



THAIDRIVER ▶ TEST DRIVE

เรื่อง : กองบรรณาธิการ • ภาพ : พิลา สือสินฤทธิ์

# NISSAN FRONTIER NAVARA

2,500 ซีซี 174 แรงม้า เกียร์ธรรมดา 6 จังหวะ

พร้อมเกียร์ นาวารา รถกระบะรุ่นใหม่ล่าสุดจากนิสสัน แทนคำ **'ขอบคุณที่รอ'**  
ด้วยเครื่องยนต์ YD25DDTi ปล่อยให้คู่แข่งด้วยความจุ 2,500 ซีซี เลือกได้กับ  
2 ระดับความแรง 174 แรงม้าในรุ่น 4x4 หรือ 144 แรงม้าในรุ่น 4x2  
มาพร้อมจุดเด่นเกียร์ธรรมดา 6 จังหวะครั้งแรกของรถกระบะเมืองไทย  
และเก็บเปิดได้ในรุ่น KING CAB



• นิสสันรถตลาดรถกระบะครั้งใหม่ด้วยพรอนเทียร์ นาวารา ใส่กันแบบสุดตัวตั้งแต่ฝ่ายการตลาดที่กล้าเล่นมุข ‘ชอบคุณที่รอ’ ทั้งที่ไม่ได้เป็นเจ้าของตลาด แต่ในแง่ความดังก็นับว่าคุ้ม เพราะมีคนพูดถึงกันมาก แล้วก็มีคนรอจริงๆ ซะด้วย ส่วนหนึ่งเพราะเปิดตัวในช่วงเวลาที่เหมาะสม มีความสดใหม่กว่าคู่แข่งรายอื่น

สำหรับคนที่รอก็ไม่เสียเปล่า เพราะพรอนเทียร์ นาวารา มาพร้อมจุดเด่นที่น่าสนใจ รูปลักษณ์สวยดูดี แต่เปิดได้เพิ่มความอเนกประสงค์ เครื่องยนต์ก็เล็ก แต่รีดแรงม้าได้สูงสุดในปัจจุบัน แถมด้วยเกียร์ธรรมดา 6 จังหวะ ทำทนายให้คนที่ชอบบริหารรายจ่ายมาทดลองขับได้เป็นอย่างดี

หลังเปิดตัวไม่นาน บริษัท สยามนิสสัน ออโตโมบิล จำกัด เชิญสื่อมวลชนทดสอบพรอนเทียร์ นาวารา กันอย่างจุใจที่จังหวัดเชียงใหม่ โดยเฉพาะการทดสอบในสนามออฟโรด

### รถไม่สูงโย่ง แต่ลุยไม่ติด

• คนที่ชื่นชอบรถกระบะยกสูง เห็นนาวาราคั้งแรกอาจไม่ถูกใจ เพราะในรุ่น 4x4 มีความสูงแค่ 1,770 มม. เปรียบเทียบกับรุ่น 4x2 ซึ่งมีความสูง 1,735 มม. ต่างกันแค่ 35 มม. ยิ่งถ้าไปเปรียบเทียบกับคู่แข่งซึ่งมีความสูงระดับ 1,800 มม. สำหรับคนที่ชอบขับรถสูงๆ ย่อมมองว่านาวาราเท่านั้นน้อยกว่าอย่างช่วยไม่ได้

ทั้งที่รู้ว่ากลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ของรถกระบะยกสูง (ทั้ง 4x4 และ 4x2) ชอบรถสูงๆ เข้าข่าย ‘ยิ่งสูงยิ่งเท’ สังเกตได้จากรถกระบะหลายยี่ห้อที่โฆษณาแข่งกันเรื่องความสูง แต่นาวาราเปิดตัวที่หลังทำไมไม่ทำให้สูงเท่าๆ คู่แข่ง?

นิสสันให้เหตุผลว่า เพื่อให้รถมีจุดศูนย์ถ่วงต่ำ มีความมั่นคงเมื่อใช้ความเร็วสูง ลดโอกาสพลิกคว่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับรถกระบะยี่ห้ออื่น นาวารา 4x4 มีความสูงแทรกระหว่างรถกระบะรุ่นพื้นฐานกับรุ่นยกสูง

ความสูงของตัวถังเพียงอย่างเดียว ไม่ได้บ่งบอกถึงสมรรถนะในการลุยทางวิบาก เพราะถ้าแค่ยกตัวถังให้สูงขึ้น จุดต่ำสุดถึงพื้น (มักจะ เป็นชิ้นส่วนช่วงล่าง ชุดขับเคลื่อนหรือเพ็องท่าย) ก็ยังสูงเท่าเดิมอยู่ดี ถ้าอยากเพิ่มระยะต่ำสุดถึงพื้น ก็ต้องเปลี่ยนยางให้สูงขึ้น แต่ตัวถังที่สูงกว่าก็มีข้อดีในเรื่องการเพิ่มมุมปะทะและมุมจาก ช่วยให้ลุยผ่านอุปสรรคได้ดีขึ้น

