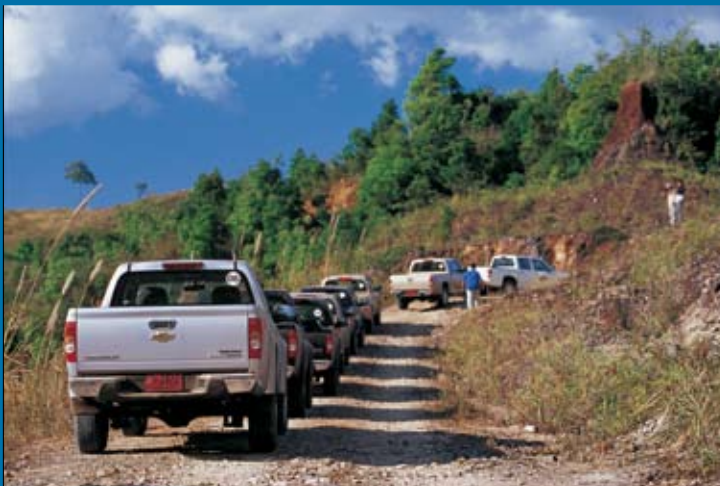


CHEVROLET COLORADO

บุกถิ่นขับ 4 ด้วย G80 DIFF-LOCK

เยือนกาญจนบุรี พิสูจน์สมรรถนะรถปิกอัพเฟรเซอร์เลท โคโลราโด G80 Diff-Lock ขับเคลื่อน 2 ล้อ ทะยานฝ่าเส้นทางโหด ในเมืองเก่า ซึ่งในอดีตมีเฉพาะรถขับเคลื่อน 4 ล้อเท่านั้นที่ผ่านไปได้ !



- บริษัท เชฟโรเลต เซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด เสริมแนวรุกในตลาดรถปิกอัพด้วยโคโลราโด G80 Diff-Lock เพิ่มระบบล็อกเฟืองท้ายอัตโนมัติ หลังเปิดตัวเป็นทางการไปไม่นาน ก็เชิญสื่อมวลชนสัมผัสของจริง บนเส้นทางเหมืองเก่าในจังหวัดกาญจนบุรีด้วยรถรุ่น Z71 ยกสูง ขับเคลื่อน 2 ล้อ เครื่องยนต์ 3,000 ซีซี มีทั้งเกียร์ธรรมดา 5 จังหวะ และอัตโนมัติ 4 จังหวะ เริ่มตั้งขบวนที่ลานจอดรถอาคารศาลา เจ้าหน้าที่ของเชฟโรเลต จัดเตรียมรถล่วงหน้าไว้ให้แต่ละสื่อแล้ว โดยแบ่งเป็นสื่อละ 1 คัน ทีมงานไทยไทร์ฟเวอร์ได้รุ่น Crew Cab 4 ประตู เกียร์อัตโนมัติ

สำรวจห้องโดยสาร ก่อนเดินทาง

- เพื่อความเป็นระเบียบ การปล่อยรถจึงไล่เรียงตามหมายเลข ซึ่งมีสติ๊กเกอร์ติดไว้ที่กระจกหน้าและหลัง สติ๊กเกอร์ด้านหน้าเข้าใจคิดเพราะติดตัวเลขกลับด้าน เพื่อให้เมื่อมองในกระจกหลังแล้วตัวเลขจะกลับเป็นปกติ เหมือนสติ๊กเกอร์ AMBULANCE หน้ารถพยาบาล รถทุกคันมีวิทยุสื่อสารสำหรับติดต่อกัน และมีรถตัดหญ้าขบวนตลอดการเดินทาง

ระหว่างรอปปล่อยรถตามคิวก็ปรับตำแหน่งเบาะนั่ง กระจกมองข้าง กระจกส่องหลัง และระดับพวงมาลัยให้พอเหมาะ คล้ายไปพบระบบปลดล็อกคอปวงมาลัยก็รู้สึกชอบใจ เพราะออกแบบให้ใช้งานง่ายและเบาแรง แล้ใช้นิ้วเกี่ยวปุมเข้าหาตัวก็ปรับระดับพวงมาลัยได้แล้ว

