

FORD **EVEREST** **4x2** AT LTD



ขับ 2 เกียร์ออโต ตะลุยเกาะช้าง

เอสยูวีคันใหญ่ น้ำหนักรวมพูนับและพูนโดยสารเกิน 2 ตัน
กับเครื่องยนต์ 2,500 ซีซี จับคู่เกียร์อัตโนมัติ
5 จังหวะ: อัตราเร่งบนทางเรียบจะเป็นอย่างไร?
และบนสภาพเส้นทางคดเคี้ยวลาดชัน ระบบขับเคลื่อน 2 ล้อ
จะเพียงพอไหม? ไปพิสูจน์กันที่เกาะช้าง

- ฟอर्ड เอเวอเรสต์ ใหม่ แบ่งตามพิกัดเครื่องยนต์ได้ 2 รุ่น คือ 2,500 และ 3,000 ซีซี แบ่งตามระบบขับเคลื่อนได้ 2 แบบ คือ 4x2 และ 4x4 แบ่งตามระบบส่งกำลังได้ 2 แบบ คือ ธรรมดา 5 จังหวะ และอัตโนมัติ 4 จังหวะ

บริษัท ฟอर्ड เซลส์ แอนด์ เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด จัด รถฟอर्ड เอเวอเรสต์ รุ่น 4x2 AT LTD ให้ทีมงานไทยไดรฟ์เวอร์ทดสอบ สมรรถนะในด้านต่างๆ

ก่อนการทดสอบลองหยั่งเสียงผู้ที่ซื้อรถประเภทนี้พบว่า ส่วนใหญ่ ถ้ามีโอกาสจะเลือกรุ่น 4x4 ทั้งที่รู้ว่าไม่ได้ใช้ลุยสุดโหดเพราะกลัวรพพัง แต่ที่ซื้อระบบ 4x4 ไว้เผื่อใช้ขับบนทางเรียบขณะฝนตกซึ่งก็คือระบบ 4H และใช้ 4L เมื่อต้องไต่ขึ้นเนินชันมากๆ

รถที่ได้รับจากฟอर्डเป็นรุ่น 2,500 ซีซี 4x2 ขับเคลื่อน 2 ล้อ เกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะ ได้โอกาสพิสูจน์ว่า สาเหตุที่คนไม่ค่อยซื้อเอสยูวีรุ่น เครื่องยนต์เล็กและขับ 2 ล้อ เพราะไม่เพียงพอต่อการใช้งานจริงๆ หรือ แค่เพราะกลัวไปเอง ก็เลยซื้อรุ่นเครื่องยนต์ใหญ่ขับ 4 ล้อเผื่อไว้ก่อน

ภายนอกเน้นความเรียบแกร่ง

- ดูจากภาพประกอบแล้วตอบคำถามตัวเองเลยว่า ถูกใจกับรูปลักษณ์เอเวอเรสต์ใหม่มากน้อยแค่ไหน ส่วนทีมงานลองหยั่งเสียง มาแล้ว ถ้าเป็นคนมีอายุสักหน่อยจะบอกว่าสวยแบบเรียบๆ แต่ถ้าเป็นวัยกลางคนหรือวัยรุ่นจะตอบด้วยความเกรงใจว่าเฉยๆ และถ้าเกรงใจน้อยหน่อยก็บอกว่าดูเซ็กซี่

ถ้าเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงของเอเวอเรสต์รุ่นเดิมกับรุ่นปัจจุบัน จะเห็นว่าไม่ได้เน้นเพิ่มความโฉบเฉี่ยวทันสมัยเท่าไรนัก แต่เน้นเรื่องความแข็งแรงและลายเส้นที่มีเอกลักษณ์ตามสโลแกน 'BUILD FORD TOUGH' มากกว่า

พร้อมสร้างแนวทางการออกแบบของตนเองด้วยกระจังหน้าทรงเหลี่ยมขนาดใหญ่ รั้วกับการตกแต่งรอบคันที่เน้นความบึกบึน ซึ่งก็นับว่าประสบความสำเร็จในการสร้างความรู้สึกแข็งแรง