### สองของจริงกับระบบ 4x4

• การขับทดสอบในสนามออฟโรด ใช้รถรุ่น 4x4 ล้วนๆ รุ่น KING CAB แต่เปิดได้มีเฉพาะเกียร์ธรรมดา 6 จังหวะ ส่วนรุ่น DOUBLE CAB 4 ประตู มีเกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะให้เลือกด้วย ส่วนการเลือกกระบะขับเคลื่อน 2WD 4H และ 4LO ทำได้ง่ายด้วย ALL MODE SWITCH แป้นหมุนที่คอนโซลกลาง มีจอแสดงระบบขับเคลื่อนบนชุดมาตรวัด

การสลับระบบขับเคลื่อนระหว่าง 2WD และ 4H ไม่ต้องหยุดรถ แต่ต้องใช้ความเร็วไม่เกิน 100 กม./ชม. และถ้าจะเปลี่ยนจาก 2H ไปเป็น 4LO ต้องกดแป้นลงไปก่อนจะหมุนเลือกโหมด ในรุ่นเกียร์ธรรมดา ต้องเข้าเกียร์ว่างและเหยียบเบรก รอสัญญาณไฟหยดกะพริบ ส่วนรุ่นเกียร์อัตโนมัติ ต้องเข้าเกียร์ P หรือ N และเหยียบเบรก

ในสนามออฟโรดประกอบด้วยอุปสรรค เช่น กองหิน ลูกกระพรวน เนินสลับซ้ายขวา การไต่เนินสูง และการลุยน้ำ ในการขับผ่านอุปสรรค

ต่างๆ รุ่นเกียร์ธรรมดาได้เปรียบเกียร์อัตโนมัติ

เมื่อเข้าเกียร์ 1 ปลดคลัตช์ให้รถเคลื่อนตัว เครื่องยนต์จะรักษาด้วยความเร็วคงที่โดยไม่ต้องเหยียบคันเร่งช่วย แม้จะขึ้นเนินสูงก็ไม่มีปัญหา ยกเท้าขวาออกจากคันเร่งแล้วปล่อยให้แรงบิด 41 กก.-ม. ที่ 2,000 รอบ/นาที ทำหน้าที่ของมันเอง รถจะไต่ขึ้นเนินด้วย WALKING SPEED หลังจากผ่านการขึ้นเนินชันแล้ว ก็ปรับระบบขับเคลื่อนกลับมาเป็น 4H เพื่อขับบนทางลูกรังที่ใช้ความเร็วได้พอประมาณ โดยระบบขับเคลื่อน 4 ล้อแบบความเร็วสูง จะช่วยให้รถมีการทรงตัวที่ดีขึ้นเมื่อขับบนผิวทางลื่น

## ทางเรียบความเร็วสูง

- ส่งท้ายก่อนเดินทางกลับกรุงเทพฯ ด้วยการขับแบบออโรด ขับจากโชว์รูมนิสสัน เชียงใหม่ไปยังไร่ชาละมิงค์ที่อำเภอเชียงดาว ด้วยรถรุ่น KING CAB 4x2 เกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะ

เดินทางออกจากเขตชุมชน การจราจรค่อนข้างหนาแน่นแต่ไม่ถึงกับจุดสนธิเหมือนกรุงเทพฯ จากการใช้งานในลักษณะนี้พบว่าเครื่องยนต์ดีเซลคอมมอดอเรล 144 แรงม้า กับเกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะ มีการตอบสนองที่ดีทั้งในด้านอัตราเร่ง และการเปลี่ยนเกียร์ที่นุ่มนวล

ออกจากเมืองสู่เส้นทางขึ้น-ลงเนิน แต่ยังเป็นทางตรง นาวาราทำความเร็วได้ตามเท้าสั่ง จังหวะการเร่งแซงทันใจไม่หวาดเสียว แต่ความเครียดเริ่มมาเยือนเมื่อเข้าเส้นทางที่จะขึ้นไปไร่ชาละมิงค์ เพราะต้องขับผ่านถนนที่ลัดเลาะไปตามไหล่เขา สภาพเส้นทางแคบและคดเคี้ยว



คันที่ขับเป็นรุ่น 4x2 ตัวถังกว้าง 1,795 มม. ความกว้างล้อหน้าและหลัง 1,530 มม. และฐานล้อ 3,200 มม. การเลี้ยวในวงแคบจึงต้องเผื่อไว้อย่างเหมาะสมเพื่อความบรรจงในการขับขึ้นอีกนิด แม้แอร์จะเย็นแต่ก็อุ่นจนเหงื่อหยดทั้งคนขับและคนนั่ง

จากไร่ชาละมิงค์ ขับต่อไปยังวัดดอยแม่ปิ้งเพื่อชมมัสการหลวงปู่แหวน ผ่านอำเภอพร้าว สภาพเส้นทางลาดยางโค้งสลับต่อเนื่อง ใช้ความเร็วประมาณ 70 กม./ชม.