กระจกมองข้างปรับทิศทางด้วยไฟฟ้า แต่เวลาพับเก็บหรือกางออกต้องใช้มือ ด้านขวายังไม่เท่าไรเพราะใกล้ผู้ขับ แต่ถ้าจะพับด้านซ้ายคงทุลักทุเลนิดหน่อย และหากซื้อไปขับลุยจริงๆ อาจต้องพับบ่อยเพราะตัวกระจกมีขนาดใหญ่

ถ้าเป็นคนที่ใช้รถปิกอัพมาตลอดน่าจะสังเกตได้ว่าการเลือกวัสดุและการประกอบรถปิกอัพยุคใหม่ๆ มีความสวยงามและประณีตขึ้นมาก ทั้งแผงหน้าปัด ชุดมาตรวัด คอนโซลกลาง และแผงประตู ออกแบบได้ดีกว่ารถปิกอัพรุ่นก่อนหน้าอย่างเห็นได้ชัด พัฒนาขึ้นมาสู่สักรัดเก๋ง แต่ถ้าเคยขับแต่รถเก๋ง เมื่อเข้ามานั่งในห้องโดยสารของรถปิกอัพ อาจมีบางจุดที่ขัดตา



เครื่องยนต์และเกียร์ **ทอปสเปค**

- หลังปิดกัญแจสตาร์ทพบว่าเครื่องยนต์ทำงานเงียบและเรียบ (เปรียบเทียบกับเครื่องยนต์ดีเซลรุ่นเก่า 2,800 ซีซี เทอร์โบ ในรถที่ผู้เขียนใช้อยู่) เมื่อปิดกระจกเปิดแอร์ ในห้องโดยสารมีเสียงเครื่องยนต์ในรอบเดินเบาเพียงแผ่วๆ เท่านั้น

เหยียบเบรคดึงจากเกียร์ N มาที่ D ไม่มีอาการกระชากให้สัมผัส มีแค่การจับตัวของเกียร์ตามปกติ โยกกลับจาก D ไป N ก็นุ่มพอกัน ลองขยับไปเกียร์ R สลับกับ N ก็ไม่กระชาก ยกเท้าขวาจากเบรค มาแตะคันเร่งเบาๆ เสียงเครื่องยนต์ดังขึ้นเล็กน้อย เตือนให้รู้ว่ากำลังขับรถดีเซล

ขับวนลงจากลานจอดรถซึ่งมีพื้นที่จำกัด พบว่ารถมีความคล่องตัวพอสมควร แม้ไม่คล่องเหมือนรถแก๊งคอมแพคต์ แต่ก็ไม่กะกะจนอึดอัด การวนลงจากลานจอดรถต้องอาศัยการตีวงเผื่อมากกว่ารถแก๊งอยู่บ้าง เพื่อไม่ให้เฉี่ยวชนกับรอยยางหรือป็นขอบถนน

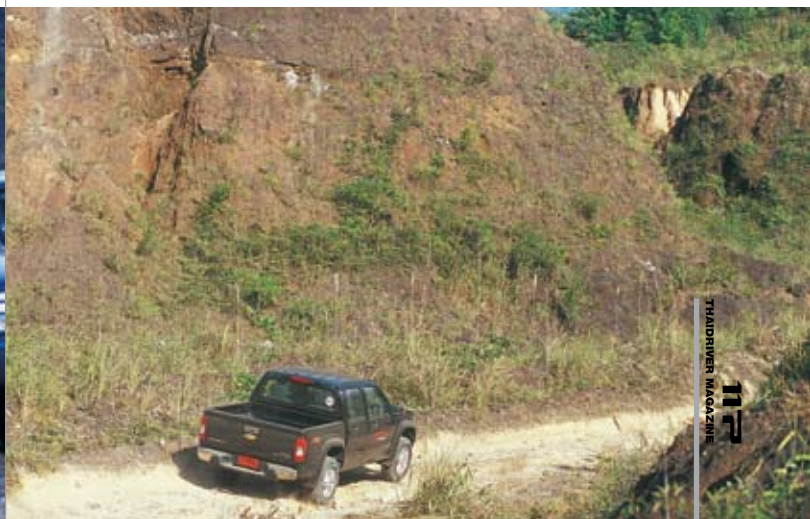
ออกจากอาคารสา มุ่งหน้าแยกรัชโยธินเลี้ยวซ้ายเข้าถนนรัชดาภิเษกเพื่อขึ้นสะพานพระราม 7 ช่วงนี้รถค่อนข้างหนาแน่น ขบวนเริ่มถูกแทรกโดยรถอื่น สังเกตว่าเมื่อปล่อยเบรครถไหลๆ

