



# NEW FORD RANGER DOUBLE CAB 4WD 3.0



## วัดความนิยมกระแสมือกัน

ฟอร์ด เรนเจอร์ ใหม่  
เปิดตัวท่ามกลางการแข่งขันที่ดุเดือด รุกด้วยความแกร่ง  
สไลต์อเมริกัน BUILT FORD TOUGH 'เกิดมาแกร่ง'  
สานต่อความสำเร็จของรุ่นแรกที่เป็น  
กระบะปิคอัพคันแรกของไทย คงต้องตามดูกันว่า  
ขุมพลังแรงบิกสูง DURATORQ 380  
จะพาเรนเจอร์ใหม่ทะยานหลุดจากกลุ่มไม่ประดับ  
เข้าสู่โซนตัวเลือกหลักของตลาดได้หรือไม่

- ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาฟอร์ดสร้างหลายมาตรฐานใหม่ให้วงการรถกระบะเมืองไทยด้วยรุ่นเรนเจอร์ เช่น การติดตั้งถุงลมนิรภัยสำหรับผู้ขับ และบานแค็บเปิดได้เพิ่มความสะดวกในการใช้งาน

ล่าสุดฟอร์ดเปิดตัวเรนเจอร์โฉมใหม่ สืบทอดความแกร่งสไตล์อเมริกันมาจากรถกระบะฟอร์ด เอฟ-ซีรีส์ ที่โด่งดัง เน้นความทนทานที่มาพร้อมความแรงของ 2 เครื่องยนต์รุ่นใหม่ DURATORQ Commonrail TDCi โดยเฉพาะรุ่น 3,000 ซีซี ชูจุดเด่นเรื่องแรงบิดมหาศาลเหนือคู่แข่ง

ทีมงานไทยไดรฟ์เวอร์ทดสอบฟอร์ด เรนเจอร์ ใหม่ โดยเลือกรุ่น 4 ประตู ขับเคลื่อน 4 ล้อ เกียร์ธรรมดา 5 จังหวะ ทั้งในด้านการใช้งานทั่วไป และอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง

### รูปลักษณ์แกร่งแบบเรียบๆ

- นับเป็นความใจกล้าของฟอร์ด ที่สื่อภาพพจน์ความแข็งแกร่งของเรนเจอร์ด้วยเหลี่ยมสันของตัวถัง ในขณะที่คู่แข่งรายอื่นพยายามเพิ่มความโค้งมน ข้อดีคือ มีความเป็นเอกลักษณ์และให้ความรู้สึกแข็งแกร่งทนทานได้จริง ถ้าเป็นคนที่ชอบสไตล์นี้อยู่แล้วคงโดนใจแบบเต็มๆ

ด้านหน้าให้ความรู้สึกมั่นคงด้วยกระจังทรงสี่เหลี่ยมขนาดใหญ่ (มาก) กินพื้นที่ลงมาถึงกันชน พร้อมช่องดักลมทรงเหลี่ยม ประกอบด้วยไฟหน้าทรงเหลี่ยมแบบโคมใส รวมทุกไฟสัญญาณไว้ในโคมเดียวกัน มุมกันชนด้านล่างติดตั้งสปอตไลท์ทรงกลมซึ่งช่วยให้มุมมองด้านหน้าดูแล้วไม่เหลี่ยมจนเกินไป

ด้านข้างดูต้นสไตล์ออฟโรดด้วยโป่งล้อขนาดใหญ่ หูล้อด้วยกรอบกระจกมองข้างและที่เปิดประตูโครเมียม ไฟเลี้ยวด้านข้างสีขาวขุ่นรูปทรงคันทา ล้อแม็กลายแกร่ง 6 ก้าน ขนาด 16 นิ้ว ยาง 245/70R16 ดอกยางแบบ All Terrain ด้านท้ายดูเรียบๆ ไฟท้ายทรงตั้งขนาดใหญ่ที่เปิดฝากรบะแบบเตี้ยชูโครเมียม

มิติตัวถังมีความยาว 5,077 มิลลิเมตร กว้าง 1,789 มิลลิเมตร สูง 1,765 มิลลิเมตร ฐานล้อ 3,000 มิลลิเมตร ระยะต่ำสุดจากพื้น 207 มิลลิเมตร