ถ้าเป็นโค้งที่ไม่แคบมากการทรงตัวถือว่าดี แต่ถ้าใช้ความเร็วสูงกว่านี้จะเริ่มมีอาการโคลงบ้าง

การเดินทางไปสิ้นสุดที่โชว์รูม นิสสัน นอร์ทเวฟ ตัวเมืองเชียงใหม่

กลับจากทดลองขับแล้ว แต่ยังไม่จุใจ จึงติดต่อไปยังนิสสันเพื่อขอเยี่ยมชมทดสอบและถ่ายรูปอีกครั้ง ตั้งใจขับให้ครอบคลุมมากที่สุดจึงขอยืมไป 3 รุ่น รอบแรกรับรถมา 2 รุ่น เป็นตัวถัง KING CAB รุ่นย่อย LE เกียร์ธรรมดา 6 จังหวะเหมือนกัน

ต่างกันที่เครื่องยนต์และระบบขับเคลื่อน คือ 4x4 174 แรงม้า โดยตลอดการทดสอบทุกประเภท ใช้โหมด 2H ขับเคลื่อน 2 ล้อหลัง และอีกคันเป็นรุ่น 4x2 144 แรงม้า

## แตกต่างในความเหมือน

- รูปลักษณ์ของนาวาราระหว่างรุ่น 4x4 และ 4x2 ถ้ามองแค่ผ่านๆ อาจคิดว่าเหมือนหรือคล้ายคลึงกันในหลายจุด แต่ถ้ามองแบบเจาะลึกจะเห็นถึงความแตกต่าง ซึ่งเป็นความแตกต่างแบบมีต้นทุนด้วย



จุดหลักอยู่ที่โป่งล้อยี่ 4 ซึ่งในรุ่น 4x4 จะมีขนาดใหญ่กว่า 4x2 และไม่ได้เป็นพลาสติกแปะเสริมลงบนตัวถัง แต่เป็นโป่งเหล็กบีมขึ้นรูปขึ้นเดียวกับตัวถัง มีข้อดีคือ กลมกลืนสวยงามและทนทาน ไม่มีปัญหาเรื่องสีเหลืองเนื่องจากพ่นบิวส์ลุดต่างประเภท

มีได้ก็ต้องมีเสีย เพราะถ้าเบียดหรือครูดก็จะบุบได้ง่าย และบุบแล้วบุบเลย หหมดโอกาสคืนรูปได้เองแบบพลาสติก รวมทั้งซ่อมยากกว่าอีกด้วย และในเมื่อโป่งล้อยี่ของทั้ง 2 รุ่นไม่เท่ากัน กันชนหน้าซึ่งต่อเนื่องกับโป่งล้อยี่หน้า จึงไม่เท่ากันด้วย เพราะจะนับบังโคลนหน้า-หลัง และกันชนหน้า จึงใช้ร่วมกันไม่ได้

ล้อแม็กของรุ่น 4x4 และ 4x2 เป็นลาย 5 ก้าน 6 ฐานอด ขอบ 16 นิ้วเหมือนกัน แต่มีความกว้างไม่เท่ากัน รุ่น 4x4 กว้าง 7 นิ้วสำหรับใส่ยาง 255/70R16 ส่วนรุ่น 4x2 กว้าง 6 นิ้ว ประกอบยาง 205R16 ใช้ร่วมกันไม่ได้อีกเช่นกัน

ส่วนรายละเอียดปลีกย่อยอื่นเหมือนกัน เช่น กระบังหน้าโครเมียม สไตส์ ANGLE STRUT เอกลิทธิเฉพาะของนิสสัน กันชนหน้าสีเดียวกับตัวรถพร้อมสล็อตไลต์ทรงกลม รุ่น 4x4 เพิ่มบันไดข้างทรงรี และในรุ่นย่อย 4x4 LE เพิ่มไฟหน้าขึ้นนอนพร้อมสวิตช์ปรับระดับลำแสง

