



T O Y O T A HILUX VIGO PRERUNNER



ยกสูง ขับ 2 ออฟโรดของคนเมือง



คำตอบของผู้ชื่นชอบความดุดันสไตล์ออฟโรด แต่ใช้ชีวิตส่วนใหญ่อยู่ในเมือง โตโยต้า ไฮลักซ์ วีโก้ พรีเมิเนอร์ จะเกิดอะไรขึ้นเมื่อรถกระบะยกสูงคับโตก้องทะยานอยู่ในเมือง?

- โตโยต้า ดีเจียร์ แดก ตอบสนองความต้องการของคนอีกกลุ่ม (ใหญ่) ที่ชอบรถยกสูงสไตล์ออฟโรดแต่ไม่ได้ลุยทางวิบากด้วย ไฮลักซ์ วีโก้ พรีเมิเนอร์ ขับเคลื่อน 2 ล้อ 4X2 คุณสมบัติเหมือนรุ่น ขับ 4 ล้อ 4X4 ตัวถังยกสูง แหนบวางบนเพลลา ใหญ่ ภายนอก มีโปงล้อ และบันไดข้าง

แล้วทำไมไม่ซื้อรุ่น 4x4 เพื่อมีโอกาสได้ใช้?

เพราะไม่ใช่ทุกคนที่จะมีโอกาสได้ขับรถบนทางวิบากถึงขนาด ต้องพึ่งพาระบบ 4x4 หลายคนตลอดชีวิตการขับรถไม่เคยลงทาง วิบากเลย อย่างมากก็ทางลูกรังซึ่งรถเก๋งหรือรถกระบะทั่วไปก็ขับ ผ่านได้อยู่แล้ว จะซื้อรุ่น 4x4 ให้แพงทำไม ซื้อมาแล้วไม่เคยใช้ แต่ ต้องบำรุงรักษามากกว่า และกินน้ำมันมากกว่ารุ่น 4x2 อีกด้วย

ทีมงานไทยดีริฟเวอร์ ตั้งใจจะทดสอบพรีเมิเนอร์ 4x2 เปรียบ เทียบกับรุ่น 4x4 ในรุ่นตัวถังเดียวกันและระบบขับเคลื่อนเหมือนกัน เพื่อเป็นแนวทางว่ากินน้ำมันต่างกันแค่ไหน แต่ทางโตโยต้าแจ้งว่ารถ รุ่น 4x4 ผ่านการทดสอบมาหลายเมืองจนชำหมดแล้ว จึงได้รถมา ทดสอบคันเดียว เป็นพรีเมิเนอร์ ดับเบิลแค็บ 4 ประตู เกียร์ ธรรมดา เครื่องยนต์ 3,000 ซีซี

ภายนอกดูดีกว่ารุ่นพื้นฐาน

- ก่อนทดสอบก็เห็นรถรุ่นนี้มาบ้างแล้ว ดูภายนอกสูงใหญ่แต่ สมส่วนและน่าจะสะใจคนชอบออฟโรด เมื่อบวกกับช่องรับอากาศ บนฝากระโปรงหน้าและโปงล้อขนาดเทื่อง จึงช่วยเสริมความดุดันได้ อีกระดับ

ในวีโก้รุ่นพื้นฐานไม่ยกสูง ล้อและยางมีขนาดเล็ก โดยเฉพาะเมื่อ เปรียบเทียบกับแก้มบังโคลนหน้าที่ค่อนข้างหนาและไม่มีโปง ในภาพ รวมจึงดูผิดส่วน รถคันใหญ่แต่ใส่ล้อเล็ก

พรีเมิเนอร์มี 2 รุ่นย่อย เอ็กซ์ทรีแคว์ตอนครึ่ง และดับเบิลแค็บ 4 ประตู การตกแต่งภายนอกของทั้ง 2 รุ่นแทบไม่ต่างกัน ยกเว้นล้อ และยาง รุ่นตอนครึ่งมีขนาด 7x15 นิ้ว ยาง 255/70R15C รุ่น 4 ประตูให้ล้อและยางใหญ่กว่า 7x16 นิ้ว ยาง 265/70R16

มิติตัวถังมีความยาว 5,130 มม. กว้าง 1,835 มม. สูงต่างกัน เล็กน้อย ตอนครึ่ง 1,795 มม. 4 ประตู 1,820 มม. ฐานล้อ 3,085 มม. น้ำหนัก 1,545 และ 1,730 กก. ตามลำดับ

กระบะท้ายมีความกว้างและความสูงเท่ากัน 1,515 และ 450 มม. ความลึกต่างกัน ตอนครึ่ง 1,805 มม. 4 ประตู 1,520 มม.

