การสลับรถก็ไม่ยุ่งยาก รถแต่ละคันจะมีหมายเลขประจำ 1-8 เมื่อถึงจุดเปลี่ยนรถ ก็แค่มองหารถหมายเลขถัดไป เช่น เริ่มต้นขับรถหมายเลข 1 เมื่อถึงจุดเปลี่ยนรถก็ให้ไปขับรถหมายเลข 2 ลดความวุ่นวายสับสนลงไปได้มาก และช่วยให้สี่ล้อมวลชนทุกคน ได้ขับรถทุกรุ่นอย่างทั่วถึง

เมื่อวานผู้เขียนเริ่มต้นด้วยไฟท์ ดีเซล หมายเลข 4 เข้าวันเดินทางกลับจึงเปลี่ยนมาขับหมายเลข 5 ซึ่งเป็นรุ่นเบนซิน 2,000 ซีซี 5 ประตู เกียร์อัตโนมัติ 4 จังหวะ ออกเดินทางจากที่พิกมุงหน้าสุดเปลี่ยนรถ เนื่องจากผู้เขียนไม่ต้องสลับคนขับ ในรถแต่ละรุ่นจึงได้ขับเป็นระยะทางประมาณ 150-200 กิโลเมตร ในสภาพถนนที่แตกต่างกัน มีทั้งทางเรียบตรงใช้ความเร็วสูงได้ และทางคดโค้งขึ้น-ลงเขา





## ด้านสมรรถนะดีเซลกินขาด

• เมื่อเปลี่ยนจากรุ่นดีเซลที่ขับเมื่อวาน เป็นรุ่นเบนซิน 2,000 ซีซี เกียร์อัตโนมัติ ความแตกต่างแรกที่สัมผัสได้คือ อัตราเร่ง ซึ่งเบนซินดูดีกว่าดีเซลอย่างชัดเจน ไม่ใช่เพราะระบบส่งกำลังที่ต่างกัน แต่เป็นเพราะแรงบิดของรุ่นดีเซลที่มีมากถึง 32.6 กก.-ม. ที่รอบต่ำเพียง 2,000 รอบ/นาที แต่ขับไปสักพักเมื่อรู้จังหวะของเครื่องยนต์ ก็สามารถสร้างอัตราเร่งได้ทันใจพอควร ความเร็วสูงสุดไล่ขึ้นไปถึง 170-180 กิโลเมตร/ชั่วโมงได้อย่างไม่ยากเย็น

ไม่เถียงว่าแรงม้าแรงบิดเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญในการสร้างอัตราเร่งและความเร็วปลาย แต่ความชำนาญในการขับและการรู้จังหวะของเครื่องยนต์ก็มีส่วนสำคัญไม่แพ้กัน พิสูจน์ง่าย ๆ สื่อมวลชนที่นำหน้าผู้เขียนขับรุ่น 1,800 ซีซี เกียร์อัตโนมัติ แต่ดูแล้วมีความปราดเปรียวในจังหวะเร่งแซง ผู้เขียนพยายามจัดติ๊ดเข้าไป ยังต้องใช้ระยะทางไกลหลายกิโลเมตรกว่าจะขยับระยะเข้าไปใกล้ได้

หลังจากนั้นเปลี่ยนมาขับรุ่น 1,800 ซีซี เกียร์อัตโนมัติ อัตราเร่งต่างจากรุ่นเบนซิน 2,000 ซีซีเพียงเล็กน้อย และถ้ามีระยะทาง

