

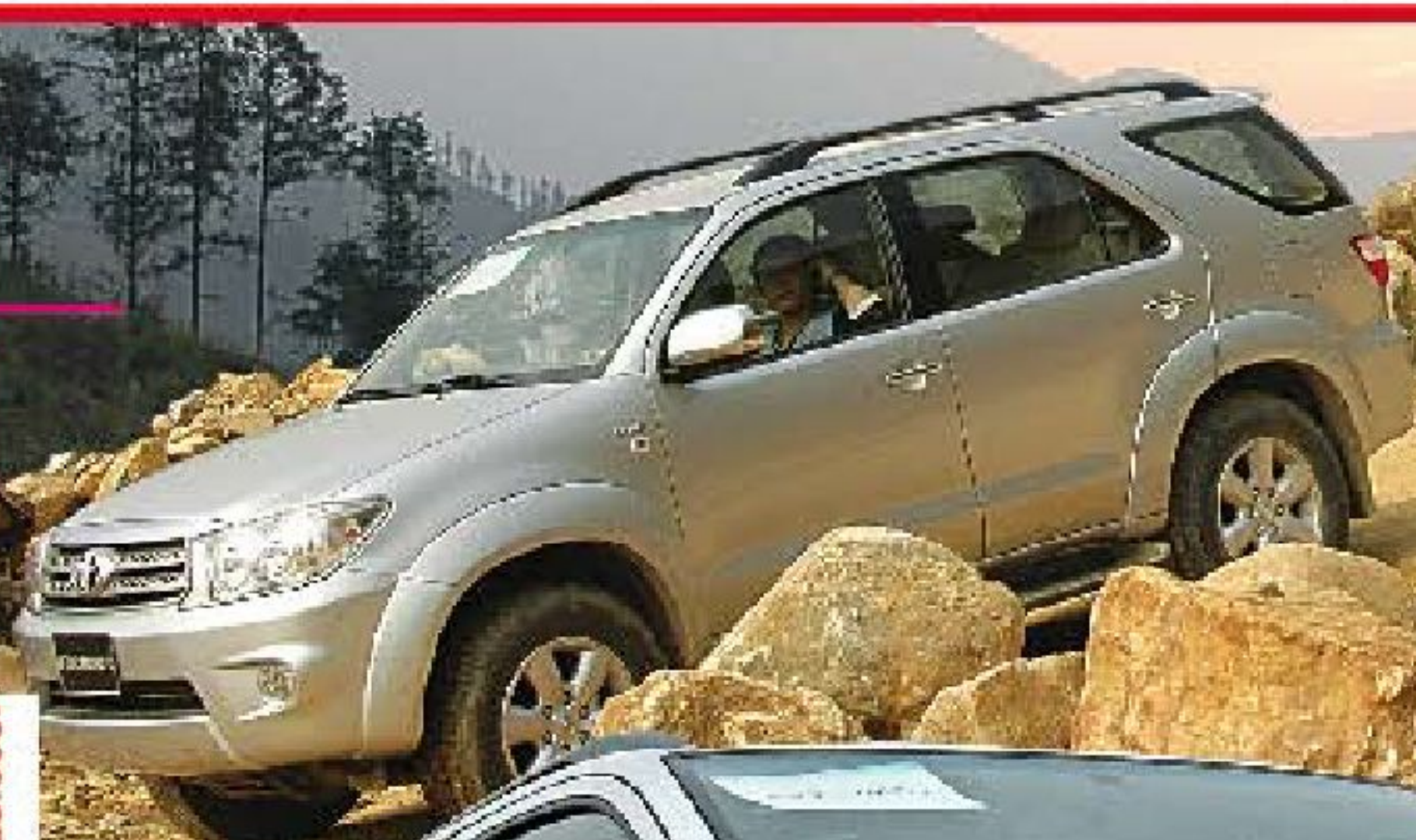
# ÔTÔ

V I Ê T N A M

**GENEVA**  
MOTOR SHOW 2009



Ford Iosis Max Concept



**7-Series**

và những bí mật bên trong nhà máy BMW

**Mercedes-Benz G-Class**

30 năm Trên đỉnh quyền lực



# CẢM NHẬN CÙNG TOYOTA FORTUNER



www.autovina.vn

# Ô TÔ

V I Ê T N A M



**NHÀ XUẤT BẢN GIAO THÔNG VẬN TẢI**

80B TRẦN HƯNG ĐẠO HÀ NỘI

Tel : 04 3 9424620 / 04 3 8221627

Fax : 04 3 8224784

**CHỊU TRÁCH NHIỆM XUẤT BẢN**

Lê Từ Giang

**BIÊN TẬP**

Dương Đăng Quang

Đào Trọng Anh

Đỗ Hồng Quỳnh

Phạm Quang Huân

Trần Lan Khanh

**LIÊN HỆ BÀI VỞ**

Nhà B9, ngõ 217 Đê La Thành Đống Đa Hà Nội

Dương Đăng Quang

Mobile: 0904 283642 Fax: 04 3 5146143

Email: dquang@autovina.com



**THỰC HIỆN**

Công ty BDT Việt Nam

Số 56, Ngõ 160 Hào Nam, Hà Nội

Tel: 04 6 2662432

Fax: 04 3 5146143

Email: autovina@autovina.com

Website: www.autovina.vn

**THIẾT KẾ MỸ THUẬT**

Designer: Trần Văn Lâm

**LIÊN HỆ QUẢNG CÁO**

Lương Thị Hương Mobile: 0904 22 11 75

**VĂN PHÒNG PHÍA NAM**

12A13 Mê Linh, Phường 19, Q. Bình Thạnh, TP.HCM

Điện thoại: 08 35146615

Fax: 08 35146616

Nguyễn Hữu Lễ Mobile: 0909 051 981

Giấy xác nhận đăng ký kế hoạch xuất bản số:

92-2009/CXB/288-94/GTVT

Quyết định xuất bản số

05/QĐ GTVT Ngày 24/02/2009



In tại Xi nghiệp In 1 NXB Bản Đồ

Nộp lưu chiếu tháng 03 năm 2009

**AutoVina**  
www.autovina.vn



## Ô TÔ VIỆT NAM

THÁNG 04-2009







## MỤC LỤC

### Tin tức

- 6. Tin trong nước
- 15. Tin quốc tế
- 20. Geneva Motor Show

### Xe mới

- 26. Chevrolet Spark 2010, Spark đã có chất lượng cao hơn
- 28. Kia Forte 2010, thế hệ kế tiếp của Spectra
- 30. Volvo S80, sedan cỡ lớn tiết kiệm nhiên liệu như xe compact
- 34. Volvo C70 Ice White, một chiếc xe, hai mục đích
- 40. Dodge Circuit EV, siêu xe điện hợp túi tiền
- 44. Volkswagen Polo Mk V, người Đức thiết kế xe compact như thế nào?
- 48. Bugatti Veyron Bleu Centenaire, 100 năm thành huyền thoại
- 52. Zagato Perana Z-One, thiết kế Ý, động cơ Mỹ, giá...Nhật