ภายนอกมีลูกเล่นเป็นโคมไฟส่องพื้น ติดตั้งด้านใต้ของก้านกระจกมองข้าง เป็นหลอดไฟ LED ข้างละ 2 หลอด หันมุมให้แสงส่องพื้นบริเวณประตูทั้ง 4 บาน ทำงานเมื่อปลดล็อกด้วยรีโมตคอนโทรล อย่าคิดว่าเป็นแค่ของเล่น เพราะลองแล้วใช้งานได้จริง แม้คืนพระจันทร์เต็มดวงก็ยังเห็นความสว่างได้ชัด



แม้เบาะแถวกลางจะมีเข็มขัดนิรภัย 2 จุดสำหรับผู้โดยสารที่นั่งตรงกลาง แต่รูปทรงของเบาะเป็นสันนูนขึ้นมา ไม่ได้เป็นหลุมเหมือนที่นั่งด้านซ้าย-ขวา นั่งแก้ขัดระยะทางสั้นๆ พอได้ แต่ถ้านั่งนานๆ อาจจะเมื่อยถ้าถ้าไม่ติดว่าเบาะแถวกลางและแถวหลังต้องแยกพับได้ ก็คงออกแบบเบาะให้เป็นทรงโซฟา นั่งได้สบายทั้ง 3 คน

ขาดไม่ได้สำหรับลูกเล่นในการพับเบาะ โดยเบาะแถวกลางสามารถพับพนักพิงลงและกระดกตัวเบาะขึ้นไปแนบกับด้านหลังของพนักพิงเบาะหน้า ด้วยการใช้คันโยกเพียงครั้งเดียว เพิ่มความสะดวกในการเข้า-ออกของผู้โดยสารบนเบาะแถวหลัง และเพิ่มเนื้อที่บรรทุก

อีกหนึ่งความพิเศษคือ เบาะแถวหลังสุดสามารถถอดออกได้ หากต้องการเพิ่มเนื้อที่บรรทุกสัมภาระ

ภายในของรุ่นที่ทดสอบตกแต่งด้วยหนังแท้และลายไม้ที่ดูดี ไม่ใช่พลาสติกลายไม้ สีของลายไม้ก็กลมกลืน แต่โดยส่วนตัวแล้วคิดว่าน่าจะตกแต่งด้วยสีเข้มหรือดำ เพราะรถประเภทนี้มีโอกาสสกปรกง่ายทั้งจากการบรรทุกคนและสัมภาระ ซึ่งแน่นอนว่าถ้าใช้โทนสีเข้มห้องโดยสารก็จะดูทึมๆ ไม่โปร่งโล่งเหมือนการใช้สีอ่อน

แผงหน้าปัดเหนือคอนโซลกลางมีหลุมตื้นๆ พอให้วางของได้ (แต่ไม่แนะนำให้วาง) เหนือลิ้นชักเก็บของมีถาดเล็กๆ ซ่อนไว้อย่างแนบเนียน ถ้าไม่ใช้งานก็ควรเลื่อนเก็บ เพราะดูจากตำแหน่งแล้วอาจจะขวางการทำงานของถุงลมนิรภัย

มาตรวัดทรงกลมแยก 3 ชุด ใช้ร่วมกันทั้งรุ่น 4x2 และ 4x4 ซ้ายสุดเป็นมาตรวัดรอบ พร้อมสัญญาณไฟเตือนระบบต่างๆ ตรงกลางเป็นมาตรวัดความเร็ว ด้านล่างมีมาตรวัดระยะทางดิจิตอลแยกวัดได้ 2 TRIP ขวาสุดเป็นมาตรวัดอุณหภูมิและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง และมีแถบตัวเลขบอกตำแหน่งเกียร์อัตโนมัติ ได้ชุดมาตรวัดฝั่งขวาเป็นสวิตช์เปิด-ปิดเซ็นเซอร์ช่วยถอยหลัง และสวิตช์ปรับความสว่างไฟหน้าปัด ถัดลงไปเป็นสวิตช์เปิดไฟที่เติมน้ำมัน