### ภายในอีกระดับของรถกระบะ

- หมดยุคแล้วสำหรับภายในของรถกระบะที่ดูป๊อกแป๊ก ห้องโดยสารของรถกระบะยุคใหม่ได้รับการยกระดับคุณภาพทั้งในด้านวัสดุ การ

ออกแบบ และความประณีตในการประกอบ เพราะราคาก็ใกล้เคียงหรือแพงกว่ารถเก๋งบางรุ่น ถ้าคุณภาพโดยรวมแยกว่าคงขายยาก

แผงหน้าปัดผสมผสานระหว่างเหลี่ยมเส้นกับความโค้งมน ชุดมาตรวัดทรงกลมซ้อนกัน 3 วง ตรงกลางมาตรวัดความเร็ว ด้านล่างมีมาตรวัดระยะทางตัวเลขดิจิทัล ซ้ายมีวัดรอบพร้อมไฟสัญญาณเตือนระบบต่างๆ ขวามือวัดอุณหภูมิและน้ำมันเชื้อเพลิง

คอนโซลกลางเป็นทรงเหลี่ยมติดตั้งชุดเครื่องเสียงและสวิตช์ควบคุมระบบปรับอากาศ ด้านบนคอนโซลมีหลุมเก็บของ ตัวหลุมขึ้นไปนิตออกตัวแรงๆ ของหล่นกระจาย ประกอบข้างคอนโซลกลางด้วยช่องแอร์ทรงเหลี่ยมตั้ง เวลาปิดช่องแอร์แล้วดูสวยงามดี ส่วนช่องแอร์มุมคอนโซลซ้าย-ขวาเป็นทรงกลม แผงหน้าปัดโดยรวมดูเรียบง่ายสะอาดตาใช้งานได้รวดเร็ว

ถัดลงมาเป็นช่องเก็บของขนาดใหญ่และลึกพอควร ด้านหน้าและด้านหลังของคันท้ายมีช่องวางแก้วน้ำหรือขวดน้ำมากถึง 4 ช่อง

คอนโซลฝั่งผู้โดยสารด้านหน้าซ่อนถาดเก็บของไว้อย่างแนบเนียนและใช้ประโยชน์ได้จริง

สะดวกสบายด้วยพวงมาลัยเพาเวอร์ปรับระดับสูง-ต่ำ กระจกมองข้างปรับและพับเก็บด้วยไฟฟ้า กระจกข้างไฟฟ้า เช่นทรลล็อก เบาะหุ้มหนัง ระบบความปลอดภัยมาแบบเหนือชั้นด้วยแอร์แบ็กคู่หน้าและด้านข้างรวม 4 ใบ ทำงานร่วมกับเข็มขัดนิรภัยแบบรัดกลับอัตโนมัติ กระจกข้างป้องกันการหนีบ Jam Protection กุญแจรีโมตคอนโทรลพร้อมระบบกันขโมย

**ไม่ผิดหวังเรื่องความแรงแ**

- โปรยหัวเรื่องแบบนี้ไม่ได้ตั้งใจสวนกระแสหรือประชดราคาน้ำมัน แต่ก็คงปฏิเสธไม่ได้ว่ายังมีอีกหลายคนที่มีความสุขกับการขับรถแรงๆ โดยไม่ได้แข่งกับใคร และไม่ได้เป็นอันธพาลบนท้องถนน แคได้แอบสนุกเล็กๆ กับอัตราเร่งก็ชื่นใจแล้ว



ปัญหาหนึ่งของเครื่องยนต์เทอร์โบคือ อาการรอรอบ หรือ Turbo Lag ถ้าจะแก้ปัญหากด้วยการใช้เทอร์โบตัวเล็ก เพื่อให้ตอบสนองฉับไวในรอบต่ำ เมื่อถึงรอบสูง เร็วแรงก็จะเริ่มเหี่ยว หรือถ้าจะเอาแรงจัด โดยใช้เทอร์โบลูกใหญ่ ก็ต้องรอรอบกับหนอยกว่าจะเร่ง ต้องขอบคุณผู้ผลิตเทอร์โบ ที่คิดค้นเทอร์โบแปรผัน หรือ VGT-Variable Geometry Turbo เพิ่มปรับเปลี่ยนทิศทางอากาศในช่องไอเสียบริเวณรอบๆ ไบโอเสียหรือเทอร์โบน์ รอบต่ำไอเสียมีน้อย ครอบก็จะปรับทิศทางไอเสียให้วิ่งมาปะทะเทอร์โบน์ ด้วยความเร็วที่มากขึ้น ส่งผลให้เทอร์โบน์ หมุนด้วยความเร็วสูงตั้งแต่ออบเครื่องยนต์ต่างๆ