คันใหญ่ แต่กินน้ำมัน

- ก่อนหน้านั้นมองว่าบันไดข้างเป็นของแต่งมากกว่าจะมีไว้ใช้งาน จริง แต่หลังจากตะกายขึ้นไปนั่งหลังพวงมาลัยได้แล้วจึงรู้ว่ามันไว้ ก็นี่เหมือนกัน

โตโยต้าเองก็คงรู้ว่าถ้าผู้ขับหรือผู้โดยสารมีความสูงประมาณ 170 ซม. คงต้องอาศัยการโหนและตะกายขึ้น จึงติดตั้งที่จับไว้บนเสาหน้า ทั้ง 2 ฝั่ง หุ้มด้วยวัสดุที่จับแล้วหนึบๆ มือ ให้ความรู้สึกดีกว่าที่จับบนเพดานซึ่งเป็นพลาสติกแข็งธรรมดา

เบาะผู้ขับปรับสูง-ต่ำได้ด้วยปุ่มหมุน เดิมปรับไว้ต่ำสุดแต่ผู้เขียนยังไม่รู้ แต่รู้สึกว่ามันแล้วเตี้ยไปนิด ลองหมุนปุ่มเพื่อยกเบาะขึ้นก็หมุนไม่ไป จึงคิดว่าคงปรับสูงสุดได้แค่นั้น

ต่อมาเอาใจจึงลงมาโยนนอกรถเพื่อให้หมุนปุ่มได้ถนัด ปรากฏว่าหมุนปรับเบาะสูง-ต่ำได้คล่อง ด้วยความสงสัยจึงปีนขึ้นไปนั่งแล้วลองหมุนปุ่ม ก็หมุนได้คล่องกว่าครั้งแรก

หลังปรับตำแหน่งเบาะและความสูงของพวงมาลัยให้ถูกต้องพบว่าทัศนวิสัยดีกว่าเดิมมาก โดยเฉพาะด้านหลังมองผ่านกระจกหลังเห็นขอบกระบะ ช่วยให้ถอยหลังได้มั่นใจขึ้น

กระจกมองข้างบานใหญ่ปรับทิศทางด้วยไฟฟ้า มองเห็นตัวถังและรถด้านข้างแบบเหลือเฟือ เมื่อปรับกระจกส่องหลังภายในตัวรถให้เหมาะสมก็แทบไม่มีจุดบอดด้านข้างเลย

แต่ก็ไม่ควรประมาทเปลี่ยนเลนรวดเดียว 2-3 เลน เปลี่ยนไปครึ่งทางแล้วมองกระจกข้างซ้ำอีกครั้ง เมื่อมีมอเตอร์ไซค์แอบอยู่ จะได้ไม่ต้องเสียเวลารอประกัน

ติดตามประสานคนซื้อว่า น่าจะมีระบบพับเก็บและกางออกด้วยไฟฟ้ามาให้ด้วย เพราะรถคันใหญ่ กระจกข้างบานโต ถนนในเมืองก็ไม่กว้างเท่าไร จอดไว้ริมถนนแล้วพับกระจกเก็บได้อย่างสะดวกก็จะได้

แผงหน้าปัดแม้จะเป็นพลาสติกแข็งไม่มีบุหรือหุ้มด้วยวัสดุอ่อนนุ่ม แต่ก็ทำออกมาได้ดีในระดับหนึ่ง โดยเฉพาะลวดลายในเนื้อพลาสติกที่ทำให้ไม่ดู Look Cheap จนเกินไป รูปทรงของแผงหน้าปัดดูสวยงาม การประกอบประณีตแน่นอนหาดี

เน้นความมอเนกประสงค์ด้วยช่องเก็บของในจุดต่างๆ เช่น ใต้ช่องแอร์ที่คอนโซลกลาง ด้านหลังเบาะเกียร์ ในที่เท้าแขน และที่แผงประตู รวมทั้งช่องเก็บของบนคอนโซลหน้าฝั่งผู้โดยสาร ซึ่งมีทั้งด้านบนและด้านล่าง