ด้านหลังถูกบังคับด้วยความเป็นรถกระบะ จึงใส่ลูกเล่นไม่ได้มาก ไฟท้ายเป็นทรงตั้งติดบนตัวถัง เพิ่มขนาดใหญ่เกือบจรดความสูง และโอบไปด้านข้างมากขึ้น ที่เปิดฝาท้ายแบบเดียว บนหลังคาติดตั้งไฟเบรกดวงที่ 3 กันชนหลังรุ่น SE ชุบโครเมียม ส่วนรุ่น LE สีเดียวกับตัวรถ

แรงม้าแรงบิดที่จัดจ้าน เมื่อประกบกับเกียร์ธรรมดา 6 จังหวะ อัตราเร่งจึงไม่อืดอาดทุกย่านความเร็ว เวลาอยู่ในเกียร์สูงแล้วต้องการเพิ่มความเร็ว ถ้าไม่รีบร้อนแค่ค่อยๆ เพิ่มน้ำหนักเท้าลงไปก็เพียงพอแล้ว ไม่ต้องเหยียบคลัตช์เปลี่ยนเกียร์ลงต่ำให้เมื่อยขาซ้าย

ในการขับใช้งานปกติ ถ้าไม่ใช่คนที่ความรู้สึกไวจริงๆ ก็ยากที่จะแยกความแตกต่างด้านอัตราเร่งของรุ่น 174 กับ 144 แรงม้า โดยเฉพาะในเกียร์ต้นๆ เพราะความแตกต่างจะมีให้สัมผัสที่รอบสูง โดยรุ่น 144 แรงม้าจะใช้เวลามากกว่าในการไต่รอบเพิ่มความเร็ว แต่กว่าจะถึงช่วงนั้นความเร็วก็ขึ้นไปแถวๆ 140-150 กม./ชม. ซึ่งนับว่าเกินพอสำหรับการใช้งานทั่วไป

### อีกจุดเด่น...เกียร์ธรรมดา 6 จังหวะ:

• 2 คันที่ได้มาทดสอบเป็นเกียร์ธรรมดา 6 จังหวะทั้งคู่ ต่างกันที่แรงม้าและระบบขับเคลื่อน ดูจากสเปกแล้วแปลกใจนิดๆ เพราะใช้อัตราทดเกียร์และเฟืองท้ายชุดเดียวกัน การเข้าเกียร์ 1-5 เหมือนรถเกียร์ 5 จังหวะทั่วไป เมื่อจะเข้าเกียร์ 6 ก็ดึงลงมาตรงๆ จากเกียร์ 5

เมื่อจะเข้าเกียร์ถอยหลังให้กดหัวเกียร์ลง โยกมาทางขวามือจนสุดแล้วดึงลง ก็จะเข้าเกียร์ถอยหลัง ถ้าไม่กดหัวเกียร์ลงก่อน แทนที่จะเข้าเกียร์ถอยหลังจะกลายเป็นเข้าเกียร์ 6 นำหนักที่ใช้ในการกดหัวเกียร์ลงก็กำลังดี ไม่ได้กดยากจนหน้าเขียว หรือกดง่ายเกินไปจนพลั้งเผลอ



### ไฮไลต์อยู่ที่เครื่องยนต์

• นอกจากแข่งกันสูงแล้ว รถกระบะรุ่นใหม่ ๆ ยังแข่งกันแรงอีกด้วย นำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้เพื่อรีดแรงม้า บางรายเพิ่มความจุทะลุ 3,000 ซีซีไปแล้ว นาวาราเปิดตัวหลังสุดย่อมไม่น้อยหน้า เคลมแรงม้าสูงสุดไว้ถึง 174 ตัว แรงบิดดูเด็ด 403 นิวตัน-เมตร ที่สำคัญมาจากเครื่องยนต์รหัส YD25DDTi ที่มีความจุจริงแค่ 2,488 ซีซีเท่านั้น

YD25DDTi เป็นแบบดีเซล 4 สูบเรียง DOHC 16 วาล์ว คอมมอนเรล ควบคุมการทำงานด้วยกล่อง ECCS 32 บิต เทอร์โบแปรผันด้วยระบบคอมพิวเตอรื ระบายความร้อนไอดีก่อนเข้าห้องเผาไหม้ด้วยอินเตอร์คูลเลอร์ติดตั้งไว้หลังกระบังหน้า จึงไม่มีช่องดักลมบนฝากระโปรง ผ่านมาตรฐานไอเสีย ยูโร 3

แบ่งเป็นรุ่น MID POWER COMMONRAIL สำหรับรุ่น 4x2 มีกำลัง 144 แรงม้า ที่ 4,000 รอบ/นาที แรงบิด 356 นิวตัน-เมตร หรือ 36 กก.ม. ที่ 2,000 รอบ/นาที และรุ่น HIGH POWER COMMONRAIL สำหรับรุ่น 4x4 มีกำลัง 174 แรงม้า แรงบิด 403 นิวตัน-เมตร หรือ 41 กก.ม. ที่รอบเท่ากัน ถังน้ำมันจุ 80 ลิตร

