

บุกใหม่ของรถปีกอัพ ZOOM-ZOOM



เยือนแม่ฮ่องสอน ทะลุสนามออฟโรดจำลอง กล้วย BT-50 รถปีกอัพรุ่นใหม่ล่าสุดจากมาสด้า พิสูจน์สมรรถนะของเครื่องยนต์ใหม่ที่เซล คอมมอนเรลเทอร์โบ สัมผัสความท้าทายบนเส้นทาง หลากรูปแบบจากแม่ฮ่องสอน-เชียงใหม่ ที่คิดเคี้ยวกว่า 2,000 โค้ง

- หลังจากพิสูจน์ว่าคนไทยไม่ได้เินแบรนด์มาสด้า ด้วยรถคอมแพ็คอย่างมาสด้า3 ที่ประสบความสำเร็จเกินคาด ปีนี้มาสด้าหวังให้ประวัติศาสตร์ซ้ำรอยอีกครั้งด้วย BT-50 รถปีกอัพรุ่นใหม่ มาพร้อมรูป ลักษณะทันสมัยสุดใหม่ทั้งคัน และขุมพลังใหม่ดีเซลคอมมอนเรลเทอร์โบ 2,500 และ 3,000 ซีซี พิสูจน์สมรรถนะบนเส้นทางเกือบ 2,000 โค้ง จากแม่ฮ่องสอน-เชียงใหม่

MAZDA BT-50





รูปลักษณ์สปอร์ตปรากฏเปรี้ยว

• แม้เป็นรถปิกอัพใช้งานบรรทุกสมบุกสมบัน แต่ก็ไม่จำเป็นต้องเป็นทรงเหลี่ยมทื่อ มาสด้าออกแบบภายนอกของ BT-50 ให้มีความปราดเปรี้ยวสไตล์สปอร์ตทันสมัย โคมไฟหน้าทรงเพรียวเป็นชิ้นเดียวกับไฟเลี้ยวและไฟหรี่

กันชนหน้าขนาดใหญ่เป็นชิ้นเดียวกับกระจังหน้าทรง 5 เหลี่ยมเอกลักษณ์ของมาสด้า ไฟท้ายทรงตั้งขนาดใหญ่เกือบเต็มความสูงของขอบกระบะ มีลูกเล่นอยู่ที่ไฟเลี้ยวเช่นเดียวกับด้านหน้า ที่เปิดกระพ๊าย เป็นแบบเดียว

ภายในใกล้เคียงรถเก๋ง

• หนึ่งในสิ่งสำคัญที่จะสร้างความพึงพอใจให้ผู้ใช้รถคือ สภาพแวดล้อมภายในห้องโดยสาร ที่ต้องมีการสัมผัสและมองเห็นอยู่ตลอดเวลา หากส่วนอื่นเยี่ยมแต่ห้องโดยสารแยกก็คงประสบความสำเร็จได้ยาก



ห้องโดยสารของ BT-50 ได้รับการออกแบบให้ดูสปอร์ต ชุดมาตรวัดทรงกลมซ้อนกัน 3 วง ตัวเลขมีขนาดใหญ่อ่านค่าต่างๆ ได้ง่าย พร้อมพวงมาลัยสปอร์ต 3 ก้าน ช่องแอร์มูมคอนโซลซ้าย-ขวาเป็นทรงกลม ดูชัดกับช่องแอร์ที่คอนโซลกลางซึ่งเป็นทรงเหลี่ยมตั้ง แต่เมื่อดูเฉพาะส่วนของคอนโซลกลางก็กลมกลืนดี ชุดเครื่องเสียงวิทยุซีดีแบบสำเร็จรูป ถัดลงมาเป็นสวิตช์ควบคุมระบบปรับอากาศ

มาสด้ายังคงยึดมั่นกับการติดตั้งเบรกมือไว้ใต้แผงหน้าปัดตามสไตล์รถปิกอัพรุ่นเก่า แม้จะขาดความสะดวกในการใช้งานไปนิด แต่ก็แลกมาด้วยเนื้อที่ใส่สอยที่มากขึ้น