สำหรับคนที่ชื่นชอบอัตราเร่ง ถ้าได้ลองเรนเจอร์ใหม่คงไม่ผิดหวัง เพราะขับเอามันได้ทั้งแรงแบบนุ่มๆ (เพราะกลัวกินน้ำมัน) หรือแรงแบบดุตันก็ยิ่งไหว แต่ต้องทำใจหากต้องแฉะบีบบ่อยขึ้น

เรนเจอร์ใหม่อุ่น 3,000 ซีซี ใช้เครื่องยนต์ใหม่รหัส WEC เป็นแบบดีเซล 4 สูบเรียงวางตามยาว ฉ่ำน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยระบบคอมมอนเรล รััดแรงม้าและแรงบิดด้วยระบบอัดอากาศเทอร์โบชาร์จ พร้อมอินเตอร์คูลเลอร์

ปัญหาหนึ่งของเครื่องยนต์เทอร์โบคือ อาการรอรอบหรือ Turbo Lag ถ้าจะแก้ปัญหาด้วยการใช้เทอร์โบตัวเล็กเพื่อให้ตอบสนองฉับไวในรอบต่ำ เมื่อถึงรอบสูงเร็วแรงก็จะเริ่มเหี่ยว หรือถ้าจะเอาแรงจัดโดยใช้เทอร์โบลูกใหญ่ ก็ต้องรอรอบกันหนอยกว่าจะแรง

ต้องขอบคุณผู้ผลิตเทอร์โบ ที่คิดค้นเทอร์โบแปรผันหรือ VGT-Variable Geometry Turbo เพิ่มปรับเปลี่ยนทิศทางอากาศในช่องไอเสียบริเวณรอบๆ ไบโอเสียหรือเทอร์โบไนท์ รอบต่ำไอเสียมีน้อย ตรีบก็จะปรับ

ทิศทางไอเสียให้วิ่งมาปะทะเทอร์โบไนท์ด้วยความเร็วที่มากขึ้น ส่งผลให้เทอร์โบไนท์หมุนด้วยความเร็วสูงตั้งแต่รอบเครื่องยนต์ต่ำๆ

ไบพัดไอดีหรือคอมเพรสเซอร์ซึ่งอยู่บนแกนเดียวกัน ก็จะอัดอากาศเข้าเครื่องยนต์ได้เป็นจำนวนมากและรวดเร็ว ส่งผลให้เครื่องยนต์ตอบสนองดีตั้งแต่รอบต่ำจรดรอบสูง พร้อมอินเตอร์คูลเลอร์ลดความร้อนไอดี ก่อนเข้ากระบอกสูบ ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเผาไหม้

ครั้งนี้ผู้เขียนขับทดสอบอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงก่อน แล้วจึงขับแบบใช้งานปกติ ระหว่างขับหาอัตราสิ้นเปลืองจะเปลี่ยนเกียร์ที่ระหว่าง 2,000-2,500 รอบ/นาที ยังรู้สึกว่ารถมีอัตราเร่งดี เริ่มไหลขึ้นในช่วงก่อนเปลี่ยนเกียร์ แต่ต้องอดใจไว้ก่อน

### ช่องล่างนุบ (ไปนิด)

- แม้เป็นรถยกสูงคันใหญ่ แต่การขับบนทางเรียบตรงด้วยความเร็วปานกลางถึงความเร็วสูง ก็ให้ความมั่นคงในระดับที่น่าพอใจ บน