- 54. Jaguar XKR, vẻ đẹp xe thể thao Anh Quốc
- 60. Murcielago LP670-4 SuperVeloce, siêu xe mạnh nhất của Lambo
- 64. "Hot" Hatch

### Thử xe

- 71. Lái thử Toyota Fortuner
- 76. Mitsubishi Triton, hấp dẫn & đa năng

### Vô lăng vàng

- 82 Trải nghiệm công nghệ an toàn hàng đầu cùng Mercedes-Benz

### Thị trường

- 86. Lốp mới: Michelin Primacy LC – Êm ái hơn, tiết kiệm hơn
- 90. Gặp gỡ Tổng giám đốc HAXACO

### Phong cách

- 92. Tại sao Mercedes-Benz CLS

- Grand Edition đẹp hơn trên các poster quảng cáo?
- 98. Khai trương GALERIE ROYALE TPHCM - Mở cửa Thiên Đường Thời trang
- 99. Speak-Marin Vintage Tourbillon MK2 – Biểu tượng của Haute Horlogerie

### Khám phá

- 102. Những điều cần biết khi đi du lịch Caravan

### Car Audio

- 104

### Lịch sử

- 110. 30 năm trên đỉnh quyền lực

### Tuning

- 114. Tư vấn độ xe – Giữa bạn và mặt đường

### Design

- 118. 7-Series và bí mật trong phòng thiết kế
- 122. Bangle & BMW – Khi "Christ" ra đi

### Công nghệ – Kỹ thuật

- 124. Mạ crôm, vì sao chỉ phổ biến ở xe sang?
- 126.

### Thể thao

- 128. Rally Nany - Băng tuyết không thể cản bước Loeb!
- 130. Rally Đảo Quốc (Síp) - Chiến thắng thuyết phục cho người Pháp

- 132. HỆ THỐNG ĐẠI LÝ BÁN XE

- 136. BÁO GIÁ XE HỜI

- 140. BÁO GIÁ XE MÁY





79. INTERNATIONALER  
**AUTO-SALON**  
UND ZUBEHÖR  
**GENÈVE**

5.-15. MÄRZ 2009







## Geneva Motor Show

# 2009

## Chấm hết cho 1 thế kỷ xe hơi ?

**B**ất chấp kinh tế toàn cầu khó khăn, Geneva Motor Show 2009 vẫn có mặt hầu hết các mẫu xe. Nhưng cái “lạ” ở chỗ: bên cạnh nhiều siêu xe, các mẫu concept “xanh & lạ” đã lấn lướt các mẫu xe sản xuất đại trà... chúng chiếm gần hết các gian hàng. Có thể nói triển lãm năm nay nên gọi là “Concept Show” mới đúng.

Lần đầu diễn ra vào năm 1905, Geneva Motor Show là một trong những triển lãm xe hơi lâu đời nhất trên thế giới. Triển lãm này luôn được biết đến với đặc trưng riêng là nơi thế giới xe tuyên bố cho những “xu hướng” mới. Khác với Paris như show diễn về thiết kế, Frankfurt cho công nghệ & Detroit dành cho thị trường “mua bán” xe 100%. Vậy nhìn vào lượng xe concept áp đảo năm nay với những khuynh hướng hầu hết là mới hoàn toàn từ thiết kế cho đến các công nghệ sản xuất, chi tiết ứng dụng... khác hẳn thông thường “xăng ít điện nhiều” đã cho thấy một “con bão” sắp sửa tràn đến lật đổ hoàn toàn những triết lý xe hơi từ hơn 100 năm qua để thế giới xe bắt đầu “sang trang” từ năm

2010. Không nghi ngờ gì nữa, chỉ 1 năm nữa thời thế giới xe sẽ “đi con đường khác” còn chúng ta thì sao? vẫn euro 2, vẫn phanh tang trống, vẫn cửa kính quay tay, động cơ cánh carch... hay còn gì nữa? Thôi cứ xem và chờ thời gian trả lời!

Điều bất ngờ nhất về Geneva năm nay là sự xuất hiện thưa thớt của các mẫu xe sản xuất đại trà giá rẻ và trung bình. Tình hình kinh tế khủng hoảng khiến người ta dự đoán rằng Geneva sẽ là nơi các nhà sản xuất xe hơi giới thiệu các mẫu xe mới phù hợp hơn với thời kỳ khủng hoảng, ấy vậy mà số các mẫu xe hạng sang và xe concept lại lấn át suốt triển lãm. Aston Martin, Bentley, Bugatti, Ferrari, Lamborghini, Maserati, Pagani, Rolls-Royce, Spyker – và danh sách còn dài nữa – như biến triển lãm thành một cuộc trưng bày các siêu xe. Các mẫu xe concept thì rất đông đảo về số lượng và phong phú về thiết kế, và cũng giống như nhiều triển lãm khác, các mẫu concept này ngày càng nhấn mạnh vào các công nghệ năng lượng mới. Ban tổ chức cho biết có hai nguyên nhân có thể giải thích cho hiện tượng

này. Thứ nhất, mảng thị trường siêu xe ít bị ảnh hưởng bởi khủng hoảng kinh tế hơn so với mảng thị trường xe giá rẻ và trung bình. Dẫn chứng là doanh số bán của Ferrari hay Lamborghini đều lập kỷ lục trong năm 2008. Thứ hai, có thể các nhà sản xuất cho rằng việc tung ra nhiều mẫu xe sản xuất đại trà mới trong thời điểm khó khăn này không thực sự hấp dẫn vì sức mua đang rất thấp. Thay vào đó, các nhà sản xuất chú trọng hơn đến việc phát triển các mẫu concept công nghệ năng lượng mới để chuẩn bị cho những năm sau khủng hoảng. Các siêu xe có mặt tại triển lãm hầu hết là những cái tên đã quen thuộc, trong khi đó các mẫu concept lại hoàn toàn mới mẻ. Chính vì thế chúng tôi xin giới thiệu những mẫu concept nổi bật nhất triển lãm. Đặc biệt hầu hết những mẫu này đều được hứa hẹn sẽ cho sản xuất thực sự vào năm 2010. Có thể Geneva chính là màn “chào hỏi” lớn nhất cho một giai đoạn thay đổi hoàn toàn diện mạo của nền công nghiệp ô tô thế giới từ 2010.