ในการขับปกติ เปลี่ยนเกียร์ที่ 2,000-2,500 รอบ/นาที การเข้าเกียร์ทำได้เบาแรงและแม่นยำ รวมทั้งการเปลี่ยนเกียร์ที่รอบสูงขณะทดสอบอัตราเร่ง ถ้าระยะโยกคันเกียร์สั้นกระชับกว่านี้คันอื่นก็จะดีมาก

#### ความเร็วและรอบของรุ่น 4x4 และ 4x2 เกียร์ธรรมดา 6 จังหวะ: KING CAB

| ความเร็ว (กม./ชม.) | รอบ/นาที (เกียร์ 6) |
|--------------------|---------------------|
| 90                 | 1,900               |
| 100                | 2,100               |
| 120                | 2,500               |
| 130                | 2,800               |
| 140                | 3,000               |
| 160                | 3,500               |
| 180                | 4,000               |

### ช่วงล่างหนีบได้ใจ

• ไม่บ่อยนักที่ผู้เขียนจะกล้าขับและนั่งรถกระบะที่ใช้ความเร็วสูงถึง 180 กม./ชม. แม้ช่วงล่างจะเกาะถนน ตัวรถจะนิ่งไม่มี



**วอกแวก แต่ก็ไม่รู้ว่าถ้าเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน รถจะออกอาการอย่างไร ไม่แน่ใจว่าจะบังคับหลบหลีกได้หรือไม่**

ที่ต้องเตือนกันไว้ก่อนก็เพราะช่วงล่างของนาวาราให้ความมั่นใจสูง โดยเฉพาะบนทางเรียบตรงและลมค่อนข้างนิ่ง เห็นประโยชน์ความเตี้ยของรุ่น 4x4 ก็ตอนนี้ ส่วนรุ่น 4x2 ที่ใช้ยางหน้าแคบกว่า ก็พบว่าให้ความรู้สึกมั่นคงสูงเช่นกัน

ย้ำอีกครั้งว่าอย่าให้ความมั่นใจกลายเป็นความประมาท เพราะเวลาขับไปตรงๆ เกาะถนนดีก็จริง แต่ถ้าต้องเบรกกะทันหันหรือหักหลบฉุกเฉินที่ความเร็วสูงขนาดนั้น ต่อให้เป็นรถเก่งยังต้องลุ้น โชคดีก็แค่ตาย โชคร้ายอาจพิการ

**ภายในดูดี มีลูกเล่น**

• ห้องโดยสารให้อารมณ์แข็งแรงสไตล์ลุยๆ ต่อเนื่องจากภายนอก แทรกความนุ่มนวลด้วยความโค้งมนของแผงหน้าปัด ชุดมาตรวัดทรงกลมเน้นความเรียบง่าย อ่านค่าต่างๆ ได้รวดเร็วและชัดเจน

ด้านล่างของมาตรวัดรอบและมาตรวัดความเร็ว มีจอแสดงผลขนาดกำลังเหมาะ ประกอบข้างด้วยมาตรวัดอุณหภูมิและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง แทรกด้วยสัญญาณไฟเตือนระบบต่างๆ

แผงหน้าปัดฝั่งผู้โดยสารมีที่เก็บของ 2 จุด แผงประตูออกแบบค่อนข้างหนา แต่ก็ไม่รบกวนพื้นที่โดยสาร ใช้ประโยชน์ทุกจุดในห้องโดยสารอย่างคุ้มค่า โดยทำเป็นที่เก็บของกระจุกกระจิก ที่วางแก้วน้ำ และขวดน้ำ

เกรินไว้ว่าห้องโดยสารมีลูกเล่น ที่น่าสนใจและใช้ประโยชน์ได้จริง เช่น กระจกส่องหลังในห้องโดยสาร มีระบบตัดแสงอัตโนมัติพร้อมสวิทช์เปิด-ปิด มุมขวาบนมีเข็มทิศแบบตัวเลขดิจิทัล เปิด-ปิดได้ด้วยสวิทช์เดียวกับระบบตัดแสง

ต่อเนืองด้วยที่ปัดน้ำฝนหน้าฝนเวลาตามความเร็วรถ ระบบเปิดฝาปิดที่เติมน้ำมันด้วยสวิทช์ไฟฟ้า สวิทช์ปรับความสูงลำแสงไฟหน้าได้ 4 ระดับ (ในรุ่นซีเอ็นเอ) ไฟส่องที่เสียบกุญแจ เบาะนั่งและแผงข้างของรุ่นย่อย LE หุ้มหนัง