คอนโซลกลางตกแต่งด้วยสีเงินตัดกับแผงหน้าปัดสีดำ เป็นศูนย์รวมของสวิตช์ควบคุมเครื่องเสียงและระบบปรับอากาศ ด้านล่างเป็นช่องเก็บของ มีไฟส่องสว่างเมื่อเปิดไฟหรือ หน้าคอนโซลเกียร์มีที่ใส่แก้วน้ำ ส่วนด้านหลังคอนโซลเกียร์มีช่องเก็บของ (ในรุ่น 4x4 เป็นแป้นหมุนเลือก

ประตูบานท้ายแบบเดี่ยวเปิดออกด้านข้าง ที่เปิดซ่อนอยู่เหนือคิ้วป้ายทะเบียน ถ้ามองในแง่การใช้งานทั่วไปก็ไม่มีอะไรเสียหาย จอครดขีด ข้ายกขึ้นของขึ้น-ลงได้สะดวก เพราะบานประตูจะสวิงไปด้านขวา แต่ก็ยังสะดวกสู้แบบเปิดขึ้นด้านบนไม่ได้

ยางอะไหล่ยึดอยู่กับบานประตู มีฝาครอบหน้าตาสวยงาม ฝาครอบมีลายกราฟิกภูเขา (เอเวอเรสต์?) ตัวล็อกฝาครอบยางอะไหล่ซ่อนอยู่ด้านล่าง กันชนจึงต้องเว้าหลบเล็กน้อย บนหลังคานอกจากแร็กแล้วยังมีสปีดเลอร์พร้อมไฟเบรกดวงที่ 3 ช่วยให้ไม่ดูโล่งจนเกินไป

การนำยางอะไหล่ไปติดตั้งไว้บนบานประตู พร้อมฝาครอบมิดชิดน่าจะช่วยป้องกันขโมยได้ดีกว่าการห้อยไว้ใต้ท้องรถ แต่ก็ทำให้ตัวรถมีความยาวเพิ่มขึ้น และถ้าใช้ไปนานๆ ก็ยังไม่รู้ว่าจะมีปัญหาประตูตกหรือเสียงดังออกแอดจากน้ำหนักของยางอะไหล่ที่ถ่วงอยู่บนบานประตูหรือไม่ แต่เท่าที่สังเกต บานพับของประตูท้ายก็มีขนาดใหญ่และดูแข็งแรงดี

มิติตัวถังมีความยาว 5,009 มม. กว้าง 1,789 มม. สูง 1,835 มม. ฐานล้อ 2,860 มม. น้ำหนักรุ่นที่ทดสอบ 1,894 กก.

ห้องโดยสารกว้างสบาย

- ข้อดีของเอสยูวีที่พัฒนามากจากรถปิกอัพคือ ความกว้างขวางของห้องโดยสาร สำหรับเอเวอเรสต์ใหม่เบาะนั่ง 3 แถวจะบุว่ารองรับได้ 7 ที่นั่ง แบ่งเป็นเบาะแถวหน้าและแถวหลังสุดตำแหน่งละ 2 ที่นั่ง และเบาะแถวกลาง 3 ที่นั่ง





ระบบขับเคลื่อน 2H 4H และ 4L) ถัดจากนั้นเป็นที่เท้าแขนพร้อมที่เก็บของ 2 ชั้น

รถปิกอัพรุ่นใหม่ ๆ มักใช้เบรกมือแบบรูดแก้ง แต่สำหรับเอเวอเรสต์ยังใช้แบบดึงจากแถวใต้แผงหน้าปัด มองในแง่ดีว่าประหยัดพื้นที่และไม่เกะกะ เพราะไม่ได้ใช้บ่อย แต่จะมองในแง่ร้ายก็ว่าเซยและใช้งานไม่สะดวก โดยเฉพาะในรุ่นเกียร์ธรรมดา ที่บางคนใช้เบรกมือช่วยเวลาออกตัวบนทางชัน

บนเพดานของเบาะนั่งแถวกลางและหลังมีช่องแอร์ จึงช่วยกระจายความเย็นได้อย่างทั่วถึง โดยบนเพดานของเบาะแถวกลางมีสวิตช์ควบคุมแรงลมแอร์ด้วย