ที่วางแก้วน้ำก็มีให้หลายจุด ใต้ช่องแอร์มีแผงหน้าปัดฝั่งซ้าย-ขวา ที่แผงประตูทั้ง 4 บาน (ในรุ่นดับเบิลแค็บ) และหลังที่เท้าแขนระหว่างเบาะหน้า

บนสุดของคอนโซลกลางเป็นนาฬิกาดิจิตอล ถัดลงมาเป็นชุดเครื่องเสียงวิทยุ/เทป/ซีดี ล่างสุดเป็นสวิตช์ควบคุมระบบแอร์แบบมือหมุน

มาสะดุดตากับคันเกียร์ที่ค่อนข้างยาวดูเกะเกะ แต่ลองสมมติดูว่า ถัดให้สั้นลงก็จะสร้างความลำบากให้กับผู้ขับที่แขนสั้น อาจต้องเอื้อมมือหรือยกตัวขึ้นเพื่อเข้าเกียร์ 1 หรือถ้าจะตัดคันเกียร์ให้หักมุมเข้าหาผู้ขับก็อาจจะเกะเกะได้

ที่เท้าแขนฝั่งผู้ขับมีสวิตช์เปิด-ปิดและล็อกกระจกไฟฟ้าทั้ง 4 บาน และสวิตช์ควบคุมระบบเซ็นทรัลล็อกซึ่งแยกออกมา ไม่ได้รวมอยู่กับชุดที่เปิดประตู ดังนั้นเมื่อผู้ขับล็อกรถก็จะล็อกประตูฝั่งผู้ขับเพียงบานเดียว ถ้าจะให้ล็อกทั้ง 4 บานต้องกดปุ่มเซ็นทรัลล็อกบนที่เท้าแขน

ระบบความปลอดภัยมีให้น้อยไปนิดเพราะขาดแอร์แบ็ก มีเข็มขัด





นิรภัย 3 จุด 4 ตำแหน่ง และ 2 จุด 1 ตำแหน่ง คู่มือปรับระดับสูง-ต่ำได้ แกนพวงมาลัยและเบ้นเบรกยุบตัวได้

เห็นแค่ภายนอกก็พอจะเดาได้ว่าภายในจะกว้างขวางขนาดไหน และเมื่อเข้าไปนั่งก็พบว่าเนื้อที่ภายในมีให้แบบเหลือเฟือ ทั้งความกว้างและความสูงโปร่ง ทำให้นึกเห็นด้วยกับผู้เชี่ยวชาญด้านรถยนต์บางท่านที่พูดว่า รถที่ใช้ในเมืองหรือ City Car ควรจะมีห้องโดยสารกว้างๆ เพราะต้องนั่งนานเนื่องจากรถติด

ขับในเมืองสบาย...ถ้าไม่แคบ

- หลังจากปรับโน่นปรับนี่จนหน้าใจแล้วจึงเริ่มทดลองขับ ประเดิมด้วยรถติดปานกลาง ผู้เขียนไม่ชอบเปลี่ยนแปลงเลนไปมา ขับตามๆ กันไปก็เลยไม่รู้สึกว่าอึดอัด

เวลาเลี้ยวมุมแคบแต่ตีวงเผื่ออีกนิด เลี้ยวซ้ายก็เบียดด้านขวาของเลนไว้ล่วงหน้า ก็หมดปัญหาหลังซ้ายปืนฟุตบอลแล้ว ทดลองเลี้ยว 90 องศาแบบปกติไม่ต้องเผื่อ แต่เลี้ยวซ้ายๆ เพื่อมองกระจกข้างว่าล้อ

ซ้ายจะเบียดหรือปืนฟุตบอลไหม หลายครั้งพบว่าเฉี่ยวใกล้ๆ พอให้หวาดเสียวแต่ไม่ถึงกับปืน เพื่อป้องกันล้อแม็กเสียโฉมหรือแก้มยางเสียหาย ตีวงเผื่อไว้มันจะดีกว่า

รถติดก็ยังไม่เท่าไร มาเรื่องตกเอาตอนขับผ่านซอยแคบๆ 2 เลน เวลาที่มีรถยนต์ขับสวนมาต้องเพิ่มความบรรจงขึ้นอีกนิด อาจเพราะไม่ชินและไม่ใช้รถของตัวเอง

เหนื่อยหนักตอนถอยหลังเข้าช่อง ข้างหนึ่งเป็นเสาปูน อีกข้างมีรถจอดอยู่ก่อนแล้ว กลัวชนมากกว่ากลัวเสียฟอร์ม ก็เลยให้เพื่อนที่ไปด้วยกันช่วยลงไปโบก ทั้งที่มียามโบกให้อยู่แล้วหนึ่งคน!