ในเกียร์ D เมื่อกดคันเร่งรถจะยังไม่พุ่งในทันที ต้องรอประมาณครึ่งวินาที

ก่อนขึ้นสะพานพระราม 7 ถนนเริ่มโล่ง จึงมีโอกาสกดคันเร่งไล่เกียร์ขึ้นสูง พบว่าการเปลี่ยนเกียร์ทุกจังหวะทำได้อย่างนุ่มนวล และให้อัตราเร่งที่เกินพอสำหรับการใช้งานทั่วไป ทั้งที่ไม่ได้กดคันเร่งมิดแล้วให้เกียร์เปลี่ยนเอง แต่จะยกเท้าขวานิดๆ เพื่อให้เกียร์เปลี่ยนที่ 2,500-3,000 รอบ/นาที แต่ต้องย้ำไว้คิดว่ากระบะท้ายไม่มีน้ำหนักบรรทุกและนั่งแค่ 2 คน บวกสัมภาระอีกเล็กน้อยเท่านั้น ถ้าบรรทุกหนักอัตรารเร่งก็คงอืดลงตามสัดส่วน

ความสงบมีทั้งคุณและโทษ

- เป้าหมายต่อไปแวะพักทั้งคนและรถที่ปั้มน้ำมันบนถนนพหลโยธินสาย 7 ตลอดการขับก็พยายามเกาะกลุ่มตามคันหน้าไปเรื่อยๆ ด้วยความสูงของตัวรถทำให้รู้สึกโปร่งสบายและมีความเป็นส่วนตัวพอสมควร แม้รถค่อนข้างหนาแน่นก็ไม่อึดอัดเพราะมองไปได้ไกล ถึงปั้มน้ำมันตั้งล้าถอยหลังเข้าจอดเรียงๆ กันเผื่อช่างภาพอยากถ่ายรูป จอดรถดับเครื่องยนต์เรียบร้อยก็เดินสำรวจรูปสักครู่





รอบ ๆ คั่น เมื่อเดินไปถึงท้ายรถก็ตกใจ เพราะขอบล่างของกันชนท้ายห่างจากโคนเสาไฟฟ้าแค่ประมาณ 1 นิ้วเท่านั้น

สาเหตุที่ไม่ชนไม่ใช่เพราะผู้ขับกระะยะได้แม่นยำ แต่เป็นเพราะดวงล้วน ๆ เป็นบทเรียนว่าให้สำรวจบริเวณที่จะถอยหลังเข้าไปจอดให้ดีก่อน และเวลาถอยก็ควรใช้ความเร็วต่ำ เพื่อชนจะได้ไม่เสียหายมาก

เก็บพลังคนขับ ก่อนลุยของจริง

• ใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 323 มุ่งหน้าอำเภอทองผาภูมิ รถสต๊าฟจะบอกเส้นทางด้านหน้าผ่านวิทยุสื่อสารเป็นระยะว่ามีรถสวนลงมาหรือไม่ สภาพเส้นทางด้านหน้าเป็นอย่างไร โดยมีการตรวจสอบไปยังคั่นปิดท้ายขบวนด้วย ช่วยให้ผู้ขับอุ่นใจได้ไม่น้อย ในรถทุกคันจะมีขนมขบเคี้ยวและน้ำดื่มเตรียมไว้ให้ แต่ยังไม่ทันได้ใช้บริการก็มาถึงร้านอาหาร 'ครัวออฟโรด' เพื่อทานอาหารกลางวัน รสชาติอาหารที่เตรียมไว้ให้ค่อนข้างเผ็ดคุณสมซื้อร้านทานไปด้วยความอร่อยผสมความกังวลว่า หนทางข้างหน้าจะมีห้องน้ำให้เข้าได้อย่างสะดวกหรือไม่