ตรงนี้พอร์คออกแบบได้ดี เพราะส่วนใหญ่เบาะนั่งแถวกลางมักต้องใช้ช่องแอร์ร่วมกับผู้โดยสารด้านหน้า ซึ่งบางครั้งจะเกิดปัญหาคนนั่งหน้าเย็นพอดีแล้ว แต่คนนั่งกลางไม่ค่อยเย็น (เพราะห้องโดยสารกว้างมาก) และน่าจะจะได้ใช้งานบ่อยกว่าการติดตั้งสวิตช์ควบคุมแรงลมไว้บนเบาะแถวหลังสุด

ระบบความปลอดภัยเป็นอีกหนึ่งความโดดเด่นของเอเวอเรสต์ โดยมีถุงลมนิรภัยมากถึง 4 ใบ แบ่งเป็นคู่หน้า 2 ใบ และด้านข้าง 2 ใบติดตั้งอยู่ด้านข้างของพนักพิง ทำงานร่วมกับเข็มขัดนิรภัย 3 จุด

เพิ่มความปลอดภัยขณะถอยหลังด้วยเซ็นเซอร์เตือนด้วยสัญญาณเสียง ยิ่งเข้าใกล้วัตถุเสียงเตือนจะยิ่งถี่ และจะเป็นเสียงยาวต่อเนื่องเมื่อเข้าใกล้มาก ๆ ถ้ามั่นใจในฝีมือหรือมีคนช่วยดูก็ปิดการทำงานได้

อัตราเร่งไปอัดกำรัจังหวะ:

- นัดแนะกันที่ออฟฟิศตอนเที่ยง มาถึงแล้วไอ้เอ้ก็พักใหญ่กว่าจะได้ถูกขับออกเดินทางก็เกือบบ่ายสอง แถมมีการเปลี่ยนใจกลางอากาศ จากเดิมจะไปแค่พีระเซอ์กิต เปลี่ยนเป็นเกาะช้างจังหวัดตราด ระยะทางประมาณ 400 กม. กับเวลา 4 ชม. เพื่อให้ทันเรือไปเกาะช้างเที่ยวสุดท้าย งานนี้จึงต้องเร่งกันหน่อย

เริ่มออกเดินทางยังไปแบบหวานเย็นด้วยความชะล่าใจ โดยลืมนึกไปว่าตรงกับวันหยุดยาว คนไปเที่ยวต่างจังหวัดกันเพียบ ทางเข้าและออกจากด่านมอเตอร์เวย์รถจึงติดยาว ผ่านด่านมาแล้วก็ทำความเร็วไม่ค่อยได้ เพราะมีการขยายถนนเป็นระยะ กระทั่งแยกซ้ายไปจันทบุรีจึงเริ่มโล่ง

เครื่องยนต์ของเอเวอเรสต์ใหม่ เป็นแบบ DURATORQ TDCI 4 สูบคอมมอนเรลเทอร์โบแปรผันพร้อมอินเตอร์คูลเลอร์ แบ่งเป็น 2 ระดับความแรง

รหัส WEC มีความจุ 2,953 ซีซี 156 แรงม้า ที่ 3,200 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุด 380 นิวตัน-เมตร ที่ 1,800 รอบ/นาที มีเฉพาะรุ่นขับเคลื่อน 4 ล้อ

รหัส WLC มีความจุ 2,499 ซีซี 143 แรงม้า ที่ 3,500 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุด 330 นิวตัน-เมตร ที่ 1,800 รอบ/นาที มีเฉพาะรุ่นขับเคลื่อน 2 ล้อ ซึ่งเป็นรุ่นที่ทดสอบ

ใครว่าขับรถต่างจังหวัดสบายใจกว่ากรุงเทพฯ คงต้องเถียง เพราะ



ตลอดเส้นทางเจอร์รถขับช้าแซวออยู่บ่อยๆ ซึ่งก็ยังแซงซ้ายไปได้ (ถนนฝั่งละ 2 เลน) เจอหนักกว่านั้นคือ ขับที่คู่กับรถช้าในเลนซ้ายไปเรื่อยๆ ไม่รู้ว่าจะคู่คู้กันหรืออย่างไร พอมีช่องมีจังหวะก็ต้องรีบแซง

