

ເຢືອນ ອອສຕຣາລີຍາ
ກັດສະອຸ
ISUZU D-MAX
3000 Ddi VGS TURBO



บริษัท ตรีเพอร์ธิวูเซลส์ จำกัด เปิดตัวอีซูซุ ดีแมคซ์ ซูเปอร์คอมมอนเรล รุ่นใหม่ของโลกเป็นครั้งแรกที่เมืองไทย รุกด้วยเครื่องยนต์ใหม่ 4J1-TCX 3000 Ddi VGS Turbo เพิ่มความแรงและคงไว้ซึ่งความประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง พร้อมใช้ส้อมวลชนบันลัดฟ้าพิสูจน์สมรรถนะในสนามทดสอบ Eastern Creek International Raceway เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย ระหว่างวันที่ 8-12 ตุลาคมที่ผ่านมา

อุ่นเครื่องด้วยการท่องเที่ยว

- การเดินทางเริ่มขึ้นในช่วงเย็นของวันที่ 8 ตุลาคม ออกจากสนามบินสุวรรณภูมิสู่นครซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย ด้วยสายการบินไทยเที่ยวบิน TG995 ใช้เวลาเดินทางประมาณ 9 ชั่วโมง ถึงนครซิดนีย์เวลา 6.15 น. ของวันที่ 9 ตุลาคม โดยเวลาของออสเตรเลีย เร็วกว่าไทยประมาณ 3 ชั่วโมง จากนั้นจึงเข้าพักที่โรงแรม The Star City Hotel & Casino มีคาลิไนท์เลี้ยวโยคีที่ด้านล่างของโรงแรม

หลังพักผ่อนคลายความเมื่อยล้าจากการเดินทาง และทานอาหารกลางวันในห้องอาหาร Fortunes Bisto ซึ่งตั้งอยู่ในโรงแรม ในช่วงบ่ายจึงเดินทางไปชมแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของออสเตรเลีย

เริ่มต้นด้วยการทัวร์นครซิดนีย์ เมืองเอกแห่งรัฐนิวเซาท์เวลส์ ชมหาดบอนได (Bondi) ที่มีชาวออสเตรเลียมานั่งนอนอาบแดด ตามด้วยการชมบ้านเรือนของเศรษฐีบนเนินเขา Dudley Page ซึ่งมองเห็นวิวทัศน่อ่าวซิดนีย์

พลาดไม่ได้สำหรับการแวะชมโรงละคร Opera House ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ของเมืองซิดนีย์ มีจุดเด่นที่หลังคาซึ่งออกแบบให้ซ้อนกัน เป็นผลงานการออกแบบของ ยอร์ห์ อุซอน สถาปนิกชาวเดนมาร์ก โดยใช้เวลาก่อสร้างยาวนานถึง 14 ปีกับงบประมาณการก่อสร้างกว่า 100 ล้านเหรียญ เสียหายที่ไปเวลาไม่เหมาะ จุดที่ยืนชมย้อนแสง จึงถ่ายภาพได้ไม่สวยงามัก

จากนั้นเอาใจผู้นิยมการช้อปปิ้งด้วยการพาไปห้าง David Jones, Queen Victoria Building และ Paddy's Market ซึ่งตั้งอยู่ใน China Town เพื่อเลือกซื้อของที่ระลึกเช่น ตุ๊กตาโกอาลา ชนแกะ ไวน์ รวมทั้งเสื้อผ้าแบรนด์เนมอย่าง Roxy, Billabong และ Ripcurl ปิดท้ายวันแรกด้วยอาหารค่ำที่ Star Dragon





ISUZU D-MAX
3000 Ddi VGS TURBO
in AUSTRALIA

เต็มอิ่มกับ NEW ISUZU D-MAX 3000 Ddi VGS TURBO

- 10 ตุลาคม เดินทางไปที่สนามทดสอบ Eastern Creek International Raceway เพื่อทดสอบสมรรถนะของอีซูซุ ดีแมคซ์ ซูเปอร์คอมมอนเรล รุ่นใหม่ของโลก ที่มาพร้อมเครื่องยนต์ใหม่ล่าสุด 3000 Ddi VGS Turbo โดยใช้เวลาอยู่ในสนามทั้งวัน

เริ่มต้นด้วยการบรรยายสรุปแบบการทดสอบ พร้อมมอบเอกสารประกอบ อธิบายกฎกติกาของสนาม จากนั้นจึงแบ่งสื่อมวลชนออกเป็น 2 กลุ่มเพื่อแยกกันทำการทดสอบซึ่งแบ่งเป็น 3 สถานี คือ

