



FORD RANGER

ECONOMY RUN & CROSS COUNTRY RALLY

พิสูจน์ความแกร่งของกระบะสายพันธุ์อเมริกัน
ฟอร์ด เรนเจอร์ บนเส้นทางกรุงเทพฯ-สระบุรี
เพชรบูรณ์-เขาค้อ ขับประหยัดบนทางเรียบด้วยเรนเจอร์
ไฮ-โรเตอร์ 4x2 และทะลุทางฝุ่นด้วยตัวแวง
เรนเจอร์ ครอส คันทรี่ เรซซิ่ง คาร์ ซึ่งลงแข่ง
ในรายการ เอเชีย ครอส คันทรี่ แรลลี่ 2007

• เริ่มต้นทริปนี้ด้วยการนัดหมายสื่อมวลชนที่บีบีปตท.ข้าง
สโมสรทหารบก เพื่อขึ้นรถตู้มุ่งหน้าโชว์รูมฟอร์ด สระบุรี ซึ่ง
ใช้เป็นสถานที่บรรยายสรุปรูปแบบการทดสอบ มีรถ
กระบะฟอร์ด เรนเจอร์ ไฮ-โรเตอร์ ยกสูงขับเคลื่อน 2 ล้อ ทั้ง
แบบตอนครึ่งและ 4 ประตู เกียร์ธรรมดาและเกียร์อัตโนมัติ
ระหว่างทางมีการสลับรุ่นและคนขับเพื่อความทั่วถึง

เริ่มต้นด้วยขับประหยัด

• ผู้เขียนได้รุ่น 4 ประตู 2,500 ซีซี 143 แรงม้า เกียร์
อัตโนมัติ 5 จังหวะ ออกจากโชว์รูมไม่ไกลก็แวะปั๊มเพื่อเติม
น้ำมันให้เต็มถัง





การเติมน้ำมันมีเจ้าหน้าที่ช่วยเขย่าตามเงื่อนไขที่กำหนด หลัง จากนั้นจึงออกเดินทางต่อโดยมีจุดหมายอยู่ที่ร้านไก่ย่างตาแป๊ะ อำเภอนิสิยรรบุรี ระยะทางจากบิ๊มถึงร้าน 136.8 กิโลเมตร กำหนดเวลาไม่เกิน 1 ชั่วโมง 40 นาที ต้องทำความเร็วเฉลี่ยประมาณ 82 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ถ้าดูจากระยะทางที่ต้องขับเปรียบเทียบกับเวลาที่กำหนดไว้ ต้องขับด้วยความเร็วพอสมควร ไม่ใช่ขับคลานๆ แค่ 50-60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่วนจะเปิดหรือปิดแอร์ไม่ได้ระบุ แต่เท่าที่สังเกต ไม่มีใครปิดแอร์ ผลที่ได้จึงน่าจะตรงกับการใช้งานจริง

แม้ระยะทางจะไกลและให้เวลามาแบบตึงๆ แต่ด้วยสภาพเส้นทางที่โล่งมีรถน้อย ช่วงแรกจึงชะล่าใจคิดว่าน่าจะทัน จึงใช้ความเร็วที่ขับเป็นประจำ 100-120 กิโลเมตร/ชั่วโมง ช่วงท้ายเริ่มรู้สึกตัวว่าอาจไม่ทัน จึงต้องเร่งความเร็วเพิ่มเป็น 130-140 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่ก็ถึงร้านอาหารกลางวันเป็นคันสุดท้ายอยู่ดี

หลังจากทานอาหารกลางวันและพักผ่อนแล้ว จึงออกเดินทางต่อโดยจุดหมายต่อไปอยู่ที่บิมน้ำมันซึ่งห่างออกไป 100.4 กิโลเมตร ให้เวลาในช่วงนี้ 1 ชั่วโมง 10 นาที คราวนี้ไม่อ้อยอิ่งและใช้ความเร็ว 120-130 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทำให้ไปถึงบิมน้ำมันก่อนเวลาเล็กน้อย