# Infinity Essence Concept

Infinity Essence Concept không chỉ là mẫu concept đẹp nhất mà nó còn là một trong những mẫu xe đẹp nhất trong mọi dòng xe tại Geneva Motor Show năm nay. Infinity Essence mang dáng dấp của một siêu xe thực thụ, nó có nhiều nét khá giống với mẫu Aston Martin 77-One. Mặc dù ý tưởng về một siêu xe hybrid gần 600 mã lực có vẻ hơi thiếu thực tế trong thời buổi khủng hoảng hiện nay, nhưng vẻ đẹp của Infinity Essence Concept có thể khiến cho bất kỳ ai chiêm ngưỡng nó đều có cùng mong muốn rằng nó sẽ được đưa vào sản xuất. Infinity Essence Concept là một chiếc hybrid xăng/điện. Khởi động cơ xăng V6 nén khí kép dung tích xylanh 3,7 lít tạo ra công suất 434 mã lực. Trong khi đó, khối động cơ điện có công

suất 158 mã lực. Cả hai nguồn công suất này đều dẫn đến bánh sau của chiếc xe. Infinity Essence Concept chỉ tiêu thụ trung bình 8 lít xăng cho mỗi 100 km đường kết hợp nội thành và cao tốc. Infinity Essence Concept sử dụng bộ mâm hợp kim mạ crom có kích thước đến 21 inch. Cabin

hai chỗ ngồi gồm những loại vật liệu hết sức cao cấp, chẳng hạn da Alcantara, gỗ và nhôm.



## Peugeot RC Hybrid 4

Peugeot RC Hybrid 4 là một trong những chiếc coupe bốn cửa concept đẹp nhất từ trước đến nay. Chiếc xe sử dụng động cơ hybrid có công suất 313 mã lực.

BMW Concept 5 Series Gran Turismo

Đây sẽ là phiên bản thể thao đầy sức mạnh của BMW 5-Series. Tiếp theo 5-Series GT sẽ là 3-Series GT và thậm chí là 7-Series GT.



## Aston Martin Lagonda Concept

Lagonda từng là một thương hiệu xe sang nổi tiếng suốt gần 50 năm đầu thế kỷ trước. Thành lập năm 1899 tại Anh nhưng mãi đến năm 1909 mới xuất xưởng chiếc xe đầu tiên, Lagonda có nhiều mẫu xe thuộc nhóm sang trọng nhất thời bấy giờ. Năm 1947, Aston Martin mua lại Lagonda, kể từ đó tên tuổi của hãng xe này gắn liền với cái tên Aston Martin. Chiếc Lagonda cuối cùng được

sản xuất năm 1994, sau đó cái tên này dần rơi vào quên lãng. Nhân dịp kỉ niệm 100 năm ngày Lagonda xuất xưởng chiếc xe đầu tiên, Aston Martin cho ra mắt mẫu Lagonda Concept với mục tiêu rõ ràng: khôi phục lại Lagonda nổi tiếng một thời. Lagonda Concept là một chiếc saloon lai crossover hai cầu chủ động. Aston Martin chưa quyết định sẽ lựa chọn kiểu động cơ

nào cho Lagonda, tuy nhiên nhà sản xuất cũng không loại trừ khả năng sẽ sử dụng động cơ hybrid hay diesel.

Việc đưa Lagonda Concept vào sản xuất gần như là chắc chắn, vì Aston Martin đã hé lộ thông tin về thị trường tiêu thụ của chiếc xe, trong đó có châu Âu, Bắc và Nam Mỹ, Trung Quốc, Nga, Trung Đông và Ấn Độ.

## Opel Ampera

Opel Ampera sử dụng động cơ hybrid, nhưng lấy mô men trực tiếp từ động cơ điện. Chiếc xe sẽ xuất hiện trên thị trường năm 2011.

Dacia Duster Concept

Nội thất rất linh hoạt, chẳng hạn ghế hành khách có thể trượt dưới ghế lái tạo đủ chỗ cho hẳn một chiếc xe đạp. Động cơ diesel 1,5 lít.

Giugiaro Frazer-Nash Namir

Chiếc concept hybrid của nhà thiết kế Ý có công suất 370 mã lực, có thể tăng tốc 0-100 km/h trong 3,5 giây và đạt vận tốc 300 km/h.



## Citroen DS Concept

Citroen DS Concept gợi lại quá khứ vinh quang của dòng DS. Mang triết lý thiết kế 'Créative Technologie', DS concept là chiếc xe của những công nghệ hiện đại.



# Magna Steyr Mila EV Concept

Magna Steyr là một nhà sản xuất phụ tùng xe hơi đến từ Áo. Công ty này cung cấp phụ tùng cho nhiều hãng xe lớn tại châu Âu, trong đó có cả Mercedes-Benz, BMW, Volkswagen và Audi. Mila EV Concept là chiếc xe hoàn thiện đầu tiên của Magna Steyr. Đây là một chiếc xe chạy động cơ điện, được thiết kế cho mục đích đi lại trong phố xá. Mila EV Concept sử dụng một khối động cơ điện có công suất 67 mã lực và một khối pin li-ti-ion do chính Magna Steyr phát triển. Khối pin này được nạp đầy chỉ trong 2,5 giờ từ nguồn điện dân dụng 220V và có thể cung cấp điện liên tục cho chiếc xe trong phạm vi 150 km. Bên cạnh đó, Mila EV Concept còn được trang bị pin mặt trời



trên cửa sổ trời, nó có nhiệm vụ cung cấp điện cho các thiết bị tiện nghi trong xe như điều hòa, loa ... Một điểm thú vị nữa về Mila EV

Concept là chiếc xe điện này không sử dụng gương truyền thống mà dùng hai camera để quan sát phía sau.



# Ford Iosis Max Concept

Với kích thước nhỏ gọn, thiết kế ấn tượng, hệ thống ghế ngồi thông minh, cụm đèn pha tinh vi và một khối động cơ rất sạch và kinh tế, Iosis Max Concept rất có thể sẽ là thế hệ kế tiếp của Focus Hatchback. Iosis Max được trang bị khối động cơ Ecoboost, thành tựu lớn nhất của Ford trong lĩnh vực phát triển công nghệ sạch. Động cơ Ecoboost tiêu thụ nhiên liệu ít hơn 20% so với các động cơ có cùng dung tích khác, đồng thời mức phát thải CO2 cũng giảm hơn 30%. Khối động cơ của Iosis Max chỉ có dung tích xylanh 1,6 lít nhưng lại tạo ra công suất đến 178 mã lực, tương đương với nhiều loại động cơ trên 2 lít khác. Một điểm đáng chú ý nữa là Ford còn trang bị cho Iosis Max hệ thống

ngắt động cơ tạm thời thông minh Auto-Start-Stop. Hệ thống này đặc biệt hiệu quả khi xe chạy trong phố đông đúc, nó giúp cắt giảm thêm từ 5 đến 15% lượng nhiên liệu tiêu thụ nữa. Đối với hệ truyền động, Iosis Max sử dụng hộp số Powershift ly hợp kép mà Ford mới phát triển và dự định trang bị cho các mẫu xe 2010. Hộp số này không những mang lại cảm giác lái tốt hơn mà còn giúp cắt giảm nhiên liệu tiêu thụ.