- 1 High Speed Circuit
- 2 Skid Pan
- 3 Offroad Track



HIGH SPEED CIRCUIT

• **ควบคุมการทดสอบโดย Mr. Mark Williamson** ใช้ฮุซุ ดิแมคซ์ แค็บไฟร์ 4 ประตู เครื่องยนต์ 3,000 ซีซี Ddi VGS เกียร์อัตโนมัติ ขับเคลื่อน 4 ล้อ เพื่อทดสอบสมรรถนะและอัตราเร่งของเครื่องยนต์ รวมทั้งการทรงตัวในทางตรงและทางโค้งเมื่อใช้ความเร็วสูง โดยจะทดสอบคนละ 3 รอบ มีรถให้ทดสอบ 2 คัน ปล່อยรถห่างกันคันละประมาณ 1 นาที และห้ามแข่งกันโดยเด็ดขาด

ในเอกสารประกอบมีการใช้สีเป็นสัญลักษณ์ สีเขียว สำหรับการเร่งความเร็วบนทางตรง สีแดง สำหรับการเบรกก่อนเข้าโค้ง และสีเหลือง สำหรับการรักษาความเร็วขณะอยู่ในโค้ง และในสนามก็มีป้ายบอกให้เบรกก่อนถึงทางโค้ง

ระหว่างการทดสอบมีเจ้าหน้าที่ประกบไปด้วยเพื่อให้คำแนะนำและสอบถามความรู้สึกของผู้ทดสอบ ส่วนเบาะหลังอนุญาตให้สื่อมวลชนที่ยังไม่ถึงคิวนั่งไปด้วยได้ แต่ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยด้วย

เมื่อถึงคิวของผู้เขียนทดสอบ เข้าไปนั่งในตำแหน่งผู้ขับก็รู้สึกแปลกใจปนทั้ง เพราะเจ้าหน้าที่ซึ่งนั่งอยู่บนเบาะข้างผู้ขับ บอกว่าอย่าเพิ่งออกรถ แต่ให้ตรวจสอบและปรับตำแหน่งเบาะนั่ง พนักพิง พวงมาลัย รวมทั้งกระจกส่องข้างและกระจกส่องหลังให้เหมาะสมก่อน โดยปล่อยให้ใช้เวลาในช่วงนี้ อย่างเต็มที่ ไม่มีการเร่งรัดแต่อย่างใด

เนื่องจากในช่วงการบรรยายกติกา มีการระบุและย้ำไว้ชัดเจนว่าห้ามใช้ความเร็วเกิน 110 กม./ชม. การทดสอบในช่วงทางตรงรอบแรก เมื่อความเร็วถึงประมาณ 110 กม./ชม.ผู้เขียนจึงยังเข้าไว้ไม่กดคันเร่งต่อ แต่เจ้าหน้าที่บอกให้กดคันเร่งต่อ ในรอบต่อไปในช่วงทางตรงจึงทำความเร็วสูงสุดได้ประมาณ 140-150 กม./ชม.

จริงๆ แล้วบนทางตรงน่าจะทำความเร็วสูงกว่านี้ แต่เจ้าหน้าที่สั่งถอนเท้าออกจากคันเร่งล่วงหน้าก่อนถึงโค้งหลายสิบเมตร โดยให้ค่อยๆ ถอนคันเร่งเพื่อลดความเร็วอย่างนุ่มนวล ไม่ให้รถมีอาการหน้าทิ่มจากการลดความเร็วกะทันหัน จากนั้นนั่นจึงค่อยๆ เพิ่มน้ำหนักลงบนแป้นเบรก เมื่อได้ความเร็วที่ปลอดภัยแล้วก็จะรักษาความเร็วนั้นไว้ตลอดการเข้าโค้ง ไม่เพิ่มหรือลดความเร็วขณะอยู่ในโค้ง

ในเส้นทางการทดสอบมีโค้งกว้างอยู่ 2 จุด แต่ใช้ความเร็วได้ไม่สูงเพราะเจ้าหน้าที่สั่งให้ยกคันเร่งและเบรกก่อนถึงโค้งไกลมาก (เพื่อความปลอดภัย) ตัวรถจึงไม่ออกอาการผิดปกติใดๆ สามารถควบคุมรถให้วิ่งไล่ไปตามโค้งได้สบาย ไม่ต้องออกแรงดึงพวงมาลัยมากนัก ตัวรถแม้เป็นรุ่นยกสูงขับเคลื่อน 4 ล้อ แต่ก็ไม่มีอาการโคลงให้สัมผัส อาจเพราะไม่ได้ใช้ความเร็วสูง ส่วนบนทางตรงใช้ความเร็วระดับ 140-150 กม./ชม. ได้สบาย