ขับด้วยความเร็วลอยตัว 100-120 กม./ชม. เมื่อต้องเร่งอย่างรวดเร็วก็แค่กดคันเร่งมิด เกียร์ก็จะเปลี่ยนลงต่ำให้ 1-2 จังหวะแล้วแต่ความเร็วและน้ำหนักในการกดคันเร่ง รถก็พุ่งไปข้างหน้า แซงได้แบบไม่ต้องลุ้น และถ้าไม่เร่งรีบมาก การค่อยๆ เพิ่มน้ำหนักเท้าขวาในเกียร์เดมก็ให้อัตราเร่งที่เพียงพอ แถมเสียงเครื่องยนต์ก็ไม่ดังมากด้วย

ส่วนการเร่งออกตัวจากจุดหยุดนิ่ง ถ้าใช้วิธีค่อยๆ เพิ่มน้ำหนักเท้าขวาให้เครื่องยนต์ไต่รอบขึ้นไปเรื่อยๆ อัตราเร่งก็จะมาแบบหันใจเช่นกัน และเมื่อทางข้างหน้าโล่ง ก็สามารถไล่ความเร็วขึ้นไปถึง 150-160 กม./ชม. ได้ไม่ยาก

เกียร์ทำงานนุ่มนวลจับใจ

- รุ่นนี้ทันสมัยให้เกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะ การเปลี่ยนเกียร์จาก N เป็น D หรือ R มีความนุ่มนวลแทบไม่รู้สึกรู้ว่าเข้าเกียร์ แต่แปลกเมื่อเปลี่ยนจาก D ไป N กลับมีอาการมากกว่านิดๆ พอให้รู้สึกได้

เมื่อรถออกตัวไปแล้ว การไล่เปลี่ยนเกียร์ขึ้นสูงก็มีความนุ่มนวลมาก ถ้าไม่ตั้งใจจับผิดกันจริงๆ แทบจะนับจังหวะเกียร์ไม่ได้ ลองออกตัวด้วยการกระแทกคันเร่งแบบสุดๆ แล้วคว่ำไว้ให้เกียร์เปลี่ยนเองที่รอบสูง อาการกระชากกระตุกก็แทบไม่มี เช่นเดียวกับการคิกดาวน์เปลี่ยนเกียร์ต่ำที่ทำได้นุ่มนวลและจับใจดี

ช่วงล่างเหมาะกับตัวรถ

- เอเวอเรสต์ใหม่ใช้ระบบกันสะเทือนหน้าอิสระปีกนก 2 ชั้น ทอร์ชันบาร์ ด้านหลังแหนบซ้อน พร้อมเหล็กกันโคลงหน้า-หลัง หลายคนเห็นว่าเป็นทอร์ชันบาร์กับแหนบก็คิดว่าช่วงล่างต้องแข็งแรงจนนั่งไม่ติด ซึ่งความจริงไม่ได้เป็นแบบนั้นเสมอไป

จริงๆ แล้วความนุ่มนวลหรือความแข็งแรงกระด้าง ไม่ได้ขึ้นอยู่กับรูปแบบของระบบกันสะเทือนเพียงอย่างเดียว แต่เกี่ยวข้องกับการออกแบบด้วย จะทำให้คอยล์สปริงแข็งแรงกว่าคานบิดหรือแหนบก็ได้

สำหรับเอเวอเรสต์ใหม่ มีการปรับช่วงล่างให้เหมาะกับการโดยสารไว้ดีพอสมควร ความรู้สึกในการขับช่วงความเร็วต่างๆ พบว่ามีความนุ่มนวลกว่ารถปิกอัพ ขับผ่านผิวถนนที่ขรุขระก็ไม่สะเทือนจนหัวสั่นหัวโคลน ด้านหลังก็ไม่ตืดตึงรุนแรง ส่วนการทรงตัวบนทางตรงในความเร็วสูงระดับ 140-150 กม./ชม. สามารถทำได้อย่างสบายมือ ไม่มีอาการรวบวบนำหวาดเสียวแต่อย่างใด