หลังจากอ้อมท้องแล้วจึงออกเดินทางต่อ แวะปั๊มเติมน้ำมันเต็มถังกันอีกครั้งก่อนลุยทางวิบากซึ่งทีมงานเซฟโรเลตเล่าว่า เป็นทางที่ระบุว่าสำหรับรถขับเคลื่อน 4 ล้อเท่านั้น

สมรรถนะบนทางเรียบ ก็เกินคาด

• เส้นทางไปเหมือนเป็นทางขึ้นเขาลาดยาง 2 เลนคดโค้งและค่อนข้างแคบ เนื่องจากมาถึงจุดที่กำหนดไว้ล่าช้า จึงต้องเร่งความเร็วเพื่อทำเวลาจะได้ออกจากเหมืองก่อนค่ำ รถในขบวนจึงใช้ความเร็วค่อนข้างสูง

เมื่อเห็นเป็นเส้นทางคดโค้งและรถปิกอัพยกสูง ผู้เขียนจึงเดาล่วงหน้าว่าคงเหนียวกับการควบคุมรถในช่วงนี้ แต่เมื่อขับได้สักพักก็ต้องเปลี่ยนใจ เพราะสามารถควบคุมรถให้ลัดเลาะไปตามเส้นทางได้อย่างไม่ยากเย็น แค่ตะเบรกก่อนเข้าโค้ง ประคองพวงมาลัยไปตามทางแล้วกดคันเร่งต่อ

มีบางครั้งที่เราโค้งด้วยความเร็วสูงเกินไป ทำให้ต้องออกแรงดึงพวงมาลัยมากกว่าปกติ แต่ตัวรถก็ไม่ออกอาการจนนำหวาดเสียวจากที่คิดว่าคงเหนียวกลับกลายเป็นสนุก ส่วนหนึ่งเพราะรถสต๊าฟ



นำขบวนวิทยุบอกเป็นระยะว่ามีรถสวนลงมาหรือไม่ ทำให้ขับตัดโค้งได้อย่างปลอดภัย และลดอาการโคลงของตัวรถ

2 คัน **สุดโหด**

- จากถนนลาดยางเลียวย้ายลงสู่ทางวิบาก ดูแล้วลงเดินน่าจะง่ายกว่า เพราะสภาพพื้นผิวเป็นหินก้อนเล็กก้อนใหญ่ สลับด้วยหลุมบ่อลึกบ้างตื้นบ้าง ช่วงแรกเป็นทางลงเนินที่ทีมงานเซฟโรเลตเตือนให้ทิ้งระยะห่างคันหน้าเพิ่มขึ้น เพราะรถอาจไหลไปชนท้ายกัน แม้จะเบรกแล้ว เนื่องจากพื้นเป็นหินซึ่งลื่นไปมาได้ ไม่ได้ฝังตัวอยู่กับหน้าดิน

ช่วงนี้ผู้เขียนเลื่อนเกียร์มาที่ตำแหน่ง L ซึ่งเป็นเกียร์ 1 สลับกับตำแหน่ง 2 ซึ่งเป็นเกียร์ 2 ในบางช่วงบางจังหวะที่รถพอจะทำความเร็วได้บ้าง ใต้ตัวมเตี้ยมพักใหญ่ก็มาถึงจุดแวะเข้าห้องน้ำเลยจากนั้นไปอีกนิดก็จอดเพื่อรวมตัวผู้ขับมาฟังบรรยายสรุปถึงวิธีการขับผ่านด่านแรก

ด่านแรก **หลายคนรอบเกือบผ่าน**

- เจ้าหน้าที่เซฟโรเลตย้ำอีกครั้งว่าระบบ Diff-Lock จะทำงานที่ความเร็วต่ำกว่า 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง และแนะนำว่าควรใช้รอบเครื่องยนต์ประมาณไม่เกิน 2,000 รอบ/นาที พร้อมบอกไลน์ที่จะขับขึ้นได้ง่ายที่สุด ถ้าขับทำให้แฉิมกระจกเล็กน้อยเพื่อฟังเสียงคำแนะนำจากเจ้าหน้าที่ จากนั้นจึงเดินกลับไปเตรียมตัวที่รถ