## Fornasari RR99

Fornasari RR99 là một chiếc xe thể thao chạy xăng có công suất gần 600 mã lực, tăng tốc 0-100km trong 4 giây



## Land Rover Range Rover Westminister

Mẫu xe sẽ được sản xuất trong năm nay này sử dụng động cơ dầu có mức tiêu thụ nhiên liệu là 5,6 lít/100km và mức phát thải CO2 179g/km



## Gumpert Apollo Speed

Đây là phiên bản mạnh mẽ nhất của Gumpert Apollo. Có công suất đến 800 mã lực, chiếc xe có thể đạt vận tốc tối đa 359 km/h  
Hyundai ix-onic concept car  
Là một chiếc compact SUV, Hyundai ix-onic sử dụng động cơ I4 GDI nén khí turbo, dung tích xylanh 1,6 lít công suất 170 mã lực



## Kia No3 Concept

Kia No3 Concept có chiều dài xấp xỉ 4m và được trang bị hệ thống động lực No 3's hoàn toàn mới của Kia. Tiếc là hãng xe chưa cho biết No 3's là gì



# Nissan Qazana Concept

Những chiếc mô tô địa hình bốn bánh chính là nguồn cảm hứng cho các nhà thiết kế của Nissan khi thiết kế ra

Qazana Con-

cept. Với hình

dáng như thế này,

Qazana có thể được

gọi là một chiếc

crossover, dù nó trông

có vẻ khá cổ quái. Nissan

cho biết Qazana được thiết kế là để dành riêng cho các tay chơi xe hầm hố. Có kích thước dài/rộng/cao lần lượt là 4,06m/1,78m/1,57m, chiếc xe này tỏ ra rất nhỏ gọn và linh hoạt. Cũng theo Nissan, Qazana vừa có khả năng vượt địa hình rất tốt lại vừa có thể sử dụng để đi lại hàng ngày trong phố xá. Bên cạnh ngoại thất hết sức mới lạ, Qazana còn có một không gian cabin đầy màu sắc và rất trẻ trung. Màn hình cảm ứng lớn nằm chính giữa trụ lái giúp các nhà thiết kế loại bỏ hết các nút điều khiển truyền thống. Cụm đồng hồ trung tâm và bục hộp số sử dụng hệ thống đèn LED rất đẹp mắt. Giống như Lagonda Concept, Qazana chưa có hệ động lực cụ thể, tuy nhiên, nếu được sản xuất không



loại trừ khả năng chiếc xe sẽ sử dụng động cơ hybrid, thậm chí động cơ điện.

# Koeniggsegg Quant

Koenigsegg, nhà sản xuất xe

triệu đô đến từ Thụy

Điển mang đến Geneva

2009 siêu xe chạy pin mặt trời

có tên Quant. Có thông tin cho rằng

Koenigsegg đã hoàn tất kế hoạch đưa Quant

vào sản xuất, và nếu đó là sự thật thì đây sẽ là chiếc xe điện hiện đại nhất từng có.

Quant sử dụng một khối pin có khả năng giúp xe chạy liên tục trong 500 km và chỉ cần 20 phút để nạp đầy. Sở dĩ đạt được những con số đó là vì

Quant được trang bị một lớp phim quang điện trên



toàn bộ vỏ

xe, có nhiệm vụ liên tục nạp điện cho khối pin. Do có cấu tạo đặc biệt nên khối pin này cho phép nạp pin vô hạn mà không bị chai.

Quant được trang bị hai khối động cơ điện với công suất tổng cộng 512 mã lực, mô men xoắn 715 Nm. Thời gian để chiếc xe tăng tốc từ 0 đến 100 km/h là 5,2 giây, trong khi tốc độ tối đa là 275 km/h.



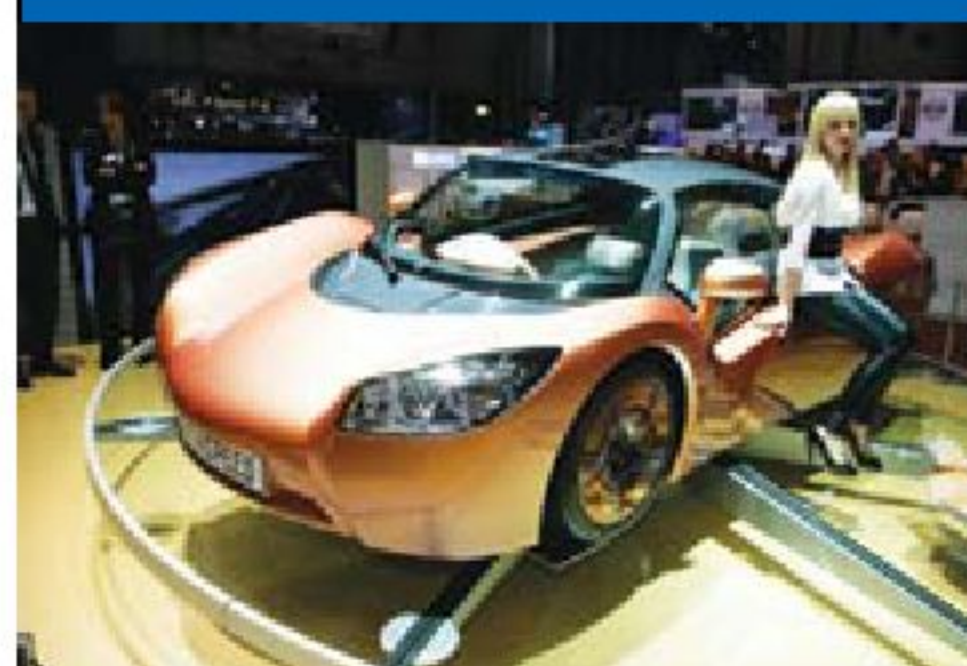
## Mitsubishi i MIEV Sport Air

Mitsubishi i MIEV Sport Air có bề ngoài rất giống với VW Beetle, tuy nhiên nó sử dụng năng lượng hoàn toàn khác: năng lượng điện



## Mitsubishi i MIEV European spec

Đây là một phiên bản khác của chiếc i MIEV Sport Air. Phiên bản này sẽ được bán riêng cho thị trường châu Âu



## Rinspeed iChange

Để tạo ra chiếc xe chạy điện 175 mã lực này, nhà sản xuất đã bỏ ra 1 triệu Euro. Rinspeed iChange có thể biến 2 ghế thành 3 ghế



## Tata Nano Euro

Phiên bản cao cấp nhất cho thị trường châu Âu



# EDAG Light Car Concept

Thêm một chiếc concept chạy điện nữa tại triển lãm Geneva. EDAG Light Car Concept sử dụng một khối pin li-ti-ion nhỏ gọn, có khả năng cho phép xe chạy liên tục trong 150 km. Đặc biệt, loại vật liệu để chế tạo chiếc xe có thể tái chế 100%, đó chính là sợi bazan. Sợi bazan không những có khả năng tái chế tốt mà còn rẻ hơn sợi cacbon rất nhiều lần.

EDAG Light Car Concept là một chiếc compact có thiết kế rất hiện đại. Mui xe kéo dài từ mép đầu xe đến tận đuôi xe và hoàn toàn là kính tối màu. Hầu hết đèn chiếu sáng trên xe đều là đèn LED. Các chi tiết trong nội thất bao gồm ghế, vô lăng, hệ thống điều hòa có thể được điều chỉnh linh hoạt tùy theo sở thích của người lái. Đặc biệt, hệ thống các hệ thống thông tin, giải trí trên xe đều được vi tính hóa giống như một chiếc xe tương lai.