การเบรกในช่วงความเร็วต่ำ-ปานกลาง ก็ดึงลดความเร็วลงได้ดี สัมพันธ์กับน้ำหนักเท้า ถ้าลงเบรกหนักๆ ก็จะมีอาการหน้าทิ่มให้สัมผัสกันมากหน่อย แต่ไม่มีอาการบิดเบือนหรือมีที่ท่าว่าจะเสียการทรงตัวแต่อย่างใด

รัดสมรรถนะบนเกาะช้าง

- เส้นทางจากกรุงเทพฯ ถึงท่าเรือไปเกาะช้าง แทบไม่มีอะไรตื่นเต้นเพราะเป็นทางตรงเรียบโล่งธรรมดา แต่หลังจากข้ามไป



เกาะช้าง ก็ได้พบกับอีกหนึ่งเส้นทางทดสอบ ที่เพิ่มดีกรีความยากขึ้นอีกระดับ

ใครเคยไปเที่ยวเกาะช้างคงพอนึกภาพออก ว่าเส้นทางส่วนใหญ่จะคุดเคี้ยว แคบและเป็นเนินสูง หาทหาราบแทบไม่เจอ สภาพเส้นทางแบบนี้แหละที่ต้องการ

ล้อตะเกาะช้างก็พลบค่ำ หลังจากจองห้องพักเสร็จก็ขับรถออกมหาข่าวกิน มีทีมงานคนหนึ่งคุ้นเคยกับที่นี่เพราะมาบ่อย อาสาพาไปร้านอร่อยซึ่งอยู่ห่างจากที่พักประมาณ 30 กม. ถ้าเป็นทางปกติคงไม่นาน แต่ที่นี่ต้องใช้เวลาเดินทางกว่าครึ่งชั่วโมง สาเหตุเพราะสภาพเส้นทางมีดสนิท มองไปข้างหน้าได้ไม่ไกล ถนนแคบแค่ 2 เลน ไหลทางแคบ เส้นแบ่งเลนและเส้นขอบถนนก็เริ่มเลือนลาง

การปั่นไต่ขึ้นเนินสูงชัน เอเวอเรสต์ทำได้ตั้งแต่ความเร็วต่ำ กดคันเร่งลงไปแรงบิดก็มาพร้อมใช้งาน แม้บางช่วงจะเร่งส่งไม่ได้เพราะเป็นโค้งพับผ้า (หักศอกและขึ้นเนิน) ก็ยังนั่งกันอย่างสบายใจไม่ต้องลุ้นว่าจะขึ้นไม่ไหว หรือต้องเตรียมตัวกระโดดลงไปเช่น

ระบบขับเคลื่อน 2 ล้อก็ไม่ออกอาการลื่นฟรีแม้จะกดคันเร่งหนักๆ ตั้งแต่อยู่ในโค้ง ใครจะซื้อรุ่น 4x2 ก็สบายใจได้ ถ้าไม่ใช่ทางสุดโหดจริงๆ ก็น่าจะผ่านได้สบาย

เกียร์อัตโนมัติช่วยตัดปัญหาเรื่องการ 'ดับกลางอากาศ' ไปได้ ทำให้ขับสบายขึ้นเยอะ ลองนึกภาพถ้าเป็นรุ่นเกียร์ธรรมดา กำลังขึ้นเนินชันๆ แล้วคนขับตื่นตื่นทำเครื่องยนต์ดับจะเกิดอะไรขึ้น

2 ส่วนประกอบที่มีความสำคัญไม่น้อยคือ ช่วงล่างและเบรก ซึ่ง

ต้องรับน้ำหนักมาก ช่วงล่างต้องพาน้ำหนักกว่า 2 ตันลัดเลาะไปตามโค้งด้วยความเร็ว 40-50 กม./ชม. การโคลงของตัวรถมีไม่มากและไม่ลำบากหรือเหนื่อยในการบังคับ แต่ถ้าไม่มีรถสวนทางก็จะติดเลนเพื่อลดอาการโคลง ผู้โดยสารบนเบาะแถวกลางก็ไม่มีอาการเวียน