เส้นทางมีลักษณะขึ้นเนินตรงยาว ผิวทางเป็นหินขนาดใหญ่ และมีหลุมบ่อ ระหว่างรอยคอก็เห็นมีหลายคันที่ขับรวดเดียวผ่าน จึงคิดว่าคงออกจากเหมืองได้ก่อนค่ำ ไม่ดีก็เหมือนกลุ่มแรกที่กว่าจะออกได้เกือบ 3 ทุ่ม



พอถึงคิวตัวเองขับจึงรู้เหตุผลของความล่าช้า ดูคนอื่นขับรวดเดียวผ่านนี่กว่าง่าย เอาเข้าจริงต้องถอยหลังตั้งหลักใหม่ 3-4 ครั้ง เพราะเมื่อเร่งรอบสูงเกินกำหนด ระบบ Diff-Lock ก็ตัดการทำงาน ส่งผลให้ล้อหมุนฟรีหมดแรงใต้ ต้องถอยหลังสถานเดียว โดยขณะถอยหลังต้องเข้าเกียร์ถอยหลังด้วย ไม่ให้ใช้วิธีปล่อยเบรกให้รถไหล

เมื่อตั้งหลักใหม่ได้ก็จึงเริ่มขับออกตัวไปใหม่ โดยขณะที่ระบบ Diff-Lock ทำงานจะรู้สึกถึงแรงผลึกที่มาจากด้านหลังได้อย่างชัดเจน หลังจากนั้นรถคันที่ตามมาก็มีทั้งแบบรวดเดียวผ่าน และต้องถอยหลังตั้งหลักใหม่ กว่าที่ผ่านด่านแรกได้ครบก็ใช้เวลาไปพอสมควร หลังจากนั้นก็ขับต่อไปยังจุดพักที่ม้าน้ำอากาศแพและขนมเค้กในบรรยากาศท่ามกลางหุบเขา

ด่าน 2 **ทิวเข้มก่อนขับ**

- ขับตามกันไปได้สักพักก็จอด ผู้ขับทุกคนเดินไปรวมกลุ่มเพื่อฟังวิธีขับผ่านด่าน 2 ซึ่งมีลักษณะคล้ายด่านแรก แต่มีความชันมากกว่า ต้องใช้ความเร็วในการส่งขึ้นเนินมากกว่า แต่ก็ต้องรักษาความเร็วไม่ให้เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง



นอกจากเส้นทางจะยากกว่าด่านแรกแล้ว ด้วยความที่เริ่มเข้าป่าลึก ระหว่างที่รถทะยานขึ้นไปจะเกิดฝุ่นควันจำนวนมาก ถ้าขับไม่ผ่านก็ต้องรอให้ฝุ่นจาง จึงจะเข้าเกียร์ถอยหลังเพื่อตั้งหลักใหม่ และเมื่อขับผ่านได้แล้ว คั่นต่อไปก็ต้องรอให้ฝุ่นจางเช่นเดียวกัน

ใจคอไม่ค่อยดีระหว่างรอ เพราะด่านนี้ขับคนเดียวเนื่องจากช่างภาพเดินล่วงหน้าไปเพื่อบันทึกภาพ อาจจะเซ็ดจากด่านแรกที่ยังไปด้วยกันแล้วต้องลุ้นทีคั่นกว่าจะผ่านไป

ไม่แน่ใจว่าเป็นเพราะสติกำลังเกิดเห็นสีหน้าผู้เขียน ที่ไม่มีแววความมั่นใจเหลืออยู่เลยหรืออย่างไร จึงเดินมาที่รถเพื่อชวนคุย และสอนวิธีการขึ้นแบบสด ๆ กันอีกครั้ง โดยให้เปลี่ยนเกียร์ไปที่ตำแหน่ง L และเอาเท้าขวาต้านนอกเบียดกับผนังของที่วางเท้าเพื่อยึดเท้าไว้กับที่ไมกระเด็นกระดอนหลุดจากคันเร่งขณะรถกำลังปีนขึ้นเนิน ช่วยให้ควบคุมน้ำหนักในการกดคันเร่งได้ง่ายขึ้น

