

ขบวนการความหรูสัมพัลความแรงจาก Bentley

ถ้าเป็นเมื่อก่อน เวลาพูดถึงเบนทลีย์ สิ่งที่จะต้องนึกถึงตามมาก็คือ โรลล์ส-รอยซ์ เพราะทั้ง 2 แบรินด์เป็นเงาตามตัวของกันและกัน ก่อนที่จะถูกแบ่งขายไปให้กับบริษัทรถยนต์เยอรมนี ทั้ง 2 ราย คือ โพล์คสวาเกน และบีเอ็มดับเบิลยู ซึ่งถือเป็นจุดเปลี่ยนที่ทำให้ทั้ง 2 แบรินด์แยกขาดจากกัน อย่างชัดเจน ไม่เฉพาะในเชิงบริหารเท่านั้น แต่ยักรวมถึงในเชิงวิศวกรรมอีกด้วย

Diamond Series Tour

• จะเห็นได้จากรถยนต์รุ่นใหม่ ๆ ของเบนทลีย์ที่เปิดตัวขายในช่วงปี 2003 เป็นต้นมาไม่ได้เป็นรถยนต์คันเดียวกับที่ขายผ่านแบรินด์โรลล์ส-รอยซ์เหมือนกับในอดีต ซึ่งสายพันธุ์คอนติเนนตัลทั้งรุ่นคูเป้ ซีดานในชื่อคอนติเนนตัล ฟลายอิง สปอร์ และเปิดประทุนในชื่อคอนติเนนตัล จีทีซี ถือเป็นหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงการแยกขาดจากโรลล์ส-รอยซ์มาสู่โพล์คสวาเกนอย่างชัดเจน

สำหรับในเมืองไทย มีโอกาสสัมผัสสัมผัสกับสมรรถนะบนความหรูของเบนทลีย์ยุคใหม่ภายใต้การนำเข้าไปของบริษัท เอเอเอส ออโต้ เซอร์วิส จำกัด และเมื่อปลายเดือนธันวาคมที่ผ่านมา ทางเอเอเอสได้จัดให้สื่อมวลชนได้มีโอกาสทดลองความแรงของขุมพลัง W12 6,000 ซีซี ในระดับกว่า 500 แรงม้าบนตัวถังซีดาน และคูเป้ของคอนติเนนตัล พร้อมกับการเปิดตัวเวอร์ชันสุดพิเศษอย่าง Diamond Series ที่มีผลิตจำนวนจำกัด

นอกจากนั้น ยังโชว์ตัวแข่งระดับตำนาน Speed 8 ซึ่งเป็นหนึ่งเดียวหลังเข้าสู่ศตวรรษใหม่ ที่สามารถเบรกความแรงของออตโตในสนามแข่งเลอมังส์ได้ เมื่อบรรดา Bentley Boys ขับพาคัวซ์ในการแข่งเลอมังส์ 24 ชั่วโมงปี 2003 และถือเป็นการสร้างความต่างพร้อมให้กับการทำสถิติของออตโตซึ่งผูกขาดการคว่ำแชมป์มาตั้งแต่ปี 2000

งานนี้จัดขึ้นภายใต้ชื่อ The Diamond Anniversary Tour ซึ่งเป็นการเดินทางของรถยนต์เบนทลีย์รอบโลกรวมแล้วมีระยะทางถึง 15,000 กิโลเมตรครอบคลุม 13 เมืองหลักทั่วโลกซึ่งก็รวมถึงกรุงเทพฯ ของเราด้วย โดยทัวร์ครั้งนี้ใช้ระยะเวลาในการเดินทางนานกว่า 7 เดือนนับตั้งแต่เริ่มสตาร์ท ในเดือนพฤษภาคม 2006





ในงานนี้สื่อมวลชนไทยได้มีโอกาสสัมผัสกับสมรรถนะของคอนติเนนตัล จีที และฟลายอิง สปอร์ต ซึ่งรุ่นแรกเป็นเวอร์ชันพิเศษในชื่อ Diamond Series และแม้ว่าเมื่อมองจากภายนอกแล้วจะไม่ต่างจากรุ่นปกติ แต่กับค่าตัวที่แพงขึ้นอีก 2.3 ล้านบาทสิ่งที่เพิ่มขึ้นมาอย่างไม่น่าธรรมดามากอย่างแน่นอน

เพราะนอกจากการตกแต่งทั้งภายนอกและภายในเพื่อสร้างความโดดเด่นและแตกต่างจากรุ่นปกติแล้ว อย่างน้อยเมื่อก้มไปมองที่ล้อรถแล้วเห็นดิสก์เบรกอันโตมีพื้นผิวแปลกๆ แค่นี้ก็นับว่าคุ้มแล้ว เพราะเป็นดิสก์เบรกที่ผลิตมาจากคาร์บอนเซรามิกมีน้ำหนักเบา และประสิทธิภาพในการสยบผ้าฝูงไตมากกว่าดิสก์ที่ผลิตจากเหล็กเกือบ 4 เท่าตัว

นั่นหมายความว่าถ้าระยะเบรกในระดับที่ดีซึ่งตามปกติแล้วอยู่ที่ 35-40 เมตรในการหยุดจาก 100-0 กิโลเมตร/ชั่วโมงแล้ว เมื่อสวมเบรกชุดนี้ ระยะจะลดลงเหลือแค่ 8-10 เมตรเท่านั้น ไม่เชื่อก็ดองเชื่อ เพราะเบรกลีภัยให้ทดลองกันจะๆ และจากการที่ยืนดูจากข้างนอก ระยะเบรกของ Diamond Series อยู่ในระดับนั้นจริงๆ เมื่อเบรกถูกกระriebเต็มแรง ดิสก์ชุดนี้ผลิตขึ้นมาเพื่อเวอร์ชัน Diamond Series เท่านั้น และไม่มีแยกขายเป็นออปชั่นสำหรับรุ่นปกติ ดังนั้นมันใจว่าไม่เหมือนใครอย่างแน่นอน หรือถึงเหมือน ก็มีจำนวนเพียงไม่กี่ร้อยคันเท่านั้น

