

TOYOTA HILUX VIGO 2.5iC

เพิ่มสมรรถนะบนความประหยัด

แม้น้ำมันจะแพงขึ้นเรื่อยๆ แต่หลายค่ายก็ยังคงออกรุ่นใหม่ที่มีแรงม้าสูงขึ้น
โตโยต้าปรับตัวตามกระแสด้วยการเพิ่มแรงแบบเครื่องยนต์บลิ๊กลีท หวังให้ผู้บริโภคเบาใจว่า
รถคันนี้มันไม่ดุเดือด ส่วนในการใช้งานจริงจะเป็นอย่างไร...ต้องพิสูจน์

- วีโก้ รถกระบะสายพันธุ์ล่าสุดของโตโยต้า มีเครื่องยนต์ให้เลือกหลากหลายทั้งเบนซิน 2.7 VVT-i และดีเซลคอมมอนเรลเทอร์โบ 2 รุ่นย่อย 2,500 และ 3,000 ซีซี โดยล่าสุดเพิ่มรุ่น 2.5 IC เพิ่มอินเตอร์คูลเลอร์ให้รุ่นเครื่องยนต์ 2,500 ซีซี ขยับสมรรถนะจากเดิม 102 แรงม้าและแรงบิด 20.38 กก.-ม. มาเป็น 120 แรงม้า และแรงบิด 33.11 กก.-ม. มีในตัวถังเหล็กชุบสังกะสี เกียร์ธรรมดา 5 สปีดคลัตช์มือหลัง แบ่งเป็น 2 รุ่นย่อยตามการตกแต่ง 2.5 E (IC) ราคา 574,000 บาท และ 2.5 G (IC) 614,000 บาท

รูปสักษณ์ไม่ต่างจากเดิม

- การเพิ่มรุ่นของโตโยต้าในครั้งนี้ดูไม่ค่อยฮือฮาเท่าที่ควร อาจเพราะแค่เพิ่มในบางตัวถึงเท่านั้น ทั้งที่ดูแล้วน่าจะมียะไรให้เล่นได้มากกว่านี้ ภายนอกของ วีโก้ 2.5 IC สิ่งเดียวที่เพิ่มขึ้นมากคือ ช่องดักลมบนฝากระโปรงหน้า สำหรับระบายความร้อนอินเตอร์คูลเลอร์ที่ติดตั้งเพิ่มไว้บนฝาवालวเช่นเดียวกับรุ่น 3,000 ซีซี และเนื่องจากเป็นรุ่นธรรมดาไม่ได้ยกสูง มุมมองด้านข้างจึงดูแปลกๆ เพราะตัวถังค่อนข้างหนาซุ่มล้อใหญ่แต่ล้อเล็ก 205/70R15 จึงดูแล้วไม่ค่อยสมส่วน ถ้าเข้าไปใช้งานคงไม่ใช่ปัญหา แต่ถ้าเป็นคนรักสวยรักงามอาจต้องเสียเงินเพิ่มค่าล้อและยางชุดใหม่

มิติตัวถังมีความยาว 5,130 มิลลิเมตร กว้าง 1,760 มิลลิเมตร สูง 1,680 มิลลิเมตร ฐานล้อ 3,085 มิลลิเมตร น้ำหนัก ประมาณ 1,530 กิโลกรัม

ภายในอุปกรณ์ครบ

- คันที่ทดสอบเป็นรุ่น 2.5 G อุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ให้มาเกินพอสำหรับรถปิกอัพบรรทุก และเพียงพอสำหรับการใช้งานแทนรถเก๋ง เพราะมีทั้งกระจกไฟฟ้า เช่นทริลลิ่งพร้อมระบบล็อกอัตโนมัติเมื่อความเร็วเกิน 15 กิโลเมตร/ชั่วโมง พวงมาลัยเพาเวอร์ เบาะผู้ขับปรับสูงต่ำ ที่วางแก้วน้ำบนแผงหน้าปัดทั้ง 2 ฝั่ง และใส่ขวดน้ำที่แผงประตู เครื่องเสียงหน้าตาไม่หล่อแต่ใช้งานง่าย และมาครบทั้งวิทยุเทปและซีดี