4x4 บนสนามออฟโรด

• วันแรกเดินทางจากกรุงเทพฯ โดยเครื่องบินไปถึงเชียงใหม่ จากนั้นต่อเครื่องบินเล็กไปลงแม่ฮ่องสอน เที่ยวชมหมู่บ้านกะเหรี่ยงคอยาว และพระธาตุดอยกองมู จากนั้นจึงกลับที่พักรอโรงแรมอิมพีเรียล อาร่า และร่วมงานเลี้ยงต้อนรับตอนกลางคืน

เช้าวันรุ่งขึ้นหลังจากทานอาหารก็เป็นการบินบรรยายสรุปเส้นทาง จากนั้นจึงเข้าประจำรถที่มาสจัดไว้ให้ ทีมงาน Thaidriver ได้รุ่น FreeStyle Cab ตอนครึ่งแค็บเปิดได้ เครื่องยนต์ 3,000 ซีซี เกียร์ธรรมดา ขับเคลื่อน 4 ล้อ

เริ่มต้นเดินทางจากโรงแรมไปยังสนามออฟโรดจำลองระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร เมื่อถึงสนามก็นำรถรุ่น 4x2 ไปจอดเข้าแถวรอไว้ และใช้เฉพาะรุ่น 4x4 ซึ่งมีทั้งหมด 5 คัน

สนามแบ่งเป็นหลายสถานีต่อเนื่องกัน ต้องเปลี่ยนระบบเกียร์เป็น 4X4 Low เพื่อขับผ่านด่านแรก คือ ร่องวี ผู้ขับต้องเลือกไปทางใดทางหนึ่ง โดยขณะขับตัวรถจะเอียงค่อนข้างมาก และพวงมาลัยจะส่ายไปมาเล็กน้อย ผู้ขับต้องประคองพวงมาลัยพร้อมเดินคันเร่งอย่างนุ่มนวล





สถานที่ต่อมาค่อนข้างง่าย ประกอบด้วยเนินสลัป มีลักษณะเป็นเนินขนาดเล็กสลัปซ้าย-ขวา แต่ประคองพวงมาลัยไม่ให้สับดมาก และใช้ความเร็วให้เหมาะสมก็ผ่านได้ไม่ยาก ถัดไปเป็นด่านพื้นทราย ร่วนซุยไม่ยากเพราะใช้ระบบขับเคลื่อน 4 ล้อ

จากนั้นเป็นด่านลุยน้ำตื้นๆ ประมาณครึ่งล้อ พื้นด้านล่างน่าจะ เป็นหินก้อนกลมๆ สังเกตแต่ละคันที่ขับผ่านไม่มีใครใช้ความเร็วสูงจน น้ำกระจ่ายออกด้านข้าง เมื่อถึงคิวตัวเองขับจึงไม่ได้ขับเร็ว

ถัดมาเป็นด่านโหดที่สุดของสนาม มีลักษณะเป็นเนินสูงชัน รอบ หลังๆ พื้นถนนบริเวณทางขึ้นเริ่มเปียกน้ำจากด่านที่แล้ว คาดว่าน่าจะ ลื่นแต่เอาเข้าจริงกลับขับขึ้นได้ไม่ยาก ล้อไม่หมุนฟรีและไม่ต้องใช้ ความเร็วในการส่งรุดมากนัก แค่เลี้ยงคันเร่งในเกียร์ 1 ไม่ต้องเลียย คลัตช์ก็ป็นขึ้นสู่ยอดเนินได้อย่างนุ่มนวล

ความยากของแตร้อยอยู่ที่ยอดเนิน เพราะหลังจากขึ้นไปแล้วข้าง ลงจะมองไม่เห็นทางข้างหน้า ต้องเล็งจากเสาที่ปักไว้ด้านข้าง ยังดีที่ผู้ ออกแบบสนามทำทางลงเป็นทางตรง ถ้าทำเป็นทางโค้งคงตกเนินกัน หลายคัน