หลังจากออกจากโค้งเจ้าหน้าที่สั่งให้ยกคันเร่งเพิ่มความเร็ว พบว่าเครื่องยนต์มีการตอบสนองที่ดีแม้เป็นเกียร์อัตโนมัติ โดยเฉพาะในช่วงเกิน 2,000 รอบ/นาที อัตราเร่งจะพุ่งไปตามน้ำหนักเท้า ถือว่าเหลือเฟือสำหรับการขับรถเปล่า





SKID PAN

• **ควบคุมการทดสอบโดย Mr. Anthony Robson รถที่ใช้ในการทดสอบคือ อีซูซุ ดีแมคซ์ แด็บไฟร์ เอสแอลเอ็กซ์ 3000 Ddi เกียร์อัตโนมัติ เพื่อทดสอบการยึดเกาะถนน การทรงตัว รวมทั้งการทำงานของเบรกเอบีเอส**

สนามนี้มีการวางกรวยยางหรือไพลอนเพื่อกำหนดทิศทางการวิ่ง และฉีดน้ำทั่วพื้นสนามเพิ่มความลื่น เริ่มต้นจุดสตาร์ทเข้าสู่สลาลอมกว้าง ตามด้วยโค้งขากว้างและเข้าสู่วงเวียนขวา โดยต้องวนรอบวงเวียน 1 รอบ จากนั้นจึงเข้าทางตรง และเมื่อถึงจุดเบรกก็ต้องกระแทกเบรกเต็มแรงเพื่อให้เอบีเอสทำงาน สถานีนี้ใช้ขับคนละ 3 รอบ โดยรอบแรกต้องขับช้า ๆ เพื่อสำรวจเส้นทางก่อน ในรอบต่อไปจึงใช้ความเร็วได้

เจ้าหน้าที่ซึ่งนั่งไปด้วยเปิดโอกาสให้เลือกใช้ได้ทั้งระบบขับเคลื่อน 4 ล้อ หรือขับเคลื่อน 2 ล้อ เพื่อเปรียบเทียบอาการของตัวรถ ระหว่างรถขับเคลื่อนสองล้อมีล้อขับเคลื่อนที่ขับเคลื่อนเพลาหน้า ลองใช้ระบบขับเคลื่อน 2 ล้อ และใช้ความเร็วค่อนข้างสูง ปรากฏว่ารถหมุนในช่วงวงเวียน ผู้เขียนจึงตัดสินใจว่าใช้ระบบขับเคลื่อน 4 ล้ออย่างเดียวจะดีกว่า เพราะไหน ๆ ก็มีมาให้แล้ว

เนื่องจากยืนมองคนอื่นทดสอบอยู่หลายรอบ จึงพอจะจำทางได้บ้าง รวมทั้งเส้นทางก็ไม่วุ่นมากนัก รอบแรกที่ขับออกไปจึงใช้ความเร็วค่อนข้างสูง ในช่วงสลาลอมและโค้งขากว้าง ตัวรถมีอาการโยน

ออกนอกโค้งบ้าง แต่ไม่ถึงกับปัดเบี่ยงเสียการทรงตัว เช่นเดียวกับช่วงวงเวียนที่รถไม่ปัด แต่จะแกว่งออกห่างไพลอนมากขึ้นเมื่อใช้ความเร็วสูงขึ้น ต้องออกแรงดึงพวงมาลัยมากขึ้น

ในรอบหลังเมื่อคุ้นเคยเส้นทางและชินกับอาการของตัวรถ จึงเพิ่มความเร็วให้สูงขึ้น ในช่วงสลาลอมก็ยังไม่มีอาการใดๆ แต่ในช่วงวงเวียนเมื่อกดคันเร่งหนัก ๆ ขณะอยู่ในวงเวียน ท้ายรถจะมีอาการปัดเล็ก ๆ แก้ไขไม่ยากแค่หมุนพวงมาลัยไปทางซ้ายนิด ๆ ก็ควบคุมได้แล้ว

ออกจากวงเวียนเข้าสู่ทางตรง มีระยะทางให้เร่งความเร็วแค่ช่วงสั้น ๆ ก็ถึงป้ายบอกให้เบรก ผู้เขียนกระแทกเบรกเต็มแรง เอบีเอสทำงาน แต่ความรู้สึกสั่นสะท้านที่เบ้นเบรกมีให้สัมผัสเพียงเล็กน้อยเท่านั้น รวมทั้งเสียงและความสั่นสะเทือนจากการจับปล่อยของเบรกก็ไม่มีมากนัก ตัวรถไม่มีอาการปัดเบี่ยงหรือเสียการทรงตัว ไม่ต้องเลี้ยงพวงมาลัยเพื่อแก้อาการ แคंपระคองพวงมาลัยเป็นแนวตรง รถก็หยุดได้โดยไม่หวาดเสียว นับว่าเอบีเอสทำงานตามหน้าที่ได้ดี