ก่อนออกเดินทางมีการบรรยายสรุปว่า การขับประหยัดครั้งนี้ไม่ได้เน้นผลแบบจริงจังหรือเป็นทางการ แค่นับกันแบบสบายๆ สังเกตจากเวลาที่กำหนดให้ในแต่ละช่วงก็ไม่ได้มากมายนัก ต้องใช้ความเร็วพอสมควร แต่เมื่อไปถึงบิ๊มปลายทางก็มีการเติมน้ำมันอย่างเป็นระบบ มีการเขย่าและหยอดเหมือนการแข่งขันประหยัดคันของผู้เขียนได้ประมาณ 12 กิโลเมตร/ลิตร

ทดสอบสมรรถนะบนเส้นทางคดเคี้ยว

• ออกจากบิ๊มต้องเดินทางต่อไปอีก 56.7 กิโลเมตร ไปยังร้านวิวเขาคือเพื่อทดลองขับฟอร์ด เรนเจอร์ ตัวแข่งแรลลี่ครอสของทีม ฟอร์ด เรซซิ่ง ไทยแลนด์ ที่ลงแข่งขันในรายการ เอเชีย ครอส คันทรี่ แรลลี่ 2007



จากบิ๊มไปร้านวิวเขาต้องผ่านเส้นทางที่มีลักษณะคดโค้งขึ้นลงเขา ประกอบกับสิ้นสุดช่วงขับประหยัด จึงได้ลองสมรรถนะเครื่องยนต์และช่วงล่างกันอย่างเต็มที่ นับเป็นโชคของผู้เขียนที่เลือกรุ่นเกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะ เพราะไม่ต้องกังวลเรื่องการเลือกจังหวะเกียร์ให้เหมาะสมกับความสูงชันของเนิน มือทั้ง 2 ข้างจับอยู่บนพวงมาลัยเพื่อบังคับทิศทาง ทำชวากดหรือผ่อนคันเร่ง แค่นี้ก็ผ่านโค้งชันเนินได้อย่างสบาย

ถ้าเนินมีความสูงชันมากก็แค่เพิ่มน้ำหนักเท้าขวา เกียร์ก็จะเปลี่ยนลงต่ำเพิ่มกำลังดูดลาก แรงม้า 143 ตัวจากเครื่องยนต์ดีเซล 2,500 ซีซี เหลือเพื่อสำหรับรถเปล่าบวกน้ำหนักผู้เขียนและช่างภาพประมาณ 150 กิโลกรัม และน่าจะเพียงพอเมื่อต้องบรรทุกตามพิทัก



ระบบขับเคลื่อน 2 ล้อหลัง ดูจะเหมาะสมกับเกียร์อัตโนมัติ เพราะแม้จะลองกดคันเร่งหนักๆ ในโค้งแคบๆ ขณะขึ้นเนินชัน ล้อหลังก็ไม่มีอาการหมุนฟรี รถไม่มีที่ท่าจะท้ายปัดหรือเสียการทรงตัว ทุกคันเป็นรุ่นไฮโรเคอร์ยกสูงสไตล์ออฟโรด แต่การเข้าโค้งด้วยความเร็วปานกลางก็มีความมั่นคงดี การโยนตัวมีให้สัมผัสไม่มาก และไม่ต้อออกแรงดึงพวงมาลัยมากนัก แต่อย่างไรก็อย่าลืมนำพื้นฐานเป็นรถกระบะยกสูง ไม่ควรเปลี่ยนเลนกะทันหัน หรือเข้าโค้งด้วยความเร็วสูง เพราะอาจพลิกคว่ำได้