เมื่อรถเริ่มไต่ขึ้นเนินก็มีคำแนะนำผ่านทางวิทยุว่าให้เพิ่มความเร็วจนอีกนิด เมื่อเร็วได้ทีแล้วจึงบอกให้รักษาความเร็วให้ต่อเนื่องพร้อมบอกไลน์ที่ขึ้นได้ง่าย ซึ่งในตอนนี้เป็นไลน์ซ้ายต้องขับไปชิดเนินเขา หวาดเสียวพอสมควรเพราะบางช่วงรถมีอาการส่ายไปมากลัวจะเอาหน้ารถฝังเข้าไปอยู่กับเนินเขา ต้องรักษาทิศทางของรถด้วยการหมุนพวงมาลัย แม้จะพลิกขับรอบเดียวผ่านแต่ก็เล่นเอาเหงื่อซึม

ยากลับ เจอด่านแกม

• กว่าที่ผ่านด่าน 2 ครบทุกคัน บรรยากาศก็มืดครึ้มลงไปมาก คุยตกลงกับช่างภาพว่าออกจากเหมืองตึกแคไหนก็จะกลับกรุงเทพฯ เพราะมีงานรออยู่ที่ 2 คน รวมทั้งช่างภาพใช้วิธีทุบหม้อข้าวด้วยการไม่เตรียมเสื้อผ้ามาสำหรับค้างคืน

ระหว่างทางออกจากเหมือง มีหลายช่วงต้องใช้วิชาที่เพิ่งฝึกฝนมาแต่ก็ผ่านได้ไม่ยากเย็นนัก ในใจคิดว่าน่าจะออกจากเหมืองประมาณ 1 ทุ่มเร็วกว่ากลุ่มที่แล้ว 2 ชั่วโมง ก็น่าจะถึงกรุงเทพฯ ไม่ตึกมาก

ดีใจได้ไม่งานแนวซ้ำเริ่มมาอีกครั้ง เมื่อรถคันหน้าเลี้ยวซ้ายขึ้นเนิน ผู้เขียนทิ้งช่วงห่างเพิ่มขึ้นตามคำแนะนำของสติฟ เพราะขณะที่

ล้อหลังของรถคันหน้ากำลังตะกุก อาจมีเศษหินปลิวมากระแทก โคมไฟหรือกระจกหน้าได้

เส้นทางช่วงนี้มี 2 ไลน์ ปกติจะขับไลน์ซ้ายเพราะตั้งลำให้ตรงได้ง่ายกว่า ส่วนไลน์ขวาจะต้องตีวงโค้งนิด ๆ ผู้เขียนลงชันด้วยไลน์ซ้าย 2-3 ครั้งแต่ขึ้นไม่ได้ จึงถอยมาพักให้คนอื่นขึ้นไปก่อนด้วยไลน์ขวา จากนั้นจึงขึ้นตามด้วยไลน์ขวารวดเดียวผ่าน คั่นที่ตามมาจะเริ่มลำบาก เพราะมีดสนที่ต้องเปิดไฟหน้า มองทางข้างหน้าได้ไม่ไกล

แยกตัว กลับกรุงเทพฯ

• คลานอยู่ในเหมืองท่ามกลางความมืดทึบใหญ่ ก็ออกมาถึงถนนลาดยางประมาณ 2 ทุ่ม ขับตามกันมาถึงที่ทำงานอุทยานแห่งชาติทองผาภูมิ ก็แวะจัดขบวนใหม่พร้อมพักเหนื่อยเข้าห้องน้ำ จากนั้นจึงเดินทางต่อไปยังที่พัก ‘บ้านห้วยอุล่อง’ ส่วนผู้เขียนและช่างภาพแยกจากกลุ่มเพื่อเดินทางกลับกรุงเทพฯ

เมื่อแยกมาขับคันเดียวรู้สึกหวี ๆ เพราะไม่ค่อยมีทั้งรถที่ขับตามและรถที่ขับสวนมา นาน ๆ ครั้งจึงมีรถอยู่ข้างหน้า แต่เมื่อแซงไปแล้วอีกนานกว่าจะเจอเพื่อนร่วมทางคันต่อไป ดีในแง่ความโล่งของถนน แต่ก็หัวนใจนิด ๆ กลัวอุบัติเหตุ กลัวการจราจรเพราะเป็นรถป้ายแดงเดินสะดุดตา รวมทั้งกลัวด่านตรวจที่มีประปรายเป็นระยะ ถ้าโดนเรียกตรวจคงต้องจอดคุยกันนาน