การขับทดสอบในสถานีนี้ ใช้ความเร็วสูงเกินระดับการใช้งานปกติ จึงพอจะมั่นใจได้ว่าในการใช้งานทั่วไป เมื่อผู้ขับเห็นสภาพเส้นทางเปียกชุ่มไปด้วยน้ำ ย่อมจะเพิ่มความระมัดระวังและใช้ความเร็วต่ำลง เมื่อบวกกับประสิทธิภาพของระบบขับเคลื่อน 4 ล้อ ก็น่าจะเพิ่มความมั่นใจและเพิ่มความปลอดภัยได้มาก



OFFROAD TRACK

• **ควบคุมการทดสอบโดย Mr. Tony Regan รถที่ใช้ในการทดสอบ อีซูซุ ดีแมคซ์ เค็บบีโพร แอลเอส 3000 Ddi VGS Turbo เกียรติโนมัติ และอีซูซุ ดีแมคซ์ โรดิโอ แอลเอส 2500 Ddi เกียรติธรรมดา เพื่อทดสอบสมรรถนะของระบบขับเคลื่อน 4 ล้อ**

หลังอิมมอร์ยกับอาหารกลางวัน ก็แก๊งด้วยสภาพที่สุดท้ายเป็นการขับแบบออฟโรด ไม่ได้เห็นความทุรกันดารของพื้นผิว แต่เน้นเนินสูงชันเพื่อแสดงพลังจุดลากของเครื่องยนต์และระบบขับเคลื่อน 4 ล้อ ทั้งในการปีนไต่และใช้เป็น Engine Brake ขณะลงทางชัน ลดภาระระบบเบรก ป้องกันผ้าเบรกไหม้หรือ Fade

รูปแบบสนามส่วนใหญ่เป็นทางเรียบ มีไฮไลต์อยู่ 3 จุด คือทางลงเนินต่อด้วยโค้งหักศอกซ้ายต่อเนื่องด้วยเนินชัน เดว่าผู้ออกแบบสนามไม่ต้องการให้เร่งส่ง แต่ต้องการให้รถเกือบหยุดนิ่งก่อนขึ้นเนินซึ่งมีความชันระดับมองไม่เห็นทางด้านหน้า ต้องอาศัยเชือกที่ซึ่งไว้ด้านข้างเป็นตัวกำหนดทิศทาง

จุดต่อมาเป็นทางลงเนินชัน เจ้าหน้าที่ให้ใช้เกียร์ต่ำและไม่ต้องใช้เบรก ให้เครื่องยนต์และอัตราทดเกียร์เป็นตัวหน่วงความเร็วของรถ ซึ่งมีประโยชน์ในการใช้งานจริง ช่วยลดภาระและความร้อนของระบบเบรก

หลังจากลงเนินชันก็จะต่อเนื่องด้วยโค้งขวาแคบและขึ้นเนินตรงนี้ง่ายกว่าการขึ้นเนินแรกตรงที่สามารถใช้การเลี้ยงคันเร่งให้คงที่กึ่งกลางลงเนิน รถก็จะไต่ขึ้นเนินได้เอง หลังจากขึ้นไปถึงยอดเนินก็จะพบกับทางเรียบ สามารถปลดเป็นระบบขับเคลื่อน 2 ล้อด้วยการเข้าเกียร์ว่างและกดสวิตช์บนคอนโซลกลาง จากนั้นจึงเข้าสู่จุดสิ้นสุด

การออกแบบให้สลับระบบขับเคลื่อนระหว่าง 2H 4H และ 4L ด้วยการกดสวิตช์ไฟฟ้า Touch-On-The-Fly จากเดิมที่ต้องสั่งงานผ่านคันเกียร์พิเศษ ทำให้การใช้งานมีความสะดวกยิ่งขึ้น เปลี่ยนจาก 2H และ 4H ได้ที่ความเร็วไม่เกิน 100 กม./ชม. แม้ผู้เขียนจะไม่คุ้นเคยกับรถขับเคลื่อน 4 ล้อ ก็สามารถใช้งานได้อย่างคล่องแคล่วตั้งแต่ครั้งแรกที่ขับ

สถานที่นี้ได้ขับดีแมคซ์ 2 รุ่นเปรียบเทียบกัน รอบแรกขับรุ่น 3,000 ซีซี Ddi VGS Turbo เกียรติโนมัติ พบว่ามีกำลังจุดลากเหลือเฟือ ออกจากจุดปล่อยรถด้วยระบบขับเคลื่อน 2 ล้อไปถึงช่วงที่ขึ้นเนินชันจุดที่ 1 เจ้าหน้าที่ให้ลองขึ้นด้วย 4H โดยเน้นเรื่องการรักษาความเร็วให้หนึ่ง ไม่กดคันเร่งกระชากความเร็ว เพราะจะทำให้ล้อฟรีสูญเสียการยึดเกาะ เมื่อขึ้นไปได้ครึ่งทางจึงเปลี่ยนเป็น 4L กดคันเร่งเบาๆ รถก็ไต่ขึ้นเนินชันได้อย่างสบาย