ทางด่วนแม้มีลมปะทะด้านข้างก็ไม่มีอาการรวบรวบจนน่ากลัว มาออกอาการยวบยาบิดๆ เวลาขับผ่านผิวถนนที่มีลักษณะเป็นคลื่นลอน เดว่าฟอร์ดอาจตั้งใจเซตช่วงล่างมาให้นุ่ม เพราะเป็นรุ่น 4 ประตูที่เน้นการบรรทุกคนมากกว่าบรรทุกของหนัก ถ้าใช้ความเร็วสูงบ่อยๆ ลงทุนเพิ่มด้วยการเปลี่ยนโช้กอัพที่มีความหนืดมากกว่าเดิมก็จะช่วยเพิ่มความมั่นใจได้มาก

บนทางลาดยางโค้งทั้งกว้างและแคบ ลองใช้ความเร็วสูงกว่าปกติเล็กน้อยประมาณ 100-110 กิโลเมตร/ชั่วโมง พบว่ารถคันนี้ยังสามารถขับผ่านไปได้แบบไม่ต้องลุ้น มีเพียงบางโค้งที่แคบมากๆ ต้องยกคันเร่งและอาศัยการตัดโค้งเข้าช่วย และต้องออกแรงประคองพวงมาลัยมากกว่าเดิม เมื่อลดความเร็วให้เหมาะสมกับสภาพเส้นทางก็จะทำให้การบังคับควบคุมง่ายขึ้น ไม่ต้องตัดโค้งให้เสี่ยงอันตราย และไม่ต้องเหนื่อยดึงพวงมาลัยอีกด้วย

### อัตราสิ้นเปลืองน้ำมันพอใจ

- เป็นอีกครั้งที่ต้องทดสอบในวันหยุดเพราะฟอร์ดให้ควมแบบนี้ ที่กังวลเพราะเส้นทางทดสอบเป็นเส้นทางหลักในออกสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เริ่มต้นด้วยการเติมน้ำมันเต็มถังแบบเขย่าจนกว่าน้ำมันจะไม่ยวบ ช่วงเวลาสายๆ วันเสาร์รถในปั๊มไม่เยอะจึงเขย่าแบบสบายใจ ใช้เวลาเติมเกือบ 20 นาทีจึงแน่ใจว่าเต็มเปี่ยม เติมเพิ่ม 30.575 ลิตร เป็นเงิน 842 บาท ราคาน้ำมันดีเซลลิตรละ 27.54 บาท

ไม่ลืมที่จะเชตศูนย์ก่อนออกเดินทางจากปั๊มเวลา 11.44 น. มุ่งหน้าขึ้นทางด่วนต่อด้วยมอเตอร์เวย์เหมือนเช่นทุกครั้ง ระหว่างไล่ความเร็วขึ้นช้าๆ ก็สังเกตเห็นรอบเครื่องยนต์กับความเร็วไปด้วย โดยเป็นความเร็วที่เกียร์ 5 เร็วสุดไม่เกิน 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ความเร็ว (กม./ชม.)	รอบ/นาที
90	1,900
100	2,100
110	2,400

ช่วงนี้มอเตอร์เวย์และถนนที่ต่อเนื่องไปมีการขยายช่องจราจรทั้งขาไปและขากลับ แต่โชคที่ที่รถไม่ค่อยติด หลังจากขับไปครบ 1 ชั่วโมง (ดูจากนาฬิกาในรถเป็นหลัก) จึงดูมาตรวัดระยะทางซึ่งขึ้นมาถึง 86 กิโลเมตรกว่าๆ เป็นการวัดความเร็วเฉลี่ยแบบคร่าวๆ ไปในตัว



เนื่องจากเป็นวันเสาร์ที่ไม่เร่งรีบ จึงตัดสินใจขับเลยพีระ เซอร์-กิต ไปทางจังหวัดระยองโดยไม่กลับรถไปจอดพักด้านหน้าเหมือนที่เคยทำ ตอนขับผ่านหน้าพีระ เซอร์กิต เป็นเวลา 13.24 น. ระยะทาง 144.6 กิโลเมตร คิดเป็นความเร็วเฉลี่ย 86.76 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ขับต่อไปมุ่งหน้าจังหวัดระยองและเลี้ยวขวาตัดสู่ชายทะเลเพื่อทานอาหารกลางวัน ตอนแรกก็กังวลว่าจะห่างจากพีระ เซอร์-กิต ไปถึงร้านอาหารจะติดหรือต้องขับช้ากว่า 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่ปรากฏว่าทางโล่งพอควร แม้จะมีทางโค้งบ้างก็ถือว่าทดสอบช่วงล่างในตัว รถจอดหน้าร้านเวลา 14.08 น. ระยะทาง 197.1 กิโลเมตร คิดเป็นความเร็วเฉลี่ย 82.12 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขับช้ากว่าช่วงจากกรุงเทพฯ ถึงช่วงผ่านหน้าพีระ เซอร์กิตเล็กน้อย