อีกหนึ่งความน่าสนใจอยู่ในรุ่น KING CAB ที่ออกแบบให้บานแค็บเปิดได้กว้างถึง 90 องศา เพิ่มความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสัมภาระ

แม้ด้านหลังเบาะคู่หน้าจะยกแทนสูงปูพรมไว้พอให้คนนั่งได้ แต่ก็ไม่น่าให้นั่ง เพราะนอกจากจะไม่เข็มขัดนิรภัยแล้ว เวลาโดยสารก็จะไม่ได้นั่งในท่าปกติ หากเกิดอุบัติเหตุคนนั่งในแค็บอาจบาดเจ็บหนัก

**อัตราเร่ง ‘จำกัดที่คนขับ’**

• หลังจากปรับตัวให้เข้ากับตำแหน่งของเกียร์ทั้ง 6 จังหวะ และจับจังหวะการทำงานของคลัตช์อยู่พักใหญ่ ก็ได้เวลาทดสอบอัตราเร่งด้วยเครื่องมือตัวเองราคาเยอมา คราวนี้ทีมงานติดภาระกิจกันหมด ผู้เขียนจึงต้องเหมาขับคนเดียวทั้ง 2 คัน ไม่มีใครมาช่วยขับเพื่อเฉลี่ยความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้น

**รุ่น 174 แสงม้า 4x4 เกียร์ธรรมดา 6 จังหวะ**

|                            |               |                        |
|----------------------------|---------------|------------------------|
| 400 เมตร                   | 18.35 วินาที  | ความเร็ว 123.3 กม./ชม. |
| 250 เมตร                   | 13.53 วินาที  |                        |
| 100 เมตร                   | 7.75 วินาที   |                        |
| <b>อัตราเร่ง (กม./ชม.)</b> | <b>วินาที</b> |                        |
| 0-20                       | 0.75          |                        |
| 0-40                       | 2.77          |                        |
| 0-60                       | 5.45          |                        |
| 0-80                       | 8.35          |                        |
| 0-100                      | 12.50         |                        |
| 0-120                      | 17.85         |                        |

**รุ่น 144 แสงม้า 4x2 เกียร์ธรรมดา 6 จังหวะ**

|                            |               |                        |
|----------------------------|---------------|------------------------|
| 400 เมตร                   | 18.65 วินาที  | ความเร็ว 119.4 กม./ชม. |
| 250 เมตร                   | 13.80 วินาที  |                        |
| 100 เมตร                   | 7.85 วินาที   |                        |
| <b>อัตราเร่ง (กม./ชม.)</b> | <b>วินาที</b> |                        |
| 0-20                       | 1.05          |                        |
| 0-40                       | 3.10          |                        |
| 0-60                       | 5.70          |                        |
| 0-80                       | 8.30          |                        |
| 0-100                      | 12.65         |                        |



ย้ำอีกครั้งว่าผู้เขียนทำการทดสอบเพียงคนเดียว ไม่มีโอกาสได้ลองเปลี่ยนคนขับเพื่อดูว่าเวลาที่ทำได้จะแตกต่างกันหรือไม่

### ปิดท้ายด้วย 4x4 5AT D/C

• อีกรุ่นที่อยากทดลองขับเพื่อให้ครอบคลุม คือ 4x4 เกียร์อัตโนมัติ 174 แรงม้า DOUBLE CAB 4 ประตู นำเสียดายที่รุ่น 4x2 ไม่มีเครื่องยนต์ 174 แรงม้า

ภายในแตกต่างจากรุ่นธรรมดาที่คอนโซลเกียร์ และจอแสดงผลฝั่งมาตรวัดความเร็ว จะมีตัวเลขดิจิตอลบอกตำแหน่งเกียร์เพิ่มขึ้นมา

ด้านบนสุดของรางเกียร์อัตโนมัติ มีปุ่มกดเมื่อต้องจอดรถขวางและปลดเกียร์ว่าง จากนั้นดึงคันเกียร์ไล่ลงมาตรงๆ เป็นตำแหน่ง P R N D 3 2 ถ้าจะเข้าเกียร์ 1 ต้องดันคันเกียร์ไปทางซ้าย เป็นที่มาของชื่อ L TYPE ที่หัวเกียร์มีปุ่มปลดล็อกและปุ่มเปิด-ปิดโอเวอร์ไดรฟ์ เกียร์รุ่นนี้ได้รับการออกแบบให้มีขนาดเล็ก น้ำหนักเบา ควบคุมการทำงานด้วยคอมพิวเตอร์

ตรวจสอบจากสเปกพบว่าในรุ่นเกียร์อัตโนมัติทั้ง 4x4 และ 4x2 ใช้อัตราทดเกียร์ 1-5 เหมือนกัน ต่างที่เฟืองท้าย รุ่น 4x4 ใช้เบอร์ 3.538 ส่วน 4x2 ใช้เบอร์ 3.357