เช่นเดียวกับช่วงลงเนินชัน เกียร์อยู่ในตำแหน่ง 4L แล้วไม่ต้องกดเบรก รถก็ไหลลงเนินด้วยความเร็วต่ำ จากนั้นเข้าโค้งขวาแล้วขึ้นเนินอีกครั้งด้วยเกียร์เดิม รถก็ขึ้นเนินได้สบาย

จากนั้นเปลี่ยนมาขับดีแมคซ์ โรดิโอ แอลเอส 2500 Ddi เกียรติธรรมดา ผู้เขียนรู้สึกกังวลเล็กน้อยเพราะกลัวจะออกตัวแล้วเครื่องยนต์ดับ เพราะในชีวิตประจำวันก็ขับแต่รถเกียร์อัตโนมัติ

การขับผ่านทั้ง 3 จุดสำคัญ ไม่ได้ยากลำบากกว่ารุ่น 3,000 ซีซีแต่อย่างใด เพียงแต่ต้องกังวลเรื่องการเหยียบและปล่อยคลัตช์เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะตอนลงเนินซึ่งเจ้าหน้าที่อาจสังเกตอาการผู้เขียนว่าไม่ค่อยคุ้นกับเกียร์ธรรมดา ก่อนลงเนินจึงย้ำว่าเข้าเกียร์ 1 (4L) แล้วปล่อยคลัตช์ให้สุด ไม่ต้องเหยียบคลัตช์ไว้รถก็จะพุ่งลงเนินด้วยความเร็วสูงชัน หรือไม่ก็ต้องเหยียบเบรกช่วย ซึ่งผิดวัตถุประสงค์ของการทดสอบในช่วงนี้

หลังเสร็จสิ้นการทดสอบก็เดินทางกลับที่พัก เพื่อเตรียมตัวเข้าสู่งานเลี้ยงรับรอง ณ ห้องจัดเลี้ยงของโรงแรม ก่อนจะแยกย้ายกันไปพักผ่อนตามอัธยาศัย

เยือนสวนสัตว์ทะเล: Blue Mountains

• วันรุ่งขึ้น 11 ตุลาคม เป็นโปรแกรมท่องเที่ยวลวันๆ เริ่มต้นช่วงเช้าด้วยการเดินทางไปที่สวนสัตว์ Featherdale Wildlife Park เพื่อชมสัตว์พื้นเมืองของประเทศออสเตรเลียเช่น โคอาลา จิงโจ้ และนกอีมู เนื่องจากเป็นช่วงปิดเทอม จึงเห็นผู้ปกครองพาเด็กๆ ไปเที่ยวสวนสัตว์กันเป็นจำนวนมาก เป็นการปลูกฝังให้เด็กรักสัตว์ไปในตัว

เติมพลังด้วยอาหารจีน ณ ห้องอาหาร Canton Palace ก่อนเดินทางสู่นอุทยานแห่งชาติ Blue Mountains สถานที่ท่องเที่ยวติดอันดับของออสเตรเลีย ด้วยมีหมอกสีน้ำเงินซึ่งเกิดจากแสงอาทิตย์ที่กระทบกับไอระเหยของต้นยูคาลิปตัส แต่ด้วยสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนไป ภูเขาจึงดูไม่เป็นสีน้ำเงินเท่าไร

ชมยอดเขาในตำนาน Three Sisters มีเรื่องเล่าว่าสมัยโบราณมีพ่อมดคนหนึ่ง มีลูกสาวสวย 3 คน เนื่องจากกลัวว่าจะมีคนมาอยู่กับลูกสาว เมื่อพ่อมดไปนอกบ้านก็จะสาปลูกสาวทั้ง 3 คนให้กลายเป็นหินปรากฏว่าพ่อมดทำไม่เท่าวิเศษหาย ลูกสาวทั้ง 3 จึงกลับร่างเดิมไม่ได้และกลายเป็นหินจนถึงปัจจุบัน ส่วนพ่อมดก็แปลงร่างเป็นนกอินทรีเพื่อบินหาไม้เท้า



ISUZU D-MAX 3000 Ddi VGS TURBO in AUSTRALIA

NEW ISUZU D-MAX 3000 Ddi VGS TURBO

เติบโตสมรรถนะบนพื้นฐานความประหยัด

• อีซูซุ ดีแมคซ์ และอีซูซุ มิว-เซเวน เพิ่มทางเลือกด้วยเครื่องยนต์ใหม่ 3000 Ddi VGS TURBO เปี่ยมสมรรถนะในการขับเคลื่อน และคงไว้ซึ่งความประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง อันเป็นเอกลักษณ์ของอีซูซุ