ช่องแอร์แบ็กบนแผงหน้าปัดฝั่งผู้โดยสาร ถูกตัดแปลงเป็นช่องเก็บของแบบมีฝาปิดดูเรียบร้อยดี เรื่องความปลอดภัยก็ถือว่าพอใช้ มีแอร์แบ็กฝั่งผู้ขับ และเข็มขัดนิรภัยคู่หน้าปรับระดับได้ กุญแจเป็นรีโมตคอนโทรลในตัวพร้อมกันขโมยอิมโมบิไลเซอร์ กระจกหลังมีลวดไล่ฝ้า

พื้นเค็บหลังเบาะหน้า ทำเป็นช่องขนาดใหญ่ 2 ช่อง สำหรับเก็บเครื่องมือและแม่แรง ไม่ได้ทำเป็นเบาะนั่งไว้ให้ แต่ผนังใต้กระจกหลังกลับบุเป็นนวมเหมือนเอาไว้ให้พิงได้ และที่เสาเค็บก็มีช่องเตรียมไว้ให้ร้อยสายเข็มขัดนิรภัย

ย้ำอีกครั้งว่าการนั่งในเค็บเป็นการเสี่ยงอันตราย หากเกิดการชนจะมีโอกาสบาดเจ็บหนักกว่าปกติ และในบางประเทศการนั่งในเค็บหรือที่ 4 ไม่ได้ออกแบบไว้ให้ นั่งถือว่าผิดกฎหมาย แต่เมืองไทยยังไม่มีการกฎหมายเรื่องนี้ คนส่วนใหญ่ซื้อไปแล้วก็ทำเบาะเสริมที่เค็บไว้ นั่ง หรือบางซัวรูมก็เตรียมไว้เป็นของแถมตอนซื้อรถ เพราะเค็บของรถปิกอัพรุ่นใหม่ ๆ ก็กว้างขวางและนั่งได้สบายขึ้นจริง ๆ แต่อย่างไรก็ไม่แนะนำให้นั่งในเค็บ





สปรนจนัดจับพอตัว

• เครื่องยนต์บล็อกนี้ไม่มีรหัส 2KD-FTV เป็นแบบดีเซล 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว คอมมอนเรลเทอร์โบ กระบอกสูบ 92 มิลลิเมตร ช่วงชัก 93.8 มิลลิเมตร ความจุ 2,494 ซีซี อัตราส่วนการอัด 18.5:1 รุ่นแรกไม่มีอินเตอร์คูลเลอร์ มีแรงม้าแค่ 102 ตัวกับแรงบิด 20.38 กก.-ม. เพียงพอสำหรับการใช้งานทั่วไป แต่ดูจะน้อยหน้าไปนิดสำหรับรถปิกอัพยุคใหม่ โดยด้าก็เลยเพิ่มรุ่นอินเตอร์คูลเลอร์ เพิ่มรหัสต่อท้ายรุ่นเครื่องยนต์เป็น 2KD-FTV (I/C) หมายถึง InterCooler

ดูจากสเปกที่ระบุทุกอย่างเหมือนเดิม แต่มีกำลังเพิ่มเป็น 120 แรงม้าหรือ 17.64% ส่วนแรงบิดเพิ่มขึ้นเป็น 33.11 กก.-ม. หรือประมาณ 62.5% นับว่าเพิ่มขึ้นเยอะมากจนสงสัยว่าเพิ่มอินเตอร์คูลเลอร์อย่างเดียว ไม่น่าเพิ่มแรงม้าแรงบิดได้มากขนาดนี้ เค้าว่าเมื่อไอटीเอ็นลงก็อาจจะปรับบูสต์เทอร์โบเพิ่มขึ้นได้อีกเล็กน้อย โดยที่ไม่ต้องยุ่งยากลดอัตราส่วนการอัด