#### ความเร็วและรอบของรุ่น 4x4 เกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะ: DOUBLE CAB

| ความเร็ว (กม./ชม.) | รอบ/นาที (เกียร์ 5) |
|--------------------|---------------------|
| 90                 | 1,900               |
| 110                | 2,100               |
| 130                | 2,500               |
| 140                | 3,000               |
| 160                | 3,200               |
| 180                | 3,800               |

### อัตราสิ้นเปลืองวัดไม่ได้

• คันนี้ได้ความคาบเกี่ยวกับวันหยุดสุดสัปดาห์ ซึ่งประจำวนเหมาะกับม้งานที่พืททยาพอดิ ขับรรถรอบเดียวได้ 2 งานนับว่าสุดคุ้ม แต่จากแหล่งข่าวบอกว่าเส้นทางไปพืททยารถติดมากเป็นระยะจากการทำถนน จึงทำใจเรื่องอัตราสิ้นเปลืองไว้ล่วงหน้าว่าคงมากกว่าที่คิดไว้

เริ่มต้นด้วยการเติมน้ำมันเต็มถัง เซตศูนย์ที่มาตรวัดระยะทางแล้วออกเดินทาง พยายามใช้ความเร็วนิ่งๆ 110 กม./ชม. ให้นานที่สุด แต่ก็ได้ไม่นานเท่าไรเพราะอย่างที่บอกว่ารถติดมาก ทั้งในมอเตอร์เวย์ที่มีการขยายถนน เมื่อออกบายพาสยังติดหนัก เพราะมีรถบรรทุกขนาดใหญ่มารวมแจมด้วย

ถนนบาสพาสก็มีการก่อสร้างเช่นกัน มีการใช้ทางเบี่ยงอยู่หลายช่วง ปกติเคยใช้เวลาชั่วโมงครึ่ง อย่างช้าไม่เกิน 2 ชั่วโมง แต่คราวนี้กว่าจะถึงพืททยาเชอรริกิต ต้องใช้เวลาถึง 2.30 ชั่วโมง ออกจากบ้าน 9.30 น. ถึงสนามเที่ยงวันนิดๆ นับว่ายังโชคดีที่คันนี้เป็นเกียร์อัตโนมัติ

วันรุ่งขึ้นออกเดินทางจากที่พืทประมาณ 13.00 น. ช่วงแรกๆ ก็ยังขับด้วยความเร็วปกติ ยังไม่ทันถึงครึ่งทางมีโทรศัพท์จากกรุงเทพฯ ตามตัวกลับด่วน จึงต้องเพิ่มความเร็วให้อยู่ในระดับไหลๆ ไปตามสภาพการจราจร ไม่ต้องหลบลงซ้ายบ่อยๆ แต่ก็มีหลบบ้างถ้าดูแล้วความเร็วสูงเกินไป

ถึงกรุงเทพฯ 15.00 น. ยังไม่ได้แวะปั๊มเพราะต้องไปทำธุระก่อน วันรุ่งขึ้นจึงได้โอกาสเติมน้ำมันเต็มถัง 38.119 ลิตร กับการะยะทางที่วิ่งไปทั้งหมด 458.9 กม. คิดเป็นอัตราสิ้นเปลืองแบบไม่เป็นทางการ 12.04 กม./ลิตร

### สบายและสนุกกับอัตราเร่ง

• เมื่อหมดช่วงขับประหยัด ถึงเวลาลองสมรรถนะ เริ่มต้นจากการขับในเมือง ช่วงรถไม่ค่อยติด ถ้ารู้จักหวะในการกดคันเร่ง ก็จะได้อัตราเร่งต่อเนื่องและสิ้นไหลดี เสียงเครื่องยนต์ก็ไม่ค่อยรำคาญด้วย





กดคันเร่งไม่ลึกมาก เปิดโอเวอร์ไดรฟ์ ปล่อยให้เกียร์เปลี่ยนขึ้นสูง  
เองที่รอบประมาณ 2,000 รอบ/นาที แทบไม่รู้สึกว่เกียร์เปลี่ยน ต้อง  
สังเกตจากรอบที่ลดลง

ไล่ขึ้นเกียร์สูงแล้วลองคิกดาวน์ด้วยการกดคันเร่งสุด เกียร์ก็  
เปลี่ยนลงได้อย่างทันใจ ไม่กระชากกระชั้น แต่เสียงเครื่องยนต์จะเริ่มดัง  
มากขึ้น