FORD RANGER 2.5 XLS 5AT HI-RIDER

| | |
|-----------------------|---|
| • แบบตัวถัง | ปีกอัมพวงง ตอนครึ่ง/2 ตอน |
| • เครื่องยนต์ | 4 สูบ ดีเซล DOHC 16 วาล์ว คอมมอนเรล เทอร์โบ |
| • ความจุ | 2,598 ลิตร |
| • กระบอกสูบ x ช่วงชัก | 93 X 92 มิลลิเมตร |
| • อัตราส่วนการอัด | 18.0:1 |
| • กำลังสูงสุด | 143 แรงม้า ที่ 3,500 รอบ/นาที |
| • แรงบิดสูงสุด | 33.62 กก.-ม. ที่ 1,800 รอบ/นาที |
| • ระบบส่งกำลัง | อัตโนมัติ 5 จังหวะ |
| • ระบบบังคับเลี้ยว | ลูกปืนพร้อมพาวเวอร์ |
| • ระบบกันสะเทือนหน้า | อิสระ พีกน 2 ชั้น ทอร์ชันบาร์ พร้อมเหล็กกันโคลง |
| • ระบบกันสะเทือนหลัง | คานแข็ง แตนบวอน พร้อมเหล็กกันโคลง |
| • ระบบเบรกหน้า/หลัง | ดิสก์/ดรัม พร้อมมอติเอส ฮีทท์ และจี-เซ็นเซอร์ |
| • ผู้จำหน่าย | บริษัท ฟอร์ด เซลส์ แอนด์ เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด |
| • โทรศัพท์ | 0-2686-4000 |
| • เว็บไซต์ | www.ford.co.th |

SPECIFICATIONS

สัมพัทธ์ตัวแข่ง แรลลี่ครอส

• ใช้เวลาไม่นานก็เดินทางถึงร้านวิวเซาค้อ พักคลายอิริยาบถพร้อมสัมผัสฟอร์ด เรนเจอร์ ตัวแข่งแรลลี่ครอสอย่างใกล้ชิด เครื่องยนต์ได้รับการโมดิฟายเพิ่มความแรงทะลุ 190 แรงม้า แรงบิดกว่า 80 กก.-ม. แต่เนื่องจากลงแข่งในรุ่น PRODUCTION เครื่องยนต์จึงต้องใช้น้ำมันส่วนเดิมจากโรงงาน เป็นการยืนยันถึงความแข็งแกร่งของขุมพลัง DURATORQ ได้เป็นอย่างดี

เนื่องจากรถคันนี้ต้องนำไปโชว์ในบางกอก มอเตอร์โชว์ วันรุ่งขึ้น จึงต้องใช้มาตรการปลอดภัยไว้ก่อน กันพลาดด้วยการถอด ECU โมดิฟายออก แม้ไม่ได้สัมผัสความแรงระดับ 190+ แรงม้า แต่ก็ยังได้อารมณ์การขับรถแข่งจากส่วนอื่น เช่น ระบบกันสะเทือน และเส้นทางที่ฟอร์ดวางไว้ให้ก็สนุกท้าทายพอสมควร

เมื่อปีขึ้นไปนั่งบนตำแหน่งผู้ขับ ความรู้สึกแรกคืออึดอัด อาจเป็นเพราะผู้ขับตัวอ้วนเกินไซส์นักแข่งรถทั่วไป และเมื่อทีมงานคาดเข็มขัดนิรภัยให้ก็มั่นใจได้เลยว่า แม้อาจจะพลิกคว่ำ ร่างกายของผู้ขับก็จะไม่หลุดจากเบาะนั่งเป็นแน่ กวาดสายตามองไปรอบๆ ห้องโดยสารมีอุปกรณ์แพรวพราวโดยเฉพาะฝั่งเนวิเกเตอร์

ก่อนจะออกตัว ผู้เขียนหันไปบอกเนซ ว่าคงขับไม่เร็วเพราะไม่ชินทั้งรถและเส้นทาง เน้นขับไปคุดไปมากกว่าขับทำเวลา ขับบนทางลาดยางไปได้สักพักก็เลี้ยวเข้าทางวิบาก เข้าใจเลยว่าถ้าร่างกายคนขับและเนซ ไม่ฟิตสมบูรณ์เต็มร้อย ไม่มีทางจบการแข่งขันแน่

เพราะขนาดผู้เขียนขับค่อนข้างช้า ก็ยังรู้สึกถึงความกระชาก กระชั้นได้อย่างชัดเจน โดยเฉพาะช่วงล่างนั้น ‘แข็งสุดๆ’ เตรียมไว้รับมือกับทางสุดโหด