คิดเล่นๆ ต่อไปอีกว่าถ้าเปลี่ยนเป็นเทอร์โบแปรผันที่ใช้ใน 1KD-FTV 3,000 ซีซี

ก็น่าจะเพิ่มได้ทั้งแรงม้าและความรวดเร็วในการตอบสนองที่ดีขึ้น ไม่น่าโตโยต้าอาจเตรียมไว้ไมเนอร์เชนจ์ครั้งต่อไปก็เป็นได้

เครื่องยนต์แรงขึ้นเมื่อจับคู่กับเกียร์ธรรมดา สำหรับการขับรถเปล่าไม่บรรทุก จึงให้ความคล่องตัวในการขับแบบเหลือเฟือ อัตราเร่งจากจุดหยุดนิ่งค่อนข้างสิ้นไหล กัดคันเร่งแบบปกติ เปลี่ยนเกียร์ที่ประมาณ 3,000 รอบ/นาที ไม่ได้ขี้คันเร่งแบบสุดๆ ให้ตำราวจเคือง ก็ทำความเร็วแตะ 170 กิโลเมตร/ชั่วโมงได้แบบไม่ต้องเคี้ยวเข็นหรือลากยาว กัดคันเร่งซ้ารถก็ยังมีแรงไปต่อ แต่รดด้านหน้าเริ่มแน่นจึงถอนคันเร่ง

สำหรับการใช้งานในเมือง แม้ความยืดหยุ่นจะไม่ดีเท่ารุ่น 3,000 ซีซี แต่ก็ไม่ถึงกับอืดอืด เพียงแต่ถ้ามีการเปลี่ยนความเร็วบ่อยๆ หรือขับบนการจราจรที่ความเร็วต่างกันมากๆ ก็ต้องใช้การเปลี่ยนเกียร์เข้าช่วย ถ้าค้างอยู่ในเกียร์สูงและใช้ความเร็วต่ำ รถมจะมีอาการสั่นและไม่ค่อยมีกำลัง ต้องกดคันเร่งนานกว่ารอบจะไล่สูงขึ้น ถึงตอนนั้นรดคันหน้าก็ทิ้งไปไกลแล้ว

การเหยียบคลัตช์และเปลี่ยนเกียร์ไม่ใช่ภาระที่หนักหนา เพราะคลัตช์ไม่หนักแต่ก็ไม่

เบาจนไร้ความรู้สึก ระยะฟรีไม่มาก ผ่อนเท้าออกมานิดเดียวคลัตช์ก็เริ่มจับตัวแล้ว ส่วนคันเกียร์แม้จะดูยาวๆ เกะกะ แต่ก็ใช้งานสะดวกไม่ต้องเอื้อมมือ ระยะเข้าเกียร์ค่อนข้างยาวแต่ก็เข้าได้แม่นยำและเบาแรง แม้ลากรอบสูงก็ยังเข้าเกียร์ได้ง่ายไม่ติดขัด ขับรถเปล่าอาจไม่เห็นความสำคัญ ถ้าบรรทุกหนักแบบเพียบๆ จะเห็นประโยชน์ของการเปลี่ยนเกียร์ที่แม่นยำ เพราะต้องลากรอบสูงกว่าปกติอยู่บ่อยๆ ถ้าเกียร์เข้ายากย่อมเสียจังหวะ

ช่วงล่างเหมาะจากบรรทุก

• ทำใจไว้แล้วว่าป็นรถปิกอัพบรรทุกของ ช่วงล่างย่อมกระด้างกว่ารถปิกอัพ 4 ประตู บรรทุกคน ลองทั้งขับและนั่งก็ไม่ผิดหวังในความแข็ง โดยเฉพาะบนถนนขรุขระที่ช่วงล่างจะมีอาการ 'เต้น' ให้สัมผัสค่อนข้างชัดเจน ยิ่งลงไปนั่งในแค็บที่ไม่มีเบาะรอง เล่นเอาไขมันรอบเอวเดินไม่เป็นจังหวะ แต่อาการเต้นแบบนี้เปลี่ยนโช้กอัพคุณภาพดีทั้ง 4 ตัว ก็น่าจะเอาอยู่