นอกจากเวอร์ชันคูเป้แล้ว เรายังมีโอกาสได้สัมผัสกับตัวถังซีดานในชื่อฟลายอิง สปอร์ตอีกด้วย พร้อมกับสามารถไขข้อสงสัยที่ว่า ถ้ารถยนต์ต่างตัวถึงกัน แต่ใช้พื้นฐานและชิ้นส่วนตั้งแต่ช่วงหน้ารถจนถึงแผงหน้าปัดรวมกันจะให้ความรู้สึกเหมือนกันหรือไม่ ?



คำตอบคือ ‘ไม่’ อย่างชัดเจน เพราะแม้ว่าเมื่อก้มมองที่แผงหน้าปัดและมาตรวัดจะเหมือนกัน เพราะยกชุดมาจากคอนติเนนตัล จีที แต่การวางเบาะนั่งให้อยู่ในตำแหน่งที่สูงขึ้น ความปลอดภัยของพื้นที่เหนือศีรษะ รวมถึงรูปทรงของเบาะนั่งกลับช่วยลดความรู้สึกที่ว่า ‘จะต้องเหมือนกันอย่างแน่นอน’ ให้น้อยลงไป แต่ยิ่งหายไปอย่างเด็ดขาดเมื่อกดคันเร่งพารถทยานพุ่งไปข้างหน้า

จริงอยู่ที่ว่าได้ฝากระโปรงหน้า คือ เครื่องยนต์ W12 ทวินแคม 48 วาล์ว 6,000 ซีซี ที่รีดกำลังออกมาได้ 552 แรงม้า ที่ 6,100 รอบ/นาที และแรงบิดสูงสุด 66.2 กก.-ม. และระบบช่วงล่างก็เหมือนกัน สามารถปรับเซ็ตความสูงของตัวรถและความหนืดของโช้กอัพจากในรถได้ แต่ความรู้สึกที่ได้กลับต่างอย่างชัดเจน โดยเฉพาะเมื่อนั่งประจำในฐานะผู้โดยสารด้านหน้า ไม่ใช่คนขับ

จำได้เลยว่าเมื่อนั่งอยู่ในตัวถังทรงสปอร์ตแบบ GT ของคอนติเนนตัล จีที ทันทีที่ครูฝึกกดคันเร่งเพื่อปลดปล่อยม้าจำนวน 500 กว่าตัวลงสู่ล้อขับเคลื่อนทั้ง 4 อาการที่เกิดขึ้นคือ เลือดถูกสูบฉีด อย่างฉับพลันไปสู่สมอง และหลังถูกกระชากจนติดเบาะ ซึ่งเป็นผลลัพธ์ที่เกิดจากอัตราเร่งจาก 0-100 กิโลเมตร/ชั่วโมงในระดับ 5 วินาที

แต่กับรุ่นซีดาน อาการเช่นนี้กลับไม่เกิดขึ้น และกลับรู้สึกสบายๆ เหมือนนั่งอยู่ในรถยนต์ซีดานระดับหรู

แต่มีเรื่องแรงเยาะกว่ารถยนต์คู่แข่งทั่วไปเท่านั้นเอง

สรุปได้ใจความว่า ประเด็นนี้น่าจะเกิดจากน้ำหนักของตัวรถที่ต่างกัน และสภาพภายในห้องโดยสารซึ่งรุ่นซีดาน (จำเป็นจะต้อง) กว้างกว่า และต้องให้ความสบายกว่าตามแบบฉบับซีดานระดับหรู รวมถึงการปรับเซ็ตในส่วนของรายละเอียดอื่นๆ ที่น่าจะแตกต่างกันออกไป แม้ว่าเมื่อมองจากภายนอก และอ่านเนื้อความจากเอกสารข่าวแล้วทั้งระบบช่วงล่าง จำนวนเกียร์ดินหน้า และแรงม้าที่ได้จากเครื่องยนต์จะเหมือนกันก็ตาม

นอกจากการได้สัมผัสกับรถยนต์ทั้ง 2 รุ่นแล้วในงานนี้ เบนทีลียังนำเวอร์ชันเปิดประทุน 4 ที่นั่ง ซึ่งเป็นตัวถังที่ 3 ของสายพันธุ์คอนติเนนตัลมาเปิดตัวในเมืองไทยด้วย โดยคราวนี้มากับชื่อจีทีซี และแน่นอนว่ายังใช้พื้นฐานทางวิศวกรรม ชิ้นส่วนตัวถังด้านหน้า แผงหน้าปัด และเครื่องยนต์ W12 ที่มีม้าในคอกจำนวน 552 ตัวเหมือนกัน

แต่น่าเสียดายที่เราไม่มีโอกาสได้สัมผัสกับซีดานค่าตัวระดับ

24.5 ล้านบาทก็เลยไม่รู้ว่าจะสัมผัสที่ได้จะต่างจากเพื่อนร่วมสายพันธุ์ทั้ง 2 มากน้อยแค่ไหน

• ขอบขอบคุณ •
บริษัท ไอเอเอส
ออโต้ เซอร์วิส จำกัด

T D