ด้วยสภาพเส้นทางที่เป็นเนินชัน ไฟหน้าจึงส่องถนนได้ไม่ไกลเหมือนทางราบ เพราะถ้ารถกำลังวิ่งเข้าหาเนิน ไฟหน้าก็จะติดเนิน และเมื่อกำลังไต่เนิน ไฟหน้าก็จะฉายขึ้นยอดไม้

เจอสภาพเส้นทางแบบนี้ทำให้นึกถึงระบบไฟหน้าเลี้ยวตามการหมุนของพวงมาลัย ซึ่งต้องมีประโยชน์มากแน่ๆ ถ้าขับในสภาพนี้ และน่าจะปรับปรุงให้เป็นไฟหน้ากระดกขึ้น-ลงตามความลาดชันของถนนได้ด้วย ถ้าได้ 2 อย่างนี้ก็น่าจะปลอดภัยขึ้นอีกเยอะ

นอกจากต้องต่อสู้กับธรรมชาติแล้ว ยังต้องคอยหลบหลีกบรรดาฝรั่งแว้น (นักท่องเที่ยวต่างชาติที่มาเช่ามอเตอร์ไซด์บนเกาะ) ซึ่งส่วนใหญ่ขับกันตามสบาย แกรมดึกๆ ยังขับเบไปเปมาเพราะเมาอีกต่างหาก

รุ่งเช้าก่อนขึ้นเรือกลับได้ขับรถไปชมวิวยอดเกาะ เนื่องจากเป็นช่วงกลางวันมองเห็นเส้นทางได้ชัดและไกล จึงใช้ความเร็วสูงกว่าตอนกลางคืน ดูว่าถ้าใช้ความเร็วสูงขึ้นตัวรถจะออกอาการอย่างไร

ในส่วนของเครื่องยนต์ การขับขึ้นทางชันในระดับต่างๆ ทำได้ง่ายขึ้นและความเร็วสูงชัน ไม่ต้องลากรอบสูงให้สิ้นเปลืองและสึกหรอ ส่วนการทรงตัวบนโค้งแคบๆ ก็ยังทำได้ เพียงแต่ต้องออกแรงมากขึ้นเมื่อใช้ความเร็วสูงชัน และถ้าเร็วเกินปกติตัวรถก็จะออกอาการโยนออกนอกโค้งไปทั้งคัน ซึ่งก็น่าแปลกเพราะอย่างยังไม่เสี่ยงเตือนให้ได้ยิน



ผลการทดสอบที่ดีที่สุด

อัตราเร่ง

0-20	กม./ชม.	1.02	วินาที
0-40	กม./ชม.	3.08	วินาที
0-60	กม./ชม.	6.17	วินาที
0-80	กม./ชม.	9.75	วินาที
0-100	กม./ชม.	15.20	วินาที
0-100	เมตร	8.10	วินาที
0-250	เมตร	14.40	วินาที
0-400	เมตร	19.52	วินาที @ 112.6 กม./ชม.

ผลการทดสอบแย่ที่สุด

อัตราเร่ง

0-20	กม./ชม.	1.15	วินาที
0-40	กม./ชม.	3.20	วินาที
0-60	กม./ชม.	6.70	วินาที
0-80	กม./ชม.	11.70	วินาที
0-100	กม./ชม.	19.12	วินาที
0-100	เมตร	8.35	วินาที
0-250	เมตร	15.15	วินาที
0-400	เมตร	20.67	วินาที @ 102.8 กม./ชม.