ส่วนอาการกระแทกกระทอนกลับมีไม่มากนัก บนถนนเรียบก็นุ่มนวลและเกาะถนน

ดีพอควร ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะยางมิชลิน แวนปิก ซึ่งเป็นยางลูกผสมระหว่างบรรรทุกคนกับบรรรทุกของ ไม้ไช่ยางรถปิกอัพขนานแท้

ช่วงที่ลองไล่ความเร็วขึ้นไปถึง 170 กิโลเมตร/ชั่วโมง ก็ไม่รู้สึกว่ายตัวรถออกอาการรวบวบจนไม่น่าไว้ใจ การบังคับควบคุมยังถือว่าสบายมือไม่เครียด แต่ก็ไม่แนะนำให้ใช้ความเร็วสูงมาก เพราะยังไ้เป็นรถปิกอัพ หากเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินก็ยังไม่รู้ว่าตัวรถจะมีอาการอย่างไร เพื่อเหลือเผื่อขาดไว้บ้างก็ดี

ระบบเบรคหน้าดิสก์หลังดรัมมีการตอบสนองที่ดี ทั้งที่เบ้นเบรคและการลดความเร็วซึ่งสัมพันธ์กับน้ำหนักเท้า ลองเบรคก่อนเข้าช่วงหนักที่ความเร็วสูง (เอบีเอสยังไม่ทำงาน) ตัวรถไม่มีอาการบิดเบ้ แต่ถ้าผิวถนนมีลักษณะเรียบและเป็นมัน จะมีเสียงกรีดสี้นๆ พอให้คันหน้าเสียไว้ แต่ความเร็วก็ยังลดลงได้ดี

ประหยัดตามคาด

- ถึงช่วงทดสอบความอดทนของคนขับ และทดสอบความประหยัดของตัวรถ กับการใช้ความเร็วหนึ่งๆ 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง และการเติมน้ำมันให้เต็มเปี่ยมทั้งก่อนและหลังขับ





คราวนี้พิเศษนิดเพราะไม่ได้ย้อนกลับมาเติมน้ำมันที่ปั้มเดิม เพราะเริ่มออกเดินทางจากแถวรังสิต ขับขึ้นเหนือไปเรื่อยๆ จนเห็นวาร์กเริ่มโล่งจึงแวะปั้มเพื่อเติมน้ำมันให้เต็มถัง โดยเลือกปั้มค่อนข้างใหญ่เพื่อให้เกาะกะน้อยที่สุด โชคดีเจอเด็กปั้มใจดีก็เลยไม่ค่อยเครียดในการเติมระหว่างเติมเด็กปั้มแนะนำให้สตาร์ทเครื่องยนต์เป็นระยะ เพื่อให้ น้ำมันไหลเวียน แต่ก็ไม่ได้ทำเพราะอยากใช้วิธีเติมเหมือนกันทุกคันคือ เขย่าและหยอดจนเต็มเปี่ยมจริงๆ

นอกจากปั้มเซตศูนย์และขับมุ่งหน้าขึ้นเหนือไปเรื่อยๆ ไม่มีจุดพักที่แน่นอน กะว่าให้ระยะทางขึ้นประมาณ 150 กิโลเมตรแล้วจะขับกลับเพื่อให้ระยะทางรวมประมาณ 300 กิโลเมตร แม้จะเปลี่ยนเส้นทางแต่ยังใช้กติกาดเดิมคือ เปลี่ยนเกียร์ที่ประมาณ 2,000-2,500 รอบ/นาที และพยายามรักษาระดับความเร็วคงที่ 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ถนนที่ใช้ทดสอบบางช่วงมีการทำถนน และมีรถบรรทุกขนาดใหญ่หลายช่วงจึงทำความเร็วคงที่ได้แค่ 80-90 กิโลเมตร/ชั่วโมง ติงตรงๆ ที่ไม่ต้องกังวลเรื่องการหลบลงซ้ายขวามากนัก เพราะเลนซ้ายมีรถใหญ่วิ่งต่อแถวกันยาวเหยียด