ยังไม่เช็ดเมื่อเห็นวารถคอนข้างโล่ง จึงออกไปทดลองขับอีกครั้ง ในสภาพการจราจรที่รถไม่หนาแน่น สามารถลัดเลาะไปตามช่องว่าง (ขนาดใหญ่) ได้อย่างสบายโดยไม่ต้องกังวลว่าจะรบกวนรถคันอื่น รถสูงมองเห็นทางล่วงหน้าได้ไกล ช่วยให้ตัดสินใจได้ง่ายขึ้น

ผลพลอยได้ของการขับรถสูง คือ มีความเป็นส่วนตัว เพราะมีความสูงกว่ารถเก๋งและรถกระบะทั่วไป แต่ถ้าไปจอดข้างรถเมอร์หรือรถ





10 ล้อก็ต้องทำใจ อีกหนึ่งข้อดี คือ ทักษะวิสัยรอบด้านที่โปร่งโล่ง ถึงรถจะติดก็ไม่หงุดหงิดหรืออึดอัด มองข้ามหลังคารถคันอื่นชมวิวไปเรื่อย ๆ

เครื่องยนต์มีความยืดหยุ่น

- อีกปัจจัยที่ทำให้การขับในเมืองคล่องตัวและขับสบาย คือ ความยืดหยุ่นของเครื่องยนต์ ในสภาพการจราจรแบบไหลๆ ตามกันไป ถ้ารู้จังหวะและไม่ขี้ขี้ท้ายคันหน้ามากเกินไป ก็จะไม่ต้องเหยียบคลัตช์เปลี่ยนเกียร์บ่อยๆ

ในเกียร์ 2 ปลดคลัตช์สุดไม่ต้องเหยียบคันเร่ง รถก็แล่นไหลๆ ไปได้โดยเครื่องยนต์ไม่สะดุด ปลดยได้กระทั่งเหยียบเบรกจนรถเกือบหยุดนิ่งจึงค่อยเหยียบคลัตช์ หรือในบางจังหวะแค่เติมคันเร่งนิดๆ รถก็ไหลไปได้เรื่อยๆ แล้ว ถึงรถจะติดแต่ก็ไม่เมื่อยขาซ้ายมากนัก

ส่วนในการขับต่างจังหวัดถนนโล่งบ้างแน่นบ้าง แต่รถไม่ติดถึงขั้นหยุดนิ่ง ถ้าไม่ใจร้อนใช้แค่เกียร์ 5 ก็รองรับความเร็วตั้งแต่ 40 กม./ชม. ขึ้นไปได้สบาย

เช่น ขับมาด้วยความเร็วสูงในเกียร์ 5 แล้วเจอรถชลดตัวก็แค่แตะเบรก จากนั้นเมื่อจะเพิ่มความเร็วก็กดคันเร่งไล่ขึ้นไปได้เลย เครื่องยนต์ยังมีแรงและไม่ฟืด ไม่ต้องเปลี่ยนลงเกียร์ 4 ให้เมื่อยแขน-ขาซ้าย

ถ้าอยากหาความสนุกจากการขับก็ไม่ยาก รักษารอบให้อยู่แถวๆ 2,000 รอบ/นาที แล้ววกคันเร่ง รถก็พุ่งทะยานไปตามน้ำหนึกเท้าแล้ว

เกียร์...ไม่มีอัทโมติก

- นำแปลกที่โตโยต้าวางตำแหน่งพรีรันเนอร์ให้เป็นออฟโรดสำหรับคนเมือง แต่กลับไม่มีรุ่นเกียร์อัตโนมัติให้เลือก ทั้งที่เครื่องยนต์บล็อกเดียวกันนี้ในเอสยูวีพอร์จูนเนอร์ก็มีรุ่นเกียร์อัตโนมัติ 4 จังหวะให้เลือกใช้

ผู้เขียนใช้รถเกียร์อัตโนมัติมาตลอด เมื่อเจอรถเกียร์ธรรมดาแถมด้วยรถติดเข้าขั้นสาหัส 2 วันซ้อน แม้อัตโนมัตินี้จะเบาและไม่ต้องเหยียบบ่อยๆ แต่ก็ยังรู้สึกตึงๆ ขาซ้ายอยู่ดีตามประสาคนไม่เคยชิน