ขาลงเนินค่อนข้างชันจนดูเหมือนกันชนหน้าด้านล่างจะครูดพื้น รถ ทุกคันจึงค่อยๆ หยอกลง หลังจากนั้นก็ลองสังเกตรถคันอื่นก็พบว่า

ตอนขาขึ้นปลายกระบะหลังก็ห่างพื้นพอสมควร ขาลงกันชนหน้าก็ไม่ เฝียดพื้นให้หวาดเสียว แสดงว่าถ้าลุยไม่หนักหนาสหศาสตร์จริงๆ ช่วงล่าง และยางเดิมๆ ก็พอจะพึ่งพาได้

1,860 กิโลเมตรทางหลากหลายรูปแบบ

- หลังพิสูจน์สมรรถนะบนทางออฟโรดกันอย่างจุใจแล้ว จึงเริ่มตั้ง ขบวนออกเดินทางต่อโดยมีจุดหมายปลายทางที่โชว์รูมมาสด้า จังหวัด เชียงใหม่ ใช้เส้นทางปางมะผ้า-ปาย-ห้วยน้ำดัง เส้นทางส่วนใหญ่เป็น ทางเรียบและคดโค้ง เหมือนมาสด้าตั้งใจโชว์พลังกำลังของเครื่องยนต์ และประสิทธิภาพของช่วงล่างแบบเต็มๆ

ช่วงพักทานอาหารกลางวันที่อุทยานแห่งชาติห้วยน้ำดัง มีการ โหลดน้ำหนักคันละ 100 กิโลกรัมด้วยข้าวสาร มีบางคันต้องการ ทดสอบอัตราเร่งเมื่อมีน้ำหนักบรรทุก จึงขอเพิ่มน้ำหนักเป็น 500 กิโลกรัม ซึ่งทีมงานมาสด้าก็จัดให้แต่ต้องตรวจสอบแรงดันลมยางด้วย

บูมพลังโตบเร่งและเจ็บบ

- เครื่องยนต์ 3,000 ซีซี ดีเซลคอมมอนเรลเทอร์โบแบบแปรผัน อินเตอร์คูลเลอร์ ให้กำลังสูงสุด 156 แรงม้า พร้อมแรงบิดสูงสุดถึง





38.72 กก.-ม. ที่รอบต่ำเพียง 1,800 รอบ/นาที เมื่อจับคู่กับเกียร์

ธรรมดา 5 จังหวะ อัตราเร่งจึงกระฉับกระเฉงฉับไวอย่างไม่ต้องสงสัย
 สิ่งหนึ่งที่ช่วยสร้างความสุขให้ตลอดการขับ คือ เสียงการทำงานของเครื่องยนต์ที่เจียบ (เกือบสนิท) ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะการซีลห้องโดยสารที่ดี จึงช่วยกันเสียงภายนอกได้มาก ที่รอบต่ำ-ปานกลางได้ยินเสียงเครื่องยนต์แค่แผ่วๆ ความสั่นสะเทือนที่ถ่ายทอดมายังห้องโดยสารก็น้อย แต่จะดังและสั่นมากขึ้นเมื่อใช้รอบสูงๆ

ด้วยแรงบิดสูงในรอบต่ำ ถ้าเป็นการเร่งความเร็วแบบไม่รีบเร่งมากก็ไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนเกียร์ลงต่ำให้เมื่อแซงแซงข้างซ้าย แคกดคันเร่งลงไปสักๆ อัตราเร่งก็จะมาอย่างต่อเนื่อง แต่ถ้าต้องเร่งแซงอย่างรวดเร็วบนถนน 2 เลนส์ การเปลี่ยนเกียร์ลงต่ำก็จะสร้างอัตราเร่งที่ฉับไวยิ่งขึ้น