## Wiesmann GT MF4

Chiếc xe mới nhất của nhà sản xuất xe độc đến từ Đức Wiesmann có giá trên 100 nghìn USD, sử dụng động cơ V8 4.0L 420 mã lực của chiếc BMW M3. Các mẫu xe khác của Wiesmann cũng sử dụng động cơ của BMW

## Renault Clio

Một biến thể khác của Megane



## Người đẹp Geneva Motor Show 2009







## Chevrolet Spark 2010

# Spark đã có chất lượng cao hơn

NẾU BẠN CHO RẰNG CHEVROLET SPARK CHỈ DÀNH RIÊNG CHO MỘT SỐ NƯỚC CHÂU Á THÌ BẠN ĐÃ NHẦM. KỲ THỰC ĐÂY LÀ MỘT MẪU XE TOÀN CẦU CỦA GM, VÀ HÃNG XE ĐANG ĐẶT RẤT NHIỀU KỶ VỌNG VÀO MẪU XE TÍ HON NÀY.

Phiên bản 2010 của Chevrolet Spark được GM phát triển trong một khoảng thời gian khá dài – trên một năm rưỡi. Với thiết kế dựa nhiều trên mẫu concept Beat, Chevrolet Spark mang một diện mạo hoàn toàn mới, và thậm chí khó có thể nhận ra rằng nó là thế hệ tiếp theo của Chevrolet Spark hiện tại.

Các kích thước không thay đổi đáng kể nhưng Chevrolet Spark 2010 có thiết kế sắc xảo và cơ bắp hơn hẳn. Hộp đèn pha, lưới tản nhiệt và hốc đèn sương mù lớn khiến phần đầu xe trông nam tính hơn. Các đường vuốt hai bên sườn xe cùng hốc bánh đẩy lộ ra bên ngoài càng mang lại nét mạnh mẽ cho thiết kế tổng thể. Spark 2010 có ba tùy chọn dành cho bộ mâm: 14 inch, 15 inch và 16 inch (Spark hiện hành sử dụng mâm 13 inch). Tất cả các tùy chọn này đều là mâm đúc hợp

kim thay vì loại mâm ốp cũ. Giá nóc nhôm giờ đây là thiết bị tiêu chuẩn trên mọi phiên bản. Rõ ràng là Spark 2010 cao cấp hơn các phiên bản hiện tại (rất may là GM hứa sẽ không tăng giá Spark lên nhiều).

Nội thất của Spark 2010 cũng được thiết kế lại hoàn toàn. Ghế có chất lượng cao hơn và đã có tùy chọn ghế da. Các chi tiết trên trụ lái trông sinh động hơn, đồng thời thuận tiện hơn cho người cầm lái. Giờ đây Spark 2010 đã có túi khí hai kỳ cho hai ghế trước và có cả túi khí rèm. Tất cả các dây đai an toàn đều là dây đai ba điểm. Ngạc nhiên hơn, Spark 2010 còn có cả hệ thống sưởi ghế trước, điều chỉnh độ cao ghế lái và gương gập điện! Spark 2010 dài hơn phiên bản hiện tại 15 cm, thêm vào đó bề dày ghế nhỏ hơn cùng cách bố trí nội thất hợp lý hơn khiến không gian nội thất rộng

rãi hơn. Thể tích cabin giờ đây lên đến 994 lít, trong khi khoang hành lý cũng có thể tích đến 170 lít!

Động cơ của Spark 2010 mạnh hơn khá nhiều so với các phiên bản hiện tại, dù dung tích xylanh không tăng

đáng kể. Phiên bản cơ sở có dung tích xylanh là 1 lít công suất 66 mã lực, trong khi phiên bản mạnh hơn có dung tích 1,2 lít công suất 78 mã lực (Spark 2009 1.0L cũng chỉ có công suất 64 mã lực). Những cải tiến mạnh







#### THÔNG SỐ KỸ THUẬT

**Động cơ:** I4 1.0L/1.2L  
**Công suất:** 66 mã lực/78 mã lực  
**Tăng tốc 0-100km/h:** 12,4 giây  
**Tiêu thụ nhiên liệu:** dưới 5 lít/100km  
**Phát thải CO2:** 120g/km  
**Tiêu chuẩn khí thải:** Euro 5

Spark 2010 có khả năng cách âm tốt hơn đáng kể so với phiên bản cũ. Hệ thống cách âm ba lớp sàn-vách ngăn-tấm ốp thành cabin cùng hệ thống treo McPherson giúp chiếc xe đạt đến tiêu chuẩn cách âm của các mẫu sedan tầm trung. Đặc biệt, lần

đầu tiên Spark được trang bị hệ thống Cân bằng điện tử ESC (trên phiên bản cao cấp). Giống như các thế hệ trước, Chevrolet Spark 2010 vẫn lấy tiêu chí giá thấp và sự linh hoạt cao làm trọng tâm. GM cho biết phiên bản 2010 sẽ chỉ có

giá nhỉnh hơn các phiên bản hiện tại đôi chút. Chưa có thời gian xuất hiện chính thức nhưng rất có thể Chevrolet 2010 sẽ có mặt trên thị trường từ cuối năm nay.

Đương Vũ

mẽ mà GM tiến hành đã giúp cho cả hai khối động cơ này tiêu thụ nhiên liệu còn ít hơn các mẫu Spark có dung tích xy lanh nhỏ hơn hiện tại. Trong khi Spark 2009 phiên bản 1.0L tiêu thụ trung bình 5,6 lít xăng trên mỗi 100 km thì hai khối động cơ mới chỉ tiêu thụ dưới 5 lít dù có công suất lớn hơn. Đáng chú ý là Spark 2010 chỉ thải ra 120 g CO<sub>2</sub>/km, đạt tiêu chuẩn khí thải Euro 5! Spark 2010 sử dụng hộp số sàn 5 cấp. GM cho biết chiếc xe có thể tăng tốc từ 0 đến 100 km/h chỉ trong 12,4 giây, nhanh hơn nhiều so với Spark hiện tại.







## Kia Forte 2010

# Thế hệ kế tiếp của Spectra

TRIỂN LÃM Ô TÔ CHICAGO VỪA QUA ĐÃ ĐÁNH DẤU MỘT BƯỚC NGOẶT CỦA KIA, ĐÓ LÀ LỜI "KHAI TỬ" CHO MẪU XE BÁN CHẠY NHẤT CỦA KIA TẠI MỸ LÀ SPECTRA (CÒN GỌI LÀ CERATO). TUY NHIÊN, KHÔNG ĐỂ KHÁCH HÀNG TIẾC NUÔI VỀ MỘT MẪU XE TIỆN DỤNG MÀ GIÁ LẠI RẺ NHƯ SPECTRA, KIA ĐÃ CHO RA MẮT KIA FORTE VỚI NHIỆM VỤ "NỔI GÓT" THÀNH CÔNG CỦA SPECTRA.