ข้างแม้ใช้ความเร็วไม่สูง แต่ใช้รอบสูงเพราะต้องไต่เนินชัน

ฟอร์ด เอเวอเรสต์ 4X2 AT LTD เครื่องยนต์ 2,500 ซีซี ครอบคลุมการใช้งานทั่วไป ระบบขับเคลื่อน 2 ล้อ 4x2 เกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะ ขับเคลื่อนไปได้ทุกทางเรียบ ถ้าแน่ใจว่าไม่ตะลุยสุดโหดก็ไม่จำเป็นต้องขยับไปหา 4x4 อัตราสิ้นเปลืองไม่เด่นแต่ก็ไม่ด้อยกว่าคู่แข่ง ราคา 1,119,000 บาท มาพร้อมการรับประกัน 5 ปี หรือ 150,000 กิโลเมตร จะคุ้มค่าหรือไม่ ไม่มีใครตอบได้นอกจากตัวเอง



วัดอัตราเร่งด้วยอุปกรณ์ใหม่

• ทีมงานซื้อเครื่องมือทดสอบรถมาใหม่ ราคาไม่แพงแต่แม่นยำพอควร ชื้อมาแล้วลองใช้กับรถของทีมงานอยู่พักใหญ่พบว่าไม่เพี้ยนมาก จึงประเดิมใช้งานจริงกับเอเวอเรสต์

วัดอัตราเร่งด้วยวิธีง่าย ๆ แค่เลือกเส้นทางราบเรียบ จอดรถให้นิ่งสนิท เลือกล้อมจับเวลาแล้วกดคันเร่ง เมื่อรถเคลื่อนตัวเครื่องมือจะเริ่มจับเวลาและวัดระยะทางให้เอง เมื่อถึงระยะ 400 เมตร (ไม่ใช่ 402 เมตร) จะมีสัญญาณเสียงเตือนว่าสิ้นสุดการทดสอบ

การทดสอบจะทำอย่างน้อย 3 ครั้งเพื่อดูว่ามีความเพี้ยนเกิดขึ้นหรือไม่ และถ้าสภาพถนนเลื้อยอานวยก็จะทำการทดสอบเพิ่มเพื่อเฉลี่ยความผิดพลาด โดยครั้งนี้ทดสอบทั้งหมด 7 ครั้ง เลือกผลการทดสอบที่ดีที่สุด และแย่ที่สุดมาตีพิมพ์

อัตราสิ้นเปลืองน่าพอใจ

• การทดสอบครั้งนี้ไม่ได้วัดอัตราสิ้นเปลืองด้วยวิธีที่เคยปฏิบัติ แต่ใช้การจดระยะทางกับจำนวนลิตรเมื่อเติมน้ำมันเพิ่มเมื่อถึงกรุงเทพฯ คำนวณแบบคร่าว ๆ ได้ประมาณ 9-10 กม./ลิตร เห็นตัวเลขแล้วอย่าเพิ่งตกใจ เพราะตลอดการขับไม่มีการประคองคันเร่ง ใช้ความเร็วป่วนเวียนแถว 120-140 กม./ชม. เมื่อข้ามไปเกาะ

FORD EVEREST 2.5/3.0

• แบบตัวถัง	เอสยูวี 5 ประตู
• เครื่องยนต์	4 สูบ ดีเซลคอมมอนเรลทอร์โบแปรผัน อินเตอร์คูลเลอร์
• ความจุกระบอกสูบ	2,499 • 2,953 ซีซี
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	93 x 92 • 96 x 102 มิลลิเมตร
• อัตราส่วนการอัด	18.0:1
• กำลังสูงสุด	143/3,500 • 156/3,200 แรงม้า/รอบก่อนากี้
• แรงบิดสูงสุด	330/1,800 • 380/1,800 นิวตัน-เมตร/รอบก่อนากี้
• ระบบส่งกำลัง	ธรรมดาหรืออัตโนมัติ 5 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	2 ล้อ • 4 ล้อ
• ระบบบังคับเลี้ยว	ลูกปืนพร้อมพาวเวอร์
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ ปีกนก 2 ชั้น ทอร์ชันบาร์ พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบกันสะเทือนหลัง	คานแข็ง แขนบิชอป พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบเบรคหน้า/หลัง	ดิสก์/ดรัม พร้อมเอบีเอส และอีบีดี แอลเอสพีวี และอี-เบรค
• ผู้จำหน่าย	บริษัท ฟอร์ด เซลส์ แอนด์ เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด
• โทรศัพท์	0-2686-4000
• เว็บไซต์	www.ford.co.th

SPECIFICATIONS