มากพอ ก็สามารถไล่ความเร็วขึ้นไปถึง 170-180 กิโลเมตร/ชั่วโมงได้เหมือนกัน

## ช่วงล่าง หนักแน่นสไตล์ยุโรป

• ไม่ว่าจะเปลี่ยนไปขับไฟกัสนุ่นย่อยใด 1,800 หรือ 2,000 ซีซี 4 หรือ 5 ประตู แม้สมรรถนะของเครื่องยนต์และการตกแต่งภายในจะแตกต่างกันตามรุ่น แต่สิ่งหนึ่งที่เหมือนกัน คือ ประสิทธิภาพของระบบกันสะเทือนและระบบเบรก ที่มีทั้งความหนักแน่นสไตล์ยุโรป นิ่งสนิทแม้ใช้ความเร็วสูงแตะ 200 กิโลเมตร/ชั่วโมง การขับบนถนนขรุขระ ช่วงล่างก็มีการดูดซับแรงสั่นสะเทือนได้ดี รวมทั้งเสียงการทำงานของช่วงล่าง ก็ให้ความรู้สึกหนักแน่นไม่ก้องแก๊ง

มีบางครั้งที่รถเข้าเลนซ้าย เปลี่ยนมาเลนขวาแบบกะทันหัน ระบบเบรกของไฟกัสนุ่นใหม่ ก็ให้ความมั่นใจได้ดี ถ้ากระทืบแบบเต็มๆ พลังในการเบรกก็น่าเอาทั้งคนขับและคนนั่งหัวทิ่ม รถเหมือนถูกดึงจากด้านหลัง ลดความเร็วลงได้อย่างเฉียบขาด และไม่มีอาการบิดเบ้ สำหรับการเบรกปกติก็ให้ความนุ่มนวลดี



**FORD FOCUS 1.8**



**FORD FOCUS 2.0**



## FORD FOCUS 2.0 TDCi



### กลับมาขับดีเซลอีกครั้ง

• หลังจากสลับรถตามคิวจนเกือบค่อนทาง ผู้เขียนก็ได้กลับมาขับรุ่นดีเซลอีกครั้ง แต่เป็นคนละคันกับเมื่อวาน คราวนี้ได้ขับบนทางโล่ง จะได้ลองสมรรถนะของเครื่องยนต์กันแบบเต็มๆ ไฟกัสม์ TDCi เกียร์ธรรมดา 6 จังหวะ ก็ไม่ทำให้ผิดหวัง เพราะสามารถเรียกกำลังสร้างอัตราเร่งได้ทุกช่วงความเร็ว

ออกตัวด้วยเกียร์ 1 ถ้าลากรอบสูง เปลี่ยนเกียร์ได้ไว และเสียงคลัตช์ไฉฉ่าๆ ช่วงเปลี่ยนเกียร์จาก 2 ไป 3 ยังมีเสียงเอี๊ยดสั้นๆ เพราะล้อฟรีให้ได้ยิน หรือถ้าขับแบบสุภาพ ออกตัวด้วยความนุ่มนวลแล้วเกิดนึกสนุกขึ้นมาแบบทันทีทันใด ก็แค่กดคันเร่งลงไปหนักๆ รถก็พุ่งทะยานไปข้างหน้าอย่างรวดเร็ว ต้องยกความดีความชอบส่วนหนึ่งในระบบเทอร์โบแปรผัน VNT และคันเร่งไฟฟ้า ซึ่งรับข้อมูลมาจากเซ็นเซอร์ในจุดต่างๆ ส่งผลให้ตอบสนองคันเร่งฉับไว และช่วยประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง



ในเกียร์ 3-4 ถ้าเลี้ยงรอบไว้แถวๆ 2,000-3,500 รอบ/นาที อัตราเร่งก็จะมาตามน้ำหนักเท่าที่กดลงบนคันเร่ง ด้วยสมรรถนะเครื่องยนต์ และช่วงล่างที่หนึบแน่นไว้ใจได้สูง ผู้เขียนสามารถไล่ความเร็วขึ้นไปถึง 190-200 กิโลเมตร/ชั่วโมงได้โดยไม่มีอาการนำหวาดเสียวแต่อย่างใด