Giang Phong

### Trẻ trung từ bên ngoài

Qua bàn tay tài hoa của Peter Schreyer, giám đốc thiết kế của Kia, Forte đã trở thành một đối thủ đáng gờm trong phân khúc xe sedan compact nhờ ngoại thất mạnh mẽ và năng động. Với hình dáng chắc nịch nhờ những đường cong trên thân và đèn trước quét về phía sau, Forte tỏa ra phong thái tự tin và mạnh mẽ khi

đi trên đường cũng như lúc nằm ở bãi đỗ. Cả ba phiên bản (LX, EX và SX) của Forte đều thể hiện nhiều nét tinh tế về thiết kế. Phiên bản thể thao nhất là SX mang hình hài săn chắc như gà vận động viên điền kinh với bộ mâm 17 inch cùng với lốp kích thước P215/45R17 và cản gió ở đuôi.

### Rộng rãi và quyến rũ ở bên trong

Nhờ khoảng cách hai trục là 2,85 met, kích thước dài, rộng, cao là 4,53 x 1,78 m x 1,47 m, Kia Forte có một nội thất rộng rãi nhất trong hạng với thể tích tổng cộng 2,741 lít, tài xế và khách ghế trước có khoảng trên đầu 101 cm, khoảng để chân 110 cm và hành khách ghế sau có 96 cm khoảng đầu và 89 cm khoảng chân. Ngăn hành lý của Forte cũng rộng nhất trong hạng với 416 lít, rất thoải mái cho hành lý của cả gia đình khi đi chơi xa vào cuối tuần. Nổi bật về nội thất rộng rãi, Forte 2010 còn quyến rũ khách hàng với nhiều chi tiết nội thất cấp cao. Ghế tài xế có thể điều chỉnh theo 6 hướng, hệ thống làm tan băng ở phía sau, cổng cắm điện 12 volt kép ở bảng điều khiển trung tâm là những thiết bị sang trọng dành cho tài xế và hành khách. EX và SX được bổ sung nhiều thiết bị tiêu chuẩn như cửa kính điều khiển và khóa bằng điện, khóa cửa điều khiển từ xa, hệ thống kiểm soát hành trình



và âm thanh tích hợp trên vô lăng, lỗ để cốc ở ghế sau và trước, thảm lót sàn và thiết bị tùy chọn gồm cửa sổ trời và ghế da. Ngoài ra, phiên bản SX còn được trang bị trụ lái kiểu ống lồng và ghế thể thao với những đường chỉ màu đỏ làm nổi bật cá tính của chiếc xe.

### Âm nhạc trên chuyến đi

Forte được trang bị hệ thống âm







thanh AM/FM/CD/MP3 4 loa tiêu chuẩn, cùng với hệ thống radio vệ tinh Sirius. Thiết bị tiêu chuẩn trên tất cả các phiên bản là ổ cắm phụ và cổng USB để kết nối với máy chơi MP3. Ngoài ra, Forte còn cho phép tài xế sử dụng chức năng điện thoại rảnh tay Bluetooth. Để có một phong cách chơi nhạc chuyên nghiệp, phiên bản EX và SX được trang bị 6 loa cùng với nút điều khiển âm thanh trên vô lăng.

#### Mạnh mẽ về khả năng vận hành

Forte LX và EX được trang bị động cơ DOHC 4 xy lanh 2.0 lit, công suất 156 mã lực và momen xoắn tối đa 195 Nm với hệ thống đóng mở van thông minh CVVT và phun nhiên liệu điện tử đa công, giúp Forte có khả năng vận hành mạnh mẽ nhưng vẫn tiết kiệm nhiên liệu. Còn phiên bản SX được trang bị động cơ I4 2,4 lit cùng với hệ thống CVVT, sinh ra công suất 173 mã lực – mạnh hơn cả phiên bản mạnh nhất của Toyota Corolla và Mazda 3.

Trong phiên bản LX và EX, đồng hành cùng động cơ là hộp số sàn 5 cấp (tiêu chuẩn) và hộp số tự động 4 cấp điều khiển điện tử (tùy chọn). Còn phiên bản SX được trang bị hộp số sàn 6 cấp (tiêu chuẩn) hoặc là hộp số tự động 5 cấp với chức năng sang số Sportmatic (tùy chọn). Ngoài ra, Forte còn có tùy chọn là gói tiết kiệm nhiên liệu gồm hộp số tự động 5 cấp, hệ thống lái có trợ lực điện, lốp có ma sát lăn thấp. Những cải tiến này giúp Forte trở thành xe tiết kiệm nhất trong hạng với mức tiêu hao 6,53 lít/100km trên đường cao tốc.

#### An toàn và thoải mái sau vô lăng

Forte được trang bị thống treo MacPherson ở trước và hệ thống treo dầm xoắn và lò xo cuộn ở bánh sau giúp chiếc xe có độ cân bằng tối ưu. Ngoài ra, hệ thống lái trợ lực và cảm biến tốc độ động cơ nhằm tăng độ chính xác khi lái Forte. Để có phong cách thể thao, Forte SX được trang bị găm độ thể thao và phanh trước lớn để tăng cường cảm giác phấn khích. Forte được trang bị đầy đủ các thiết bị an toàn như gối đầu trước chủ động, túi khí hai tầng, túi khí hai bên và ghế trước, 4 phanh đĩa cùng hệ thống ABS, hệ thống ổn định điện tử ESC, hệ thống kiểm soát độ bám đường TCS và hệ thống theo dõi áp suất lốp TPMS.

Còn nhớ cách đây không lâu, một quảng cáo độc đáo của Kia là chiếc Forte "hầu ăn" nuốt gọn gà khổng lồ Bentley như là một lời thách thức của Forte với những đối thủ. Sẽ có mặt ở các showroom Bắc Mỹ vào cuối xuân năm nay, hi vọng Forte sẽ giành nhiều thắng lợi như bậc tiền bối Spectra của nó ■