FORD RANGER CROSS COUNTRY RACING CAR

| | |
|-----------------------|--|
| • แบบตัวถัง | ปีกอัมพุกสูง |
| • เครื่องยนต์ | กัซเซล 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว คอมมอนเรล เทอร์โบ โมทิกฟาย ECU ไทย TOON MOTORSPORT |
| • ความจุกระบอกสูบ | 2,953 ซีซี |
| • กระบอกสูบ x ช่วงชัก | 96 x 102 มิลลิเมตร |
| • อัตราส่วนการอัด | ไม่ระบุ |
| • กำลังสูงสุด | 190+ แรงม้า |
| • แรงบิดสูงสุด | 82.8+ กก.-ม. |
| • ระบบส่งกำลัง | ธรรมดา 5 จังหวะ ปลายวิล 2 ขึ้น |
| • ระบบบังคับเลี้ยว | ลูกปืนพร้อมพาวเวอร์ |
| • ระบบกันสะเทือนหน้า | อิสระ ปีกนท 2 ขึ้น ทอร์ชันบาร์ โช้คอัพมี SUB TANK ช่วงละ 2 ตัว |
| • ระบบกันสะเทือนหลัง | แบบ โช้คอัพมี SUB TANK ช่วงละ 2 ตัว |
| • ระบบเบรกหน้า | ดิสก์พร้อมช่องระบายความร้อนของ BREMBO ขนาด 318 มิลลิเมตร คาลิเปอร์ 4 พอด BREMBO |
| • ระบบเบรกหลัง | กรับเบรกมาตรฐาน |
| • ขนาดล้อ | 7x16 นิ้ว PCD. 139.7 มม. ออฟเซต +10 |
| • ขนาดยาง | BF GOODRICH M/T 245/70/16 |
| • ภายใน | โรลบาร์ มาตรฐาน FIA |
| • เบาะ | RECARO SPG3 |
| • เข็มขัดนิรภัย | SCHROTH PROF 2 ASM |
| • พวงมาลัย | SPACO พร้อมคอปปลาล็อก PRODRIVE |
| • INTERCOM | STILO ST-30 |
| • TWINMASTER | AVCO รุ่น 555 และ MAP SHOT |
| • กัดกับเพลิง | HALON |
| • GPS | GARMIN รุ่น STREETPILOT 2160 และ GPS MAP |

เพิ่มความเร็วขึ้นนิดเดียว ความกระด้างกระตอนกลับเพิ่มขึ้นมาก หายสงสัยแล้วว่าทำไมต้องนั่งบนเบาะที่พอดีตัว แกรมัดเข็มขัดนิรภัยแน่นมาก เพราะถ้าไม่ตรึงร่างกายให้แน่นกับเบาะก็จะบังคับรถไม่ได้

หลังผ่านประสบการณ์สมบุกสมบันกันครบทุกคน ก็ขับฟอร์ดเรนเจอร์ ไฮ-โรดอร์ มุ่งหน้าไปยังที่พัก โรงแรมโมเซติฮิลล์ ระยะทางประมาณ 76.6 กิโลเมตร วันรุ่งขึ้นเดินทางกลับ โดยแวะทานอาหารกลางวันที่ร้านครัวต้อ จากนั้นจึงนั่งรถตู้กลับกรุงเทพฯ ทริปนี้ผู้เขียนเหมาขับคนเดียว ระยะทางประมาณ 600 กิโลเมตร ได้สัมผัสกับฟอร์ด เรนเจอร์ ไฮ-โรดอร์ 2.5 XLS เกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะแบบเต็มอิม ตัวถังยกสูงเท่ารุ่น 4x4 ระบบขับเคลื่อน 2 ล้อเพียงพอสำหรับทางเรียบทั่วไป รวมถึงทางวิบากแบบไม่เหตุนัก

เครื่องยนต์ 2,500 ซีซีอาจดูเหมือนเล็ก แต่ม้า 143 ตัวก็ขยันทำงาน เกียร์อัตโนมัติ 5 จังหวะตอบสนองฉับไว จับม้าลงพื้นได้ดี แม้ไม่กระฉับกระเฉงเท่าเกียร์ธรรมดา แต่ก็คุ้มเมื่อแลกกับความสะดวกสบาย