ในการใช้งานทั่วไป เกียร์ธรรมดาให้ความประทับใจด้วยความแม่นยำในการเข้าเกียร์แม้ในรอบสูง การขยับเข้าเกียร์ก็เบาแรง แต่ต้องโยกกันยาวไปนิด และคลัตช์มีระยะฟรีมากไปหน่อย ต้องปล่อยคลัตช์ออกมาพอสมควรจึงเริ่มจับตัว

สร้างปัญหาให้ผู้เขียนตอนออกตัวบนทางลาด เพราะรถจะไหลถอยหลังมาก ต้องใช้วิธีที่ได้รับการสั่งสอนมา ดึงเบรกมือ เข้าเกียร์ 1 แล้วออกตัวไปตามปกติ เมื่อรถเริ่มขยับก็ปลดเบรกมือลง รถจะไม่ไหลถอยหลังเลย

ช่วงล่างเหมาะกับถนนเมืองไทย

• แม้เป็นรถยกสูงและแหวนวางบนเพลลา แต่ในการเข้าโค้งด้วยความเร็วเกินปกติไปนิดๆ ก็ยังไม่พบอาการรวบวบให้เสียวิสัย ส่วนบนทางเรียบตรงขับได้สบายๆ ไม่เครียดถึงความเร็วประมาณ 140-150 กม./ชม. เกินจากนี้ควรเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษ

ถ้ามองถึงตัวรถที่สูง และระบบกันสะเทือนก็ยังเป็นรถกระบะ ถ้าไม่รีบร้อนไปไหน ใช้ความเร็วประมาณ 120 กม./ชม. ก็จะมีใจได้ว่าหากเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินก็น่าจะหลบเลี่ยงได้ทัน

การขับในเมืองบนถนนเรียบ ช่วงล่างมีความนุ่มนวลมากกว่าที่คาดหวังไว้ แทบไม่พบอาการแข็งกระด้างหรือสะเทือน และเมื่อขับผ่านถนนที่ตืดเคียวเรียบซึ่งพบได้ทั่วไป หรือขับผ่านทางรถไฟ ก็รู้สึกว่าจะขับผ่านไปได้อย่างสบายๆ ไม่กระเดิงกระดอนหรือต้องหยอดกันมากนัก ส่วนหนึ่งเพราะขนาดใหญ่ออกช่วยดูดซับแรงสะเทือนไปพอสมควร แต่ก็ไม่ได้หมายความว่ารูสึกได้เต็มที่โดยไม่ต้องเบรกและไม่พัง



อัตราสิ้นเปลืองยัวข้อใจ

• การทดสอบอัตราสิ้นเปลืองทำเหมือนเดิมทุกครั้ง นัดกันที่ออฟฟิศ ขับรถไปเติมน้ำมันที่ปั้มขาประจำ แล้วเลยไปขึ้นทางด่วนเข้ามอเตอร์เวย์ จอดหน้าพีระเซอร์กิตแล้วกลับมาเติมน้ำมันที่ปั้มเดิม

การเติมน้ำมันที่ปั้มเดิม คือ เขย่าจนกว่าจะหยอดไม่ลง สำหรับพีร์ริเนอร์เติมเต็มได้ง่าย อาจเพราะรูปทรงของถังน้ำมันไม่ซับซ้อนเพราะมีพื้นที่ติดตั้งเหลือเฟือ และขณะเติมสังเกตว่ามีท่อเล็กๆ อยู่ในช่องเติมด้านบน เมื่อเขย่ารถก็จะมีน้ำมันไหลออกมาจากท่อนั้น

ระยะหลังมอเตอร์เวย์มีการขยายช่องทาง ทำให้รถจอดเป็นบางช่วง รวมถึงเมื่อทางแยกออกจากมอเตอร์เวย์ไปพัทยานาก็ยังติดหนัก เพราะมีรถบรรทุกขนาดใหญ่เต็มถนน รถพ่วงหลายคันขึ้นเนินไม่ค่อยไหวรถก็ยังติด ฆ่าไปทำความเร็วเฉลี่ยได้เพียง 72.47 กม./ชม.