# Volvo S80

sedan cỡ lớn tiết kiệm nhiên liệu như xe compact

Dương Vũ

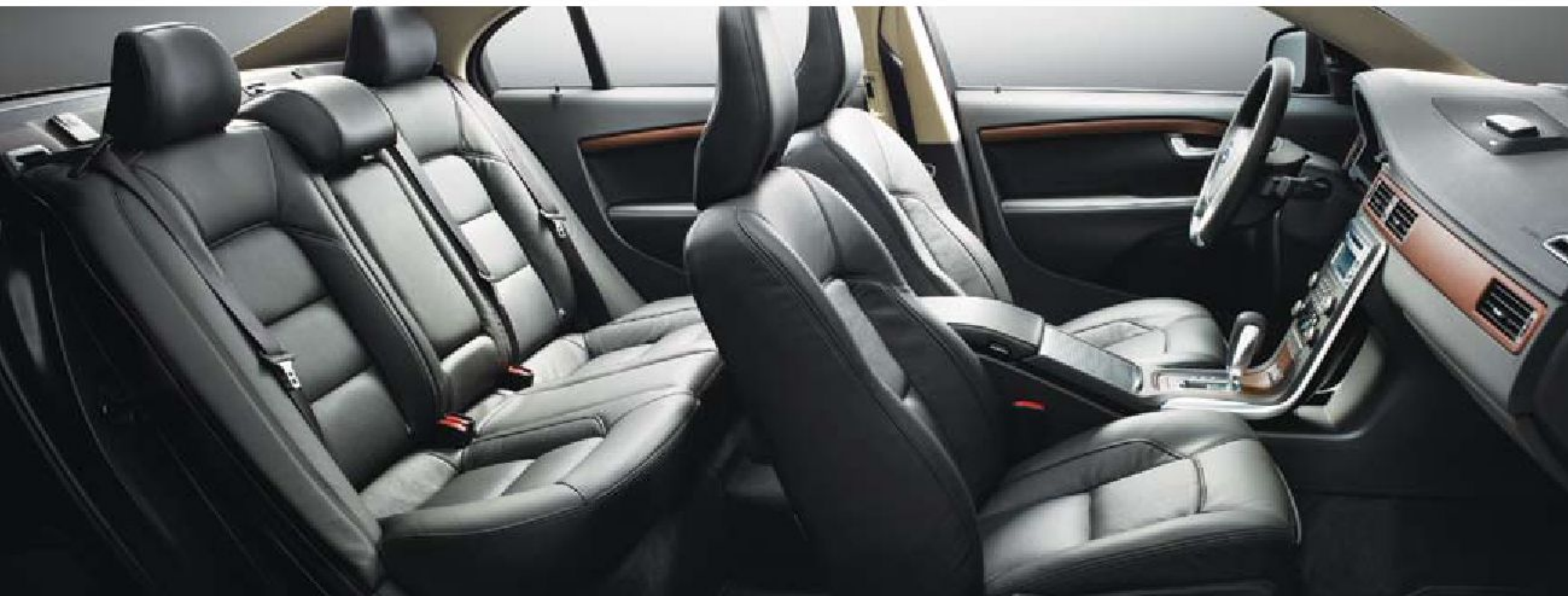
Với một số tiền xấp xỉ chiếc BMW 3-Series hay chiếc Mercedes-Benz E200, bạn cũng có thể mua được một chiếc sedan cỡ lớn như chiếc BMW 7-Series hay Mercedes-Benz S-Class, khá sang trọng và đặc biệt là rất tiết kiệm nhiên liệu và an toàn. Đó chính là Volvo S80.













**V**olvo - hãng xe đến từ Thụy Điển - luôn luôn dẫn đầu thế giới về tiêu chí an toàn. Volvo được thành lập năm 1927, và hiện nay các mẫu xe của hãng này thậm chí còn được đánh giá là an toàn hơn cả các mẫu xe của Lexus. Giống như Audi A4, Volvo S80 rất được

ưa chuộng tại Trung Quốc. Thị trường lớn nhất của mẫu xe này là Nga.

Ở mọi thị trường trong đó có cả châu Âu và Mỹ, Volvo S80 luôn được xếp vào phân khúc thị trường xe sang. Để đạt được điều này, các nhà thiết kế của Volvo đưa ra một giải pháp hết sức thú vị là chỉ sử dụng những loại động cơ nhỏ có tính kinh tế cao nhằm cắt giảm giá thành và dành chúng cho việc trang bị các thiết bị tiện nghi cao cấp. Giải pháp rất đơn giản là: nếu sử dụng các loại động cơ lớn như của 7-Series, A8 hay S-Class, nhà sản xuất sẽ phải bỏ ra rất nhiều tiền vì các yêu cầu kỹ thuật đi kèm là rất phức tạp; trong khi đó việc trang bị những loại động cơ nhỏ tiết kiệm nhiên liệu lại rẻ hơn và kéo giá thành của hệ thống dẫn động đi xuống.

Có thể độ vọt và sự mạnh mẽ không tốt bằng 7-Series và S-Class nhưng động cơ của Volvo S80 lại tiết kiệm nhiên liệu và sạch hơn gấp nhiều lần. Khối động cơ diesel mới được Volvo hoàn thiện cách đây chưa lâu có tên D5, sử dụng 5 xy lanh thẳng hàng và bộ nén khí kép twin-turbo. Có dung tích xy lanh 2,4 lít, khối động cơ này tạo ra công suất 205 mã lực và mô men xoắn 420 Nm. Ấn tượng hơn, nó chỉ tiêu thụ khoảng 6,2 lít diesel trên mỗi 100 km kết hợp (nội thành và cao tốc), đồng thời chỉ thải ra 164 gam CO2 trên mỗi một km. Tất cả những con số này đều là những kỷ lục mới trong phân khúc xe sang trọng cỡ lớn.

Volvo S80 cũng có một tùy chọn động cơ diesel nữa là động cơ 2.4 nén khí đơn, công suất 175 mã lực, mô men xoắn 420 Nm. Bớt đi một chút công suất nhưng khối động cơ này cũng có mức tiêu thụ nhiên liệu và phát thải CO2 giảm đi đáng kể: 5,8 lít/100 km và 154 g/km.

Rõ ràng là Volvo đã mang đến một khái niệm rất mới về dòng sedan cao cấp.

Hãng xe này đã chứng tỏ được rằng ngay cả những mẫu sedan cỡ lớn cũng có thể đạt được tính kinh tế và thân thiện với môi trường tốt không kém các mẫu xe compact. Giảm mức tiêu hao nhiên liệu và phát thải CO2 không nhất thiết phải đồng nghĩa với việc giảm kích thước, khối lượng xe.

Sự sang trọng của Volvo S80 được thể hiện ở kích thước xe lớn, các chi tiết ngoại thất được thiết kế hết sức bóng bẩy và chính xác và đặc biệt là không gian nội thất rất ấn tượng. Chất liệu da cao cấp mang lại cho cabin sự xa xỉ đặc trưng của các mẫu sedan hạng sang. Bảng táp lô trung tâm, cụm đồng hồ và vô lăng được thiết kế hết sức tinh tế và đẹp mắt. Sự cân đối trong cách bố trí các chi tiết cũng như màu sắc sang trọng toát lên từ da, gỗ và nhôm lát trên trụ lái khiến Volvo S80 tỏ ra rất xuất sắc trong thiết kế nội thất. Là một chiếc sedan cỡ lớn, Volvo S80 có ba ghế sau với ghế giữa có cả tựa đầu.

Đối với hệ thống khung gầm, Volvo S80 có đến hai lựa chọn khác nhau: hệ thống khung gầm tiêu chuẩn nhấn mạnh vào sự êm ái và thư giãn, hệ thống khung gầm thể thao thấp hơn nhấn mạnh vào cảm giác lái thể thao.