ตลอดการเดินทางจะมีรถตัดนำขบวน บอกสภาพเส้นทางผ่านวิทยุซึ่งมีประจำรถทุกคัน การแซงบนถนน 2 เลนส์จึงทำได้ค่อนข้างสบายใจ แม้ในบางครั้งจะฝืนความรู้สึกไปบ้าง เพราะต้องแซงออกขวาทั้งที่มองไม่เห็นทางข้างหน้า หลายจังหวะแม้รถนำขบวนจะวิทยุบอกมาว่าไม่มีรถสวนและให้แซงได้ แต่ผู้ขับก็ยังรอให้เห็นกับตาจนแน่ใจว่าไม่มีรถสวนมาจริงๆ เพราะรถนำขบวนก็บรกดของผู้เขียนทั้งช่วง

ห่างกันหลายร้อยเมตร จึงไม่แน่ใจว่าเมื่อรถนำขบวนขับผ่านไปแล้ว จะมีรถคันอื่นออกมาจากซอกซอยหรือไม่ ถ้าหลับหูหลับตาแซงออกไปอาจมีการประสานงาน แม้รุ่นที่ขับจะมีแอร์แบ็กแต่ก็ไม่อยากใช้

ขับตามกันมาแบบสบายๆ ด้วยความเร็วปานกลาง เมื่อเห็นว่าทางข้างหน้าต้องใช้กำลังในการไต่ขึ้นเพราะเป็นทางโค้งพับผ้าและชันเนินจึงเปลี่ยนลงเกียร์ต่ำและกดคันเร่งค่อนข้างลึกเพราะกลัวเครื่องยนต์ดับหรือไม่มีแรง

ปรากฏว่ารถมีอาการลื้อฟรี ท้ายเริ่มบานออกนอกโค้งหน้ารถพุ่งเข้าหาไหล่ทางด้านซ้าย ต้องยกคันเร่งพร้อมหมุนพวงมาลัยดึงหน้ารถกลับมาด้านขวา หลังจากนั้นเมื่อเจอโค้งลักษณะเดียวกัน จึงต้องค่อยๆ กดคันเร่งเรียกม้าออกมาใช้งานเท่าที่จำเป็น

เกียร์แม่นยำเบาแรง

- การเดินทางบางช่วงมีรถช้าอยู่ด้านหน้า ทุกคันต้องแซงเพื่อให้เป็นขบวนและไม่มีรถคันอื่นแทรกอยู่ แม้รถนำจะวิทยุมาบอกว่าทางโล่งไม่มีรถสวน ให้แซงขึ้นมาได้เรื่อยๆ แต่ด้วยความที่ผู้เขียนไม่ไวใจและต้องเผื่อระยะให้คันหลังแซงตามมาได้ด้วย การเร่งแซงส่วนใหญ่จึงใช้วิธีเปลี่ยนเกียร์ลงต่ำ





คันเกียร์ของ BT-50 มีความยาวพอเหมาะ ช่วยให้เปลี่ยนเกียร์ได้ฉับไวและเบาแรงพอดู แต่ตำแหน่งของเกียร์แต่ละจังหวะห่างไปนิดถ้าเร่งให้กระชับเข้ามาอีกหน่อยก็จะช่วยให้เปลี่ยนเกียร์ได้เร็วขึ้น ช่วยให้อัตราเร่งสั้นไหลยิ่งขึ้น

ชอบใจเป็นพิเศษกับจังหวะการจับตัวของคลัตช์ ซึ่งมีระยะฟรีไม่มากเกินไป เหยียบคลัตช์สุด เปลี่ยนเกียร์ ผ่อนเท้าซ้ายออกมาเล็กน้อยคลัตช์ก็เริ่มจับตัวแล้ว ขับไม่นานก็จับจังหวะได้ง่ายกว่าคลัตช์แบบที่ต้องผ่อนเท้าซ้ายเกือบสุดจึงเริ่มจับตัว