ระยะทางจากอำเภอทองผาภูมิมาถึงตัวเมืองกาญจนบุรี ไกลกว่าระยะทางจากตัวเมืองกาญจน์ ไปกรุงเทพฯ ด้วยซ้ำ ช่วงที่แล่นฝ่าความมืดทั้งช่างภาพและผู้ขับนั่งนับหลักกิโลเมตร อยากรู้ให้พ้นช่วงเปลี่ยวเข้าตัวเมืองเร็ว ๆ ใช้เวลาชั่วโมงกว่าก็เข้าเขตตัวเมืองแต่ไม่ได้แวะ

เมื่อไม่มีรถนำหน้าและรถสวนมาผู้ขับจะเปิดไฟสูง ช่วยเพิ่มความมั่นใจในการขับได้อีกไม่น้อย (แต่ไม่ได้เปิดสปอตไลท์) เมื่อมีรถสวนมาจะลดเป็นไฟต่ำตั้งแต่เนิน ๆ เท่าที่สังเกตตลอดการขับไม่มีรถสวนคันใดเปิดไฟสูงใส่เลย แสดงว่าแม้ตัวรถจะสูง แต่ถ้าปรับตั้งระดับไฟหน้าไว้อย่างเหมาะสม ก็จะไม่รบกวนสายตาผู้ร่วมใช้ถนน





ความเร็วสูง ทรงทรงไม่วบวบ

- คนที่ชอบเดินทางตอนกลางคืน ก็คงด้วยเหตุผลเดียวกับผู้เขียน คือ รถโล่งสามารถใช้ความเร็วที่ต้องการได้ และอากาศก็ไม่ร้อน ซากลับเข้ากรุงเทพใช้เส้นทางเดิมแต่รถโล่งกว่ามาก
- กดคันเร่งเพลินๆ บางช่วงความเร็วขึ้นไปถึง 150 กิโลเมตร/ชั่วโมง แน่ใจว่าผิดกฎหมายแบบไม่ต้องเถียง และในความคิดส่วนตัวคิดว่าเร็วเกินประเภทของรถด้วย เพราะแม้ในทางตรงจะขับได้แบบไม่วบวบ แต่หากเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินต้องเปลี่ยนเลนกะทันหัน ก็ยังไม่แน่ใจว่าจะกลายเป็น 'ออฟโรด' โดยไม่ตั้งใจหรือไม่
- แต่ที่ความเร็วสูงได้พักเดียวก็เริ่มเครียด เมื่อลดความเร็วลงมาเหลือประมาณ 120-130 กิโลเมตร/ชั่วโมง จึงรู้สึกผ่อนคลายขึ้นมาก ขับแล้วมันใจว่าหากเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินขึ้นก็น่าจะแก้ไขได้อย่างปลอดภัย

ถือกรงเทพฯ บ้านยังอึดไม่หมก และไม่เมื่อย (มาก)

- ออกจากอาคารจอดรถอนเซ็นด้วยน้ำมันเต็มถัง (ดูจากมาตรวัด) แวะเต็ม 1 ครั้ง ที่ทองผาภูมิ เสียค่าน้ำมันที่เติมไปก็ลิตร จากนั้นเข้าทางออฟโรดและกลับกรุงเทพฯ ก็ได้แวะเติมน้ำมันอีกเลย เข้าเอารถมาจอดออฟฟิศดูมาตรวัดระยะทาง 755 กิโลเมตร ความจุถังน้ำมันตามสเปก 76 ลิตร คำนวณไม่ถูกว่ากินน้ำมันกี่ลิตร เพราะช่วงเข้าเมืองระยะทางไม่ค่อยขึ้น แต่น่าจะใช้ น้ำมันไปไม่น้อย



ด้วยการวางตำแหน่งเบาะนั่งที่เหมาะสม พวงมาลัยที่ปรับให้เข้ากับสรีระ รวมทั้งรูปทรงและความแข็งแรงของเบาะนั่งที่กำลั้มเหมาะช่วยให้การเดินทางไกลครั้งนี้ไม่เหน็ดเหนื่อยล้ามาก วันรุ่งขึ้นทดสอบรถอีกรุ่นบนระยะทางกว่า 300 กิโลเมตรได้สบาย