เกียร์ธรรมดา 6 จังหวะและการเหยียบคลัตช์ ไม่ได้หนักแล้วแม้ใช้งานในเมือง นอกจากเครื่องยนต์มีแรงบิดสูงตั้งแต่รอบต่ำ ทำให้ไม่ต้องเปลี่ยนเกียร์บ่อยๆ แล้ว คลัตช์ก็ไม่หนักถึงขนาดเหยียบแล้วหลังติดเบาะ เกียร์ธรรมดาก็ทำงานได้อย่างกระชับและแม่นยำ ขยับข้อมือเล็กน้อยก็เปลี่ยนจังหวะเกียร์ได้แล้ว แม้ทดลองลากรอบกันแบบสุดๆ ก็ยังเข้าเกียร์ได้อย่างลื่นไหลไม่ติดขัด

ถ้าไม่ลากรอบสูงจัด การสั่นสะเทือนของเครื่องยนต์ก็ไม่มีให้สัมผัส เช่นเดียวกับเสียงเครื่องยนต์ทำงาน เมื่อเข้ามานั่งในห้องโดยสาร ปิดประตู ปิดกระจก ก็แทบไม่ได้ยินเสียงเครื่องยนต์ทำงาน นับว่า ฟอรัค ไฟกัสม์ ใหม่ TDCi ขจัดข้อด้อยของเครื่องยนต์ดีเซลไปได้อย่างหมดจด

ช่วงใกล้ถึงกรุงเทพฯ รุ่นเบนซินทุกคันแฉะเต็มแก๊สโซฮอล์ E20 สื่อมวลชนหลายท่านอยากลองว่า สมรรถนะและอัตราเร่งจะต่างจากตอนเดิมแก๊สโซฮอล์ E10 มากน้อยแค่ไหน จึงมีการสลับคิวรถกันใหม่ เนื่องจากเครื่องยนต์เบนซินของไฟกัสม์ใหม่เป็นแบบ FFV หรือ FLEXIBLE FUEL VEHICLE



ผู้เขียนจึงคิดว่าระหว่างแก๊สโซฮอล์ E10 และ E20 ไม่น่าจะมีความแตกต่างกันในด้านสมรรถนะ จึงปล่อยให้สื่อมวลชนท่านอื่นเลือกกรอกกันไปก่อน เหลือคันสุดท้ายเป็นรุ่นดีเซล คุณไปรับหน้าที่เป็นผู้ขับเข้ากรุงเทพฯ

เมื่อเปลี่ยนหน้าที่มาเป็นผู้โดยสาร จึงมีเวลาสังเกตอุปกรณ์ในห้องโดยสารมากขึ้น สิ่งแรกที่ทำคือ กดสวิตช์บนกันพวงมาลัย เพื่อให้จอสารพัดประโยชน์บนชุดมาตรวัด แสดงผลอัตราสิ้นเปลืองเฉลี่ย ซึ่งไม่น่าเชื่อว่า แม้ผ่านการขับแบบรืดก้าง ทั้งอัตราเร่งและความเร็วปลาย แต่ไฟท์ TDCi กลับมีอัตราสิ้นเปลืองเฉลี่ยเพียง 12 กิโลเมตร/ลิตร อาจไม่หรูหราเหมือนที่บริษัทฟอร์ดทดสอบได้ 17.86 กิโลเมตร/ลิตร แต่อย่าลืมว่าเป็นการขับค่อนข้างเร็ว ไม่มีการบินอัตราสิ้นเปลืองแม้แต่หน่วย

## เบนซินแก๊สโซฮอล์ E20 ประหยัด 2 ต่อ

• ในรุ่นเครื่องยนต์เบนซิน 1,800 และ 2,000 ซีซี DURATEC ได้รับการออกแบบและผลิตด้วยเทคโนโลยี FFV หรือ FLEXIBLE FUEL VEHICLE รับข้อมูลจากเซ็นเซอร์ทั้งจากการจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ไปจนถึงการปล่อยไอเสีย แล้วนำไปประมวลผลโดย PCM หรือ POWERTRAIN CONTROL MODULE เพื่อคำนวณอัตราส่วนผสมระหว่างน้ำมันเชื้อเพลิงและอากาศ ให้เหมาะสมกับค่าแอลกอฮอล์ในแก๊สโซฮอล์ โดยจะมีการประมวลผลในแบบ CLOSE LOOP ด้วยความถี่สูงถึง 1,000 ครั้ง/นาที่อย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เครื่องยนต์ทำงานได้อย่างสมบูรณ์แบบ กับทั้งน้ำมันเชื้อเพลิงเบนซิน 95 แก๊สโซฮอล์ E10 และแก๊สโซฮอล์ E20