174 แรงม้ากับเกียร์อัตโนมัติ ลากรถเปล่าไม่มีน้ำหนักบรรทุก นับ  
ว่าเหลือเฟือ ถ้าตั้งใจจะขับไปขับใช้งานทั่วไป บรรทุกบ้างแต่ไม่ถึงกับ  
แอ่น และไม่รักเกียร์ธรรมดาแบบสุดหัวใจ อยากให้ทดลองขับเกียร์  
อัตโนมัติดูก่อน แล้วจะรู้ว่ายังมีทางหาความสนุกจากอัตราเร่งได้โดยไม่  
ต้องเหยียบคลัตช์

ช่วงเช้าก่อนถึงเวลานัดคืนรถ มีทีมงานอีกคนมาช่วยขับทดสอบ  
อัตราเร่ง พบว่าจัดจ้านไม่แพ้เกียร์ธรรมดา เห็นผลการทดสอบยิ่งทำให้  
รักเกียร์อัตโนมัติขึ้นอีกเยอะ

#### รุ่น 174 แรงม้า 4x4 เกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะ:

| 400 เมตร            | 18.35 วินาที ความเร็ว 121.3 กม./ชม. |
|---------------------|-------------------------------------|
| 250 เมตร            | 13.60 วินาที                        |
| 100 เมตร            | 7.72 วินาที                         |
| อัตราเร่ง (กม./ชม.) | วินาที                              |
| 0-20                | 1.25                                |
| 0-40                | 2.87                                |
| 0-60                | 5.10                                |
| 0-80                | 8.30                                |
| 0-100               | 12.28                               |
| 0-120               | 17.95                               |

นิสสัน ฟรอนเทียร์ นาวารา ทำรบเจ้าตลาดด้วยพิกัด 2,500  
ซีซี กับ 2 ออฟชั่น ขับ 4 ล้อ 174 แรงม้า หรือขับ 2 ล้อ 144  
แรงม้า เกียร์ธรรมดา 6 จังหวะ หรืออัตโนมัติ 4 จังหวะ และ 2  
ทางเลือกตัวถัง KING CAB เค็บเปิดได้ หรือ DOUBLE CAB 4  
ประตู ที่มีอีกหมดเด็ด...เสียภาษีประจำปีถูกกว่าคู่แข่งในพิกัด  
3,000 ซีซีอยู่หลายพันบาท!!

ขอขอบคุณ

บริษัท สยามนิสสัน ออโตโมบิล จำกัด

เอื้อเฟื้อทดสอบ



## NISSAN FRONTIER NAVARA

|                              |   |
|------------------------------|---|
| • <b>แบบตัวถัง</b>           | รถกระบะตอนครึ่ง/4 ประตู   |
| • <b>แบบเครื่องยนต์</b>      | ถึง 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว คอมมอนเรล<br>เทอร์โบแปรผัน VNT อินเตอร์คูลเลอร์                   |
| • <b>ความจุ</b>              | 2,488 ลิตร  |
| • <b>กระบอกสูบ x ช่วงชัก</b> | 89 x 100 มิลลิเมตร  |
| • <b>อัตราส่วนการอัด</b>     | 16.5:1  |
| • <b>กำลังสูงสุด</b>         | 174/4,000 • 144/4,000 (แรงม้า/รอบต่อนาที)   |
| • <b>แรงบิดสูงสุด</b>        | 41/2,000 • 36/2,000 (กก.-ม./รอบต่อนาที)   |
| • <b>ระบบส่งกำลัง</b>        | ธรรมดา 6 จังหวะ/อัตโนมัติ 5 จังหวะ  |
| • <b>ระบบขับเคลื่อน</b>      | 2 ล้อ หรือ 4 ล้อ  |
| • <b>ระบบบังคับเลี้ยว</b>    | แร็กแอนด์พีนियอนพร้อมพาวเวอร์   |
| • <b>ระบบกันสะเทือนหน้า</b>  | อิสระ พีกนุกู คอยล์สปริง พร้อมเหล็กกันโคลง  |
| • <b>ระบบกันสะเทือนหลัง</b>  | แกนแข็ง แพนชั่น   |
| • <b>ระบบเบรคหน้า</b>        | ดิสก์ พร้อมครีบริบายความร้อน  |
| • <b>ระบบเบรคหลัง</b>        | ดรัม พร้อมระบบปรับระยะห่างผ้าเบรคอัตโนมัติ<br>วาล์วปรับแรงดันน้ำมันเบรค เอบีเอส และอีบีดี |
| • <b>ผู้จำหน่าย</b>          | บริษัท สยามนิสสัน ออโตโมบิล จำกัด   |
| • <b>โทรศัพท์</b>            | 0-2257-4200   |
| • <b>เว็บไซต์</b>            | www.nissan.co.th  |

SPECIFICATIONS