หากลับก็เจอรถติดอีกรอบ การขับจึงต้องพยายามรักษาความเร็วให้คงที่ แม้จะทำได้แค่ 60-70 กม./ชม.แบบต่อเนื่อง ก็ยังดีกว่าเร่งให้ได้ 110 กม./ชม.ตามที่กำหนด แต่ขับต่อเนื่องไม่ได้

หากลับแวะปั้มเดิม เติมน้ำมันที่หัวจ่ายเดิม เขย่าและหยอดไม่ก็ครั้งก็หยอดไม่ลง น้ำมันเอ่อถึงคอดังจึงปิดฝา ค่าวนอัตรสิ้นเปลืองได้แค่ 12.27 กม./ลิตร ผิดจากที่คาดหวังว่าจะได้ 14-15 กม./ลิตร เพราะขับแค่ 110 กม./ชม. และไม่มีภาระเซนต์เกียร์ลงต่ำเลยแม้แต่ครั้งเดียว

สาเหตุที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะการจราจรที่ติดขัดมากในหลายช่วง ทำความเร็วคงที่ได้ไม่ต่อเนื่อง และรถคันที่ทดสอบยังใหม่มาก ตอนรับมาเพิ่งวิ่งไปไม่ถึง 1,000 กม. (หนึ่งพันกิโลเมตร) อีกสาเหตุที่พอจะนึกออกคือ รถสูง ใหญ่ หนัก ทำให้กินน้ำมันเพิ่มขึ้น

โตโยต้า ไฮลักซ์ วิโก้ พีร์ริเนอร์ รถกระบะยกสูงสไตล์ออฟโรด ขับเคลื่อน 2 ล้อ ใช้ลุยได้ถ้าไม่รีบมาก เครื่องยนต์แรงเหลือเฟือสำหรับรถเปล่า มี 2 รุ่นให้เลือก ต่างกันที่จำนวนประตูและเนื้อที่กระเป๋ายาว จะซื้อรุ่นไหนคิดให้ดี เพราะเกี่ยวข้องกับการใช้งานและอัตราภาษี

รายละเอียดการเกิดทาง

กำหนดการ	เวลา (น.)	ระยะทาง (กม.)
ออกจากปั้มบางจาก	11.07	0
ด่านพระราม 9	11.22	8.6
ด่านลาดกระบัง	11.43	42.2
ด่านพานทอง	12.12	82.5
ถึงพีระเซอร์กิต	13.01	137.7
ใช้เวลาเดินทาง	114 นาที	
ความเร็วเฉลี่ย	72.47 กม./ชม	
ออกจากพีระเซอร์กิต	14.40	137.8
ด่านพานทอง	15.30	196.8
ด่านลาดกระบัง	15.58	237.1
ด่านพระราม 9	16.18	266.1
ถึงปั้มบางจาก	16.31	277.5
ใช้เวลาเดินทาง	111 นาที	
ความเร็วเฉลี่ย	75.51 กม./ชม	
สรุป		
เวลาเดินทางรวม	225 นาที	
ระยะทางรวม	277.5 กม.	
ความเร็วเฉลี่ยรวม	74 กม./ชม.	
เติมน้ำมันเพิ่ม	22.612 ลิตร	
เป็นเงิน	589.9 บาท (ลิตรละ 26.09 บาท)	
อัตราสิ้นเปลือง	12.27 กม./ลิตร	
ค่าใช้จ่าย	2.12 บาท/กม.	



TOYOTA HILUX VIGO PRERUNNER

• แบบตัวถัง	กระบะตอนครึ่ง/4 ประตู
• แบบเครื่องยนต์	ดีเซล 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว คอมมอนเรล เทอร์โบ อินเตอร์คูลเลอร์
• ความจุ	2,982 ซีซี
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	96.0 x 103.0 มิลลิเมตร
• อัตราส่วนการอัด	17.9:1
• กำลังสูงสุด	163 แรงม้า (PS DIN) ที่ 3,400 รอบ/นาที
• แรงบิดสูงสุด	35 กก.-ม. ที่ 1,400-3,200 รอบ/นาที
• ระบบส่งกำลัง	ธรรมดา 5 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	ล้อหลัง
• ระบบบังคับเลี้ยว	แร็กแอนด์พีนีเยนพร้อมเพาเวอร์
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ ปีกนกคู่ พร้อมคอยล์สปริงและเหล็กกันโคลง
• ระบบกันสะเทือนหลัง	แท่นซ้อน คานแข็ง
• ระบบเบรกหน้า/หลัง	ดิสก์/ดรัม พร้อมเอบีเอส
• ผู้จำหน่าย	บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด โทร.0-2305-2000