ช่วงล่างและเบรกยังไวกีร์กปิกอัพ

• ตลอดการเดินทางใช้ความเร็วค่อนข้างสูง ในช่วงทางคดเคี้ยวบางครั้งเข้าด้วยความเร็วสูงเกินไป ตัวรถจะเริ่มเทออกด้านนอกทำให้ต้องใช้เบรกช่วยกระแทกเอบีเอสทำงาน 2-3 ครั้ง ก็ดีเหมือนกันเพราะทำให้รู้ว่าเอบีเอสของรถรุ่นนี้ทำงานนุ่มนวล มีแรงสะท้อนที่แป้นเบรกไม่มากนัก เสียงก็ไม่ดังตึงตึงแบบเอบีเอสรุ่นเก่า

แม้เข้าโค้งด้วยความเร็วค่อนข้างสูง (สำหรับรถปิกอัพยกสูง) แต่ถ้าไม่เร็วจัดจนเกินไปก็ยังคงควบคุมรถได้สบายๆ ไม่ต้องออกแรงหรือเครื่องเครียดมากนัก ส่วนบนทางตรงโล่งเรียบ ลองทิ้งห่างคันหน้าแล้วเร่งตามที่ระดับ 130-140 กิโลเมตร/ชั่วโมง ก็ยังไม่มีอาการนำหวาดเสียว

อ่านมาถึงตรงนี้ก็หลายคนอาจรู้สึกขัดแย้งกับที่จั่วหัวไว้ว่า ช่วงล่างและเบรกกังไวกีร์กปิกอัพความจริงแค่อยากสะกดไว้ว่าแม้ช่วงล่างและเบรกของรถปิกอัพรุ่นใหม่ ๆ จะได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพดีขึ้นใช้ความเร็วสูงได้อย่างมั่นใจ แต่ก็อย่าให้ความมั่นใจกลายเป็นความประมาท

มาสด้า BT-50 รถปิกอัพรุ่นใหม่ที่ยังคงความสปอร์ต Zoom-Zoom ด้วยรูปลักษณ์ที่โฉบเฉี่ยวกลมกลืนไร้คราบรถปิกอัพทรงเหลี่ยมที่อภายในยกระดับทั้งคุณภาพวัสดุและการประกอบ ครบครันด้วยอุปกรณ์มาตรฐานที่จำเป็น เครื่องยนต์รุ่นใหม่ที่เซลคอมมอนเรลเทอร์โบแปรผัน พร้อมอินเตอร์คูลเลอร์ แรงเหลือเฟือเมื่อวิ่งรถเปล่า ช่วงล่างพร้อมลุยทางวิบากในรุ่น 4x4



MAZDA BT-50

• แบบตัวถัง	ปิกอัพ 2 • 4 ประตู
• แบบเครื่องยนต์	4 สูบ DOHC 16 วาล์ว ดีเซลคอมมอนเรลเทอร์โบ อินเตอร์คูลเลอร์
• ความจุ	2,499 • 2,953 (ซีซี)
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	93 x 92 • 96 x 102 (มม.)
• อัตราส่วนการอัด	18.0:1 • 18.0:1
• กำลังสูงสุด	143/3,500 • 156/3,200 (แรงม้า/รอบต่อนาที)
• แรงบิดสูงสุด	33.62 • 38.77 (กก.-ม./รอบ/นาที)
• ระบบส่งกำลัง	ธรรมดา 5 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	ล้อหลัง • 4 ล้อ
• ระบบบังคับเลี้ยว	ลูกปืนพร้อมเพาเวอร์
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ ปีกน 2 ชั้น ทอร์ชันบาร์ พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบกันสะเทือนหลัง	คานแข็ง แทนชั่น
• ระบบเบรกหน้า/หลัง	ดิสก์ • ดรัม พร้อมเอบีเอสและอีบีดี
• ผู้จำหน่าย	บริษัท มาสด้า เซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด โทร.0-2661-8181

S P E C I F I C A T I O N S