ขากลับแวะพีระ เซอร์กิต เพราะตอนขาไปสังเกตเห็นว่ามีรถขับเข้า-ออกคึกคักพอควร เข้าไปดูเป็นการแข่งขันโกคาร์ทบนสนามใหม่ที่สร้างเสร็จแล้ว ส่วนในสนามหลักก็มีกิจกรรมของตำรวจ ดูอยู่พักใหญ่จึงออกเดินทางเวลา 15.56 น. ระยะทาง 241.5 กิโลเมตร แวะซื้อของฝากที่จุดพักรถ 17.01 น. ระยะทาง 322.3 กิโลเมตร ความเร็วเฉลี่ย 74.58 กิโลเมตร/ชั่วโมง ออกจากจุดพักรถ 17.13 น. ขับยาวถึงป้อม 18.03 น. ระยะทางรวมทั้งสิ้น 389 กิโลเมตร

ใช้เวลาเต็มและหยุดนานกว่าตอนเดิมครั้งแรกพอสมควร กว่า จะเต็มจนเขย่าไม่ลงต้องเติมเพิ่ม 31.226 ลิตร เป็นเงิน 860 บาท

- อัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเฉลี่ย 12.45 ลิตร/สตร
- ค่าใช้จ่าย 2.21 บาท/กิโลเมตร

ในความเห็นส่วนตัวของผู้เขียนถือว่าพอใจกับอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงระดับ 12 กิโลเมตร/ลิตร เพราะรถคันสูงโย่งขนาดใหญ่ด้านลม แถมต้องลากกระบะขับเคลื่อน 4 ล้อไปด้วย จากการทดสอบอัตราสิ้นเปลืองรถกระบะดีเซลรุ่นใหม่ๆ พบว่าอยู่ในระดับใกล้เคียงกัน แม้อัตราสิ้นเปลืองจะประหยัด แต่เมื่อคำนวณออกมาเป็นค่าใช้จ่ายต่อกิโลเมตรแล้วก็ยังไม่แพงอยู่ดี เนื่องจากน้ำมันราคาแพง

**ฟอร์ด เรนเจอร์ ใหม่ รุกด้วยความแกร่งสไตล์อเมริกัน จุดเด่นเครื่องยนต์แรงบิดสูง DURATORQ 380 สะกิดให้ผู้บริโภคไม่ลืมว่า รถกระบะเมืองไทยไม่ได้มีแค่ 2 ยี่ห้อ**



## NEW FORD RANGER DOUBLE CAB 4WD 3.0 XLT LIMITED

• แบบตัวถัง	กระบะ 4 ประตู
• แบบเครื่องยนต์	ดีเซลคอมมอนเรล 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว เทอร์โบแปรผัน อินเทอร์คูลเลอร์
• ความจุ	2,953 ลิตร
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	96 x 102 มิลลิเมตร
• อัตราส่วนการอัด	18:1
• กำลังสูงสุด	156 แรงม้า (PS DIN) ที่ 3,200 รอบ/นาที
• แรงบิดสูงสุด	380 นิวตัน-เมตร ที่ 1,800 รอบ/นาที
• ระบบส่งกำลัง	ธรรมดา 5 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	4 ล้อ
• ระบบบังคับเลี้ยว	ลูกปืนพร้อมพาวเวอร์
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ พีกนค 2 ชั้น ทอร์ชันบาร์
• ระบบกันสะเทือนหลัง	คานแข็ง แพนชันวอน
• ระบบเบรกหน้า / หลัง	ดิสก์ / ทรัม ปร็อนออโตล ฮีบีที และบีโอ
• ผู้จำหน่าย	บริษัท ฟอร์ด เซลส์ แอนด์ เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด
• โทรศัพท์	0-2686-4000