Giống như các mẫu Volvo khác, S80 có tính an toàn vượt trội so với các đối thủ. Bên cạnh các hệ thống an toàn thụ động phổ biến như Chống bó cứng phanh ABS, Cân bằng điện tử ESP, 8 túi khí trong đó có 2 túi khí hai kỳ... Volvo S80 còn có nhiều hệ thống an toàn chủ động hiện đại. Có thể kể đến hệ thống Điều khiển hành trình thông minh tương thích (Adaptive Cruise Control), hệ thống Cảnh báo va chạm từ phía trước và hai bên sườn xe, hệ thống Chống lật xe, hệ thống Theo dõi làn đường, hệ thống Hỗ trợ phanh thông minh... Sự có mặt của tất cả những hệ thống an toàn này khiến Volvo S80 trở thành một trong những chiếc xe an toàn nhất hiện nay.

Volvo S80 2010 vừa tham dự triển lãm Geneva 2009 và sẽ có mặt trên thị trường từ tháng 4/2009. Giá của phiên bản mới tại Mỹ nằm dao động trong khoảng 39.600 đến 51.800 USD. Như vậy Volvo S80 có giá tương đương với BMW 3-Series, Audi A4, Mercedes-Benz C-Class các phiên bản cao cấp và E-Class các phiên bản cơ sở ■





# Volvo C70 Ice White

một chiếc xe, hai mục đích

Động cơ diesel 2.0D tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện với môi trường

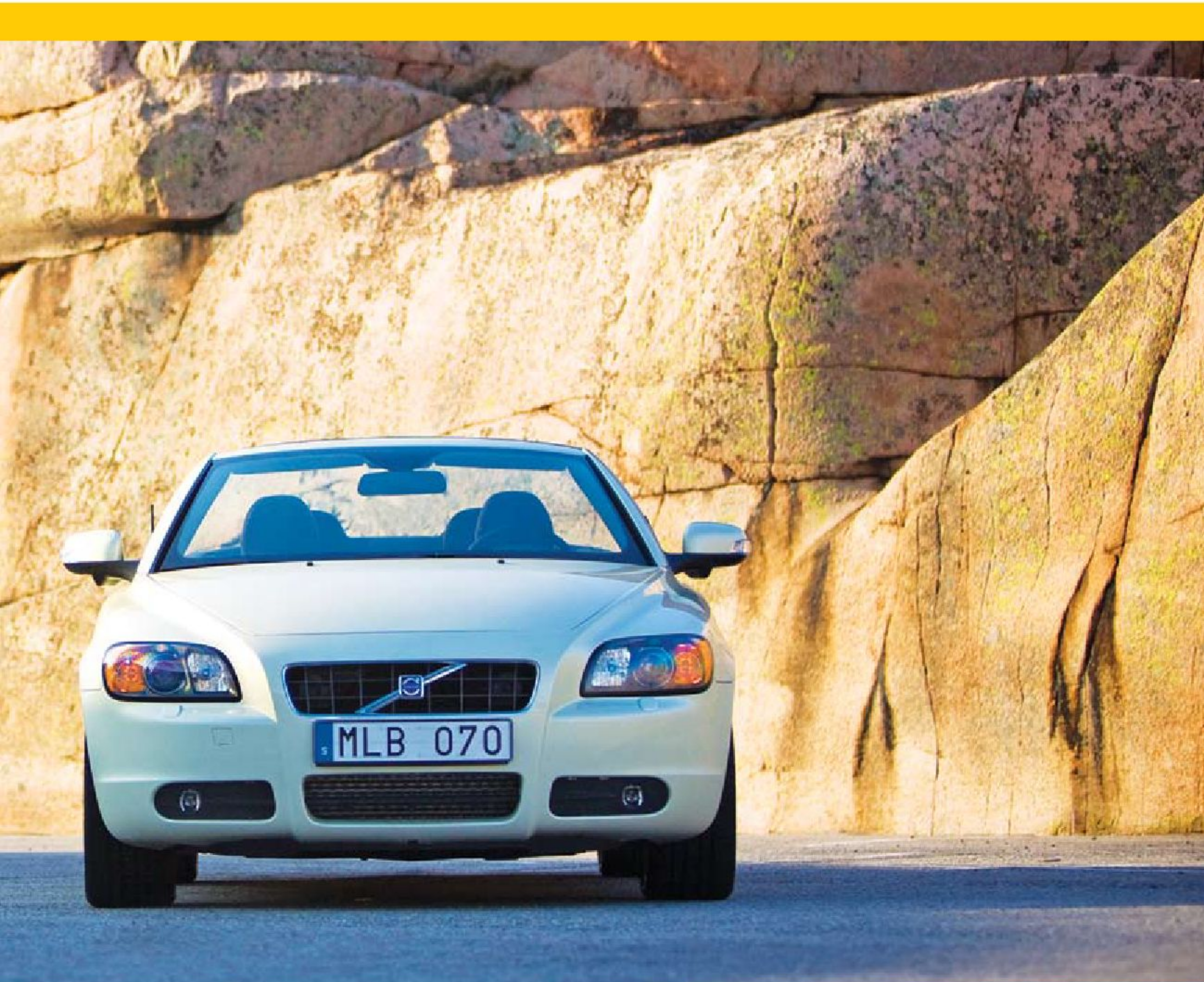
Nội thất bọc da Calcite lịch sự với các điểm nhấn sử dụng nhôm kim loại

Vẻ bề ngoài sang trọng, khoẻ khoắn cùng bộ mâm đúc thể thao hợp kim

Midir 18 inch.

Quang Hùng







**H**ãng xe Volvo nổi tiếng đang tạo được sức thu hút lớn trên thị trường xe hơi Anh quốc bởi một phiên bản 4 chỗ đặc biệt: C70 Coupé-Convertible. Với hình dáng, màu sắc ấn tượng và được mang một cái tên khá độc đáo - 'Ice White', phiên bản này có mức giá trọn gói rất hấp dẫn: £24,495. Ngoài ra Volvo C70 còn cung cấp thêm cho khách hàng một số thiết bị để lựa chọn thêm đáng giá £2,350.

Ngoại thất: hai trong một  
Bề ngoài Volvo C70 Ice White tạo ra được một sức hút rất lớn nhờ trưng ra toàn một màu trắng lạnh đúng như cái tên của nó. Về sang trọng kiểu hãnh bệ ngoài được nhấn thêm nhờ bộ mâm đúc 18 inch chất liệu hợp kim Midir đắt tiền. Các kích thước được các nhà thiết kế xây dựng hợp lý để chiếc xe vừa giữ được hình dáng bề thế, chắc chắn trong khi lại có mức độ linh hoạt rất cao.

Đây là chiếc coupe thể thao đặc biệt bởi vì chỉ sau khi bạn bấm nút, nó đã chuyển thành một chiếc convertible thực thụ sau 30 giây. Chiếc mui kim loại ba mảnh được thiết kế đặc biệt giúp cho Volvo C70 trở thành hai trong một sẽ lập tức "chui" xuống cốp sau. Lúc này C70 từ một chiếc coupé thể thao mạnh mẽ trở thành một chiếc convertible xin xắn với không gian mở thoáng đãng.

Do được thiết kế cho tính năng