ช่วงเย็นทีมประชาสัมพันธ์อำนวยความสะดวกให้ด้วยการมารับรถที่ออฟฟิศ พร้อมบอกสาเหตุที่อยากให้ค้างโดยขับไปที่ยางหลังซึ่งเป็นยางใหม่ สังเกตจากสีในร่องยางยังคมชัด แต่ที่หน้าตกใจ คือ ดอกยางซึ่งไม่ค่อยสมบูรณ์ มีรอยแห้วงคล้ายหนูแทะซึ่งเกิดจากการขับผ่านก้อนหินแล้วล้อมีการหมุนฟรี



เจาะลึกระบบ

G80 Diff-Lock

เปลี่ยนทุกอุปสรรค
ให้เป็นพลัง...ได้อย่างไร?



ภาพกราฟิกแสดงระบบ G80 Diff-Lock



ความเร็วต่ำกว่า 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง บนถนนปกติ ตัวควบคุมความเร็วรอบ (Fly Weight) ยังไม่ขยายออก การล็อกจึงไม่เกิดขึ้น



เมื่อล้อหลังหมุนด้วยความเร็วต่างกันเกิน 100 รอบ/นาที ตัวควบคุมความเร็วรอบ จะขยายออกและเกี่ยวเข้ากับแขนเกี้ยว (Counter Weight) เพื่อทำการล็อกโดยอัตโนมัติ



เมื่อความเร็วเกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง แขนเกี้ยวจะกางออกตามหลักแรงเหวี่ยงหนีศูนย์กลาง เพื่อป้องกันการล็อก

- **G80 Differential Lock** หรือ **G80 Diff-Lock** เป็นระบบล็อกเฟืองท้ายกลไกอัตโนมัติ ทำงานเมื่อล้อหลังทั้ง 2 ข้างมีความเร็วในการหมุนต่างกันเกิน 100 รอบ/นาที ที่อัตราความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- โดยระบบจะล็อกเฟลาซ้ายและขวาโดยอัตโนมัติ ทำให้เฟลาทั้ง 2 ข้างมีกำลังขับเคลื่อนเท่ากันที่ 50:50 หากล้อที่ติดหล่มหรือยกออกจากพื้นหมุนด้วยความเร็วเท่าไร ล้อที่ติดอยู่กับพื้นหรือมีแรงเสียดทานมากกว่าก็จะมีแรงบิดในการหมุนล้อเท่ากัน จึงมีกำลังมหาศาลในการผลักรถออกจากอุปสรรค
- เมื่อผ่านพื้นอุปสรรคและใช้ความเร็วเกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ระบบจะปลดล็อกเฟลาโดยอัตโนมัติอย่างนุ่มนวล ผู้ขับจะไม่รู้สึกว่าการระบบปลดล็อกแล้ว
- ระบบล็อกเฟืองท้ายกลไกอัตโนมัติ **G80 Diff Lock** ไม่ทำให้เกิดอันตรายในกรณีขับรถเข้าโค้งแล้วล้อหมุนฟรีหรือท้ายปัด เพราะระบบจะไม่ล็อกเฟืองท้ายที่ความเร็วสูงกว่า 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- **G80 Diff-Lock** มีสมรรถนะสูงกว่าระบบอื่นๆ เช่น ระบบ **Open Differentials** ในรถกระบะขับเคลื่อน 2 ล้อทั่วไป หรือระบบ **Limited Slip Differentials** ที่ติดตั้งในรถขับเคลื่อน 4 ล้อ
- เนื่องจากระบบ **G80 Diff-Lock** จะส่งกำลังสู่เฟลาทั้ง 2 ข้างเท่ากันที่ 50:50 ส่วน **Limited Slip** จะส่งกำลังสู่ล้อที่มีแรงเสียดทานมากกว่าเพียงประมาณ 30:70 ทำให้ผ่านอุปสรรคได้ยากกว่า
- ส่วน **Open Differentials** กำลังเกือบทั้งหมดจะถูกถ่ายทอดลงสู่ล้อที่หมุนฟรีหรือมีแรงเสียดทานน้อย จึงไม่สามารถผ่านอุปสรรคได้ เหมาะกับการวิ่งบนทางเรียบเท่านั้น