3000 Ddi VGS TURBO เป็นแบบดีเซล 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว คอมมอนเรล เทอร์โบแปรผัน พร้อมอินเตอร์คูลเลอร์ มีความจุ 2,999 ซีซี ให้กำลังสูงสุดถึง 163 แรงม้า ที่ 3,600 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุดแบ่งเป็น 2 ระดับความขึ้นอยู่กับระบบส่งกำลัง ในรุ่นเกียร์ธรรมดา 5 จังหวะ มีแรงบิดสูงสุด 360 นิวตัน-เมตร ที่ 1,800-2,800 รอบ/นาที และรุ่นเกียร์อัตโนมัติ 4 จังหวะ มีแรงบิดสูงสุด 333 นิวตัน-เมตร ที่ 1,600-3,200 รอบ/นาที



VGS TURBO หัวใจของความแรง

• หัวใจของความแรงอยู่ที่เทคโนโลยีเทอร์โบแปรผัน หรือ VGS TURBO รุ่น RHV5 ซึ่งเป็นเทคโนโลยีล่าสุดแบบ Center-Mounted Actuator ออกแบบให้มีชิ้นส่วนน้อยและไม่ซับซ้อน มีขนาดกะทัดรัด และที่สำคัญมีความทนทานสูง

ชุดกลไกปรับทิศทางไอเสียได้รับการติดตั้งไว้ตรงกลางระหว่างไพบัตเทอร์โบทั้ง 2 ข้าง ทำงานด้วยระบบสัญญาณและควบคุมด้วยไฟฟ้า จึงปรับองศาของไพบัตได้อย่างละเอียด เหมาะสมกับปริมาณไอเสียในทุกความเร็วรอบ ช่วยให้เทอร์โบตอบสนองการทำงานได้อย่างรวดเร็วแม่นยำ

ข้อดีของ Center-Mounted Actuator คือมีความทนทานมากกว่าเทอร์โบทั่วไปที่ใช้เทคโนโลยีเดิม Rear-Mounted Actuator ที่มีชิ้นส่วนซับซ้อนติดตั้งอยู่ด้านหลังเทอร์โบ และมีการตอบสนองช้า

เนื่องจากมีระบบแปรผันที่ฉับไว เทอร์โบของอีซูซุจึงสามารถเลือกใช้เทอร์โบไนหรือไพบัตไอเสียขนาดใหญ่ขึ้นได้ โดยไม่ต้องกลัวว่าจะมีอาการรอรอบหรือ Turbo Lag จึงช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการอัดอากาศ ช่วยให้เครื่องยนต์ได้รับไอดีมากขึ้น เพิ่มกำลังและแรงบิด ส่งผลถึงการตอบสนองที่ดีในทุกความเร็วรอบ

จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยอิเล็กทรอนิกส์

• อีซูซุเป็นบริษัทรถยนต์รายแรกในเมืองไทยที่ใช้เทคโนโลยีการจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยระบบคอมมอนเรลแรงดันสูง Super High-Pressure 180 เมกะปาสคาล ควบคุมปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยจ่ายน้ำมันแบบ Just-on-Demand ช่วยให้เครื่องยนต์ได้รับน้ำมันเชื้อเพลิงในปริมาณที่เหมาะสมตลอดการทำงาน ส่งผลให้การเผาไหม้หมดจด ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทุกหยดอย่างคุ้มค่า

จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าสู่ห้องเผาไหม้อย่างแม่นยำ ด้วยหัวฉีดอิเล็กทรอนิกส์ที่พัฒนาขึ้นใหม่ เพื่อให้ทันต่อแรงดันสูงและมีการตอบสนองที่รวดเร็ว

อินเตอร์คูลเลอร์ขนาดใหญ่

• ไลตีที่ถูกอัดมาจากเทอร์โบ ก่อนเข้าสู่ห้องเผาไหม้จะได้รับการระบายความร้อนด้วยอินเตอร์คูลเลอร์ขนาดใหญ่ พร้อมครีบบระบายอากาศที่ได้รับการออกแบบมาเป็นพิเศษ มีน้ำหนักเบาแต่เปี่ยมด้วยประสิทธิภาพในการระบายความร้อน ช่วยลดอุณหภูมิของไอดีทำให้มีความหนาแน่นมากขึ้น เพิ่มประสิทธิภาพการเผาไหม้ เพิ่มสมรรถนะและลดอัตราสิ้นเปลือง