รถยนต์ที่สามารถใช้แก๊สโซฮอล์ E20 จะได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล ในรูปแบบของการลดภาษีสรรพสามิต 5% ส่งผลโดยตรงให้ราคาเครื่องยนต์ต่ำลง นอกจากนี้ประหยัดเงินซื้อรถแล้ว การใช้แก๊สโซฮอล์ E20 ยังช่วยลดภาระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงได้ตลอดอายุการใช้งานอีกด้วย

ราคาน้ำมันเบนซินตรวจจสอบจากเว็บไซต์ของ ปตท. www.pttgc.com เมื่อวันที่ 12 มีนาคมที่ผ่านมาพบว่า น้ำมันเบนซินออกเทน 95 ราคาดีดลระ 33.59 บาท, แก๊สโซฮอล์ 95 E10 ราคาดีดลระ 29.59 บาท และแก๊สโซฮอล์ 95 E20 ราคาดีดลระ 27.59 บาท ถูกกว่าเบนซิน 95 ถึงดีดลระ 5 บาท และถูกกว่าแก๊สโซฮอล์ 95 E10 ดีดลระ 2 บาท

ปัจจุบัน ปตท. มีปั้มน้ำมันที่มีแก๊สโซฮอล์ 95 E20 ทั้งในกรุงเทพฯ และปริมณฑล 23 แห่ง และคาดว่าจะภายในเดือนเมษายน 2551 ปตท.จะมีปั้มน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 E20 ทั้งหมดประมาณ 100 สาขา

ขอบขอบคุณ

บริษัท ฟอร์ด เซลส์ แอนด์ เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด

อำนวยความสะดวกตลอดการเดินทางครั้งนี้



## NEW FORD FOCUS 1.8 • 2.0 • 2.0 TDCi

• แบบตัวถัง	ซีดาน / แฮทช์แบ็ก 5 ประตู
• เครื่องยนต์	เบนซิน DURATEC 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว • ดีเซลคอมมอนเรลเทอร์โบ VNT 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว
• ความจุกระบอกสูบ	1,798 และ 1,998 • 1,998 ซีซี
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	83.0 x 83.1 และ 87.5 x 83.1 • 85.0 x 88.0
• อัตราส่วนการอัด	10.8:1 • 18.0:1
• กำลังสูงสุด	125/6,000 และ 145/6,000 • 136/4,000 แรงม้า/รอบต่อนาที
• แรงบิดสูงสุด	16.8/4,000 และ 18.72/4,500 • 32.6/2,000 กก.-บ./รอบต่อนาที
• ระบบส่งกำลัง	อัตโนมัติ 4 จังหวะ: SEQUENTIAL SPORTS SHIFT • ธรรมดา 6 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	ล้อหน้า
• ระบบบังคับเลี้ยว	แร็พแอนด์พีนีเยนพร้อมพาวเวอร์ไฟฟ้า EHPA
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ: แม็กเฟอร์สันสตรัท พร้อมเหล็กกับโคลง
• ระบบกันสะเทือนหลัง	อิสระ: คอนโทรล แบริด บัสทีลิ่งก์
• ระบบเบรกหน้า/หลัง	ดิสก์พร้อมครีบริบายความร้อน • ดิสก์พร้อมบร็อกซ์ และอีบีที
• ผู้จำหน่าย	บ. ฟอร์ด เซลส์ แอนด์ เซอร์วิส (ประเทศไทย) จก.
• โทรศัพท์	0-2686-4000
• เว็บไซต์	www.ford.co.th

SPECIFICATIONS