เนื่องจากไม่มีจุดพักที่แน่นอน ก็เลยไม่ได้พัก ขับได้ระยะทางประมาณ 170 กิโลเมตร จึงหาที่กลับรถมุ่งหน้าเข้ากรุงเทพฯ ก่อนเข้าเขตชานเมืองดูมาตรวัดระยะทางเกิน 300 กิโลเมตร จึงเริ่มมองหามันน้ำมัน ไม่อยากขับเข้าไปรถติดในเมืองเพราะอัตราลิ้นเปลืองจะเพี้ยน

จากนั้นจึงจอดดับเครื่องยนต์ด้วยระยะทางบนมาตรวัด 328.6 กิโลเมตร เติมน้ำมันเพิ่ม 22.67 ลิตร ก็เต็มเปี่ยม คำนวณอัตราลิ้น

เปลืองได้ 14.49 กิโลเมตร/ลิตร เปรียบเทียบกับรุ่นพรีรันเนอร์ ยกสูงขับเคลื่อน 2 ล้อ ที่เคยทดสอบได้ 12.27 กิโลเมตร/ลิตร ประหยัดกว่า 2.22 กิโลเมตร/ลิตร เพราะขนาดเครื่องยนต์ และรูปทรงของตัวรถ

ย้ำอีกครั้งว่าทดสอบด้วยรถเปล่า ไม่มีน้ำหนักบรรทุก มีแค่ผู้ขับและผู้โดยสาร 1 คน น้ำหนักรวมกันประมาณ 120 กิโลกรัม และขับด้วยความเร็วคงที่ 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง เปิดแอร์ตามปกติ ถ้าใช้งานบรรทุกหนักหรือขับลากรอบสูง ย่อมกินน้ำมันเพิ่มขึ้น

โตโยต้า ไฮลักซ์ วีโก้ 2.5 IC เพิ่มอินเตอร์คูลเลอร์ ยกกระต๊อสมรรถนะไล่จี้รุ่น 3,000 ซีซี เหลือเพื่อสำหรับรถเปล่า เพียงพอสำหรับงานบรรทุกหนัก ภายในดูดีอุปกรณ์ครบ ช่วงล่างเกาะถนนพอตัว และปรับปรุงให้ดีขึ้นได้ไม่ยาก แต่ถ้าจะใช้งานแทนรถเก๋งคงเหนื่อย เพราะรถปิกอัพก็คือรถปิกอัพ



SPECIFICATIONS

TOYOTA **HILUX VIGO 2.5 IC**

• แบบตัวถัง	ปิกอัพตอนครึ่ง
• แบบเครื่องยนต์	ดีเซล 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว คอมมอนเรลเทอร์โบอินเตอร์คูลเลอร์
• ความจุ	2,494 ซีซี
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	92 x 93.8 มิลลิเมตร
• อัตราส่วนการอัด	18.5:1
• กำลังสูงสุด	120 แรงม้า (PS DIN) ที่ 3,600 รอบ/นาที
• แรงบิดสูงสุด	33.11 กก.-ม. ที่ 2,000 รอบ/นาที
• ระบบส่งกำลัง	ธรรมดา 5 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	ล้อหลัง
• ระบบบังคับเลี้ยว	แร็คแอนด์พีนियอนพร้อมพาวเวอร์
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ พีกน 2 ชั้น คอยล์สปริง เทลีสก์กับโคลง
• ระบบกันสะเทือนหลัง	คานแข็ง แหนบซ้อน
• ระบบเบรคหน้า / หลัง	ดิสก์ / ทรัม พร้อมเอบีเอส SUPER LSPV และ LTS
• ผู้จำหน่าย	บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด โทรศัพท์ 0-2305-2000