ช่องดักอากาศบนฝากระโปรงหน้าแบบ Build-In มีขนาดใหญ่สัมพันธ์กับขนาดของอินเตอร์คูลเลอร์ ในขณะที่ตัวก็มีความกลมกลืนกับรูปลักษณ์ภายนอก และลดเสียงดังของลมปะทะขณะใช้ความเร็วสูง รวมทั้งไม่บดบังทัศนวิสัยด้านหน้า



หลากหลายความเหนือชั้น

- อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ สื่อสารและสั่งงานผ่านระบบประมวลผล Hi-Speed Inter-Communication ที่มีความแม่นยำและจับใจ ลดค่าใช้จ่ายด้วยการออกแบบไฟไล้กรองน้ำมันเชื้อเพลิงสามารถเปลี่ยนเฉพาะตัวไล้กรองได้ พร้อมสัญญาณไฟเตือนเมื่อหมดอายุการใช้งาน

ใหม่ด้วยระบบ Fuel Cooler ลดอุณหภูมิของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ไหลกลับถึง ยึดอายุการใช้งานอุปกรณ์ในระบบจ่ายเชื้อเพลิง ทนทานด้วยเสื้อสูบ Melt-in Liner ชุบแข็งแบบเหนียวนำด้วยคลื่นความถี่สูง High Frequency Induction Hardening เวกลักษณะของอีซูซุ ขับเคลื่อนแคมชาฟต์ด้วยโซ่แทนสายพาน มั่นใจได้ในความทนทาน ลดโอกาสสายพานขาดซึ่งเป็นสาเหตุให้เครื่องยนต์เสียหายหนัก

ระบบส่งกำลังใหม่

- นอกจากการปรับปรุงระบบต่างๆ ของเครื่องยนต์แล้ว อีซูซุยังพัฒนาระบบส่งกำลังใหม่ทั้งหมด เพื่อให้รองรับและถ่ายทอดกำลังจากเครื่องยนต์ได้สมบูรณ์แบบยิ่งยวดด้วย

เกียร์ธรรมดารุ่น MUX ออกแบบโครงสร้างเกียร์แบบ Load Reduction ลดภาระการทำงานของชุดเฟืองเกียร์ รองรับแรงบิดมหาศาลจากเครื่องยนต์ได้ มีความทนทาน ขนาดกะทัดรัดและน้ำหนักเบา

ร่องน้ำมัน (Oil Catcher) ออกแบบพิเศษด้วยเทคโนโลยีเฉพาะของอีซูซุ ช่วยให้น้ำมันผ่านเข้าไปยังจุดที่มีความร้อนสูงภายในเกียร์ จึงระบายความร้อนได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมด้วยครีบบระบายความร้อนด้วยอากาศ (Cooling Fin) ที่มีขนาดใหญ่ และติดตั้งอยู่ในตำแหน่งที่รับลมได้ดี

ชุดแหวนเบียดเฟืองหรือชิงโครเมซผลิตด้วยวัสดุ Carbon Composite เทคโนโลยีเดียวกับรถสปอร์ตแรงม้าสูง ทนทานกว่า เหมาะกับเครื่องยนต์ที่มีแรงบิดสูง พร้อมแผ่นคลัตช์ขนาดใหญ่ 275 มม. ถ่ายทอดกำลังได้อย่างมีประสิทธิภาพ



เกียร์อัตโนมัติ Maxmatic III 4 จังหวะพร้อมโอเวอร์ไดรฟ์ และระบบ New Torque Management ควบคุมและสั่งงานด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ พร้อมกล่องควบคุม TCM หรือ Transmission Control

Module Version 7 ทำงานร่วมกับกล่องสมองกลอัจฉริยะ EMC หรือ Engine Control Module ควบคุมจังหวะเปลี่ยนเกียร์ตามรอบเครื่องยนต์ ส่งผลให้การเปลี่ยนเกียร์มีความแม่นยำจับใจและนุ่มนวลตอบสนองการขับในทุกรูปแบบ

เสริมประสิทธิภาพด้วยระบบ Adaptive Grade Logic Control เพิ่มความสามารถในการประมวลผลระบบ Multi-Stage Lock Up ลดการสูญเสียกำลังในเกียร์ 3 และ 4 ช่วยประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง และลดความสึกหรอในชุดเกียร์

เพิ่มความมั่นใจในการเปลี่ยนเกียร์ด้วย New Power Mode พร้อมระบบ 3rd Start Mode ป้องกันการลื่นไถลเมื่อออกรถบนทางลื่น

ในรุ่นขับเคลื่อน 4 ล้อ เป็นแบบ Part Time สามารถเลือกใช้งานได้ทั้งขับ 2 ล้อ หรือ 4 ล้อ เหมาะสมกับทุกสภาพการใช้งาน ลดการสึกหรอที่ไม่จำเป็น และช่วยประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง

ระบบ Shift-On-The-Fly ควบคุมการเลือกรูปแบบการขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้าสมบูรณ์แบบสามารถสลับจาก 2H และ 4H ได้ด้วยการกดสวิทช์บนแผงหน้าปัด ที่ความเร็วไม่เกิน 100 กม./ชม. ชุดเกียร์ Transfer พร้อมระบบตัดต่อเพลาน้ำแบบมอเตอร์ และระบบส่งกำลังที่เพลาชับหน้าแบบโซ่ มีงานทำงานที่เงียบกว่า และระบบเฟืองท้ายลิ้มเด็ดสลีป แก้ปัญหาล้อหมุนฟรี เพิ่มกำลังจุดลากหาคิดหล่ม





• **เข้าสู่ Scenic World ซึ่งประกอบด้วยการเที่ยวชมธรรมชาติใน 4 รูปแบบ คือ**

Scenic Skyway ซึ่งเป็นกระเช้าลอยฟ้าระหว่างหุบเขา พื้นที่กระเช้าเป็นกระจกใสมองเห็นธารน้ำตกซึ่งอยู่ด้านล่าง

Scenic Railway รถรางที่มีความชันเป็นพิเศษ ระยะทาง 415 เมตร รองรับผู้โดยสารได้ 84 คน นำไปสู่ผืนป่าด้านล่าง ที่มีความอุดมสมบูรณ์ ตามด้วยการเดินไปตามทางธรรมชาติ Scenic Walkway และปิดท้ายด้วย Scenic Cableway เพื่อกลับสู่ด้านบน

ปิดท้ายด้วยอาหารค่ำสุดหรูบนเรือ Captain Cook Cruise Sydney 2000 ชมบรรยากาศยามค่ำคืนของอ่าวซิดนีย์ แก้มด้วยอาหารรสเลิศ บนดาดฟ้าเรือเป็นสถานที่ซึ่งเหมาะกับการชมทิวทัศน์ แม้ต้องต่อสู้กับความหนาวเย็นของอากาศและลมที่พัดแรง แต่ก็นับว่าคุ้มค่าอย่างยิ่ง







3349



ปิดท้ายด้วย Sydney Tower

- วันสุดท้าย 12 ตุลาคม เดินทางไปยัง Sydney Aquarium พิพิธภัณฑ์สัตว์น้ำขนาดใหญ่ ซึ่งมีอุโมงค์ใต้น้ำให้ผู้เข้าชมได้สัมผัสชีวิตของสัตว์น้ำกว่า 5,000 ชนิดกันอย่างใกล้ชิด

ปิดท้ายด้วยการชมทิวทัศน์รอบเมืองซิดนีย์จากมุมสูงบน Sydney Tower จากนั้นจึงแวะทานอาหารจีนที่ห้องอาหาร China Palace ก่อนมุ่งหน้าสู่สนามบินซิดนีย์และกลับเมืองไทยโดยสวัสดิภาพด้วยเที่ยวบิน TG996



ISUZU D-MAX
3000 Ddi VGS TURBO
in AUSTRALIA

ขอบคุณ

บริษัท ตรีเพรชธิษฐภัณฑ์ จำกัด

ที่อำนวยความสะดวก

ตลอดการเดินทาง



ISUZU D-MAX 3000 Ddi VGS TURBO

• แบบตัวถัง	ปีกอัททอนครึ่ง • สีประตู่
• แบบเครื่องยนต์	4 สูบ คอมมอนเรล ทอร์โบแปรผัน อินเทอร์คูลเลอร์
• ความจุ	2,999 ลิตร
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	95.4 x 104.9 มิลลิเมตร
• อัตราส่วนการอัด	17.5:1
• กำลังสูงสุด	163 แรงม้า ที่ 3,600 รอบ/นาที
• แรงบิดสูงสุด	360 นิวตัน-เมตร ที่ 1,800-2,800 รอบ/นาที • 333 นิวตัน-เมตร ที่ 1,600-3,200 รอบ/นาที
• ระบบส่งกำลัง	ธรรมดา 5 จังหวะ • อัตโนมัติ 4 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	ล้อหลัง
• ระบบบังคับเลี้ยว	แร็คแอนด์พีนีเยนพร้อมพาวเวอร์
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ ปีกนก 2 ชั้น พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบกันสะเทือนหลัง	คานแข็ง แพนชชั่น
• ระบบเบรคหน้า / หลัง	ดิสก์/ดรัม พร้อมเอบีเอส และอีบีที
• ผู้จำหน่าย	บริษัท ตรีเพรชธิษฐภัณฑ์ จำกัด
• โทรศัพท์	0-2966-2111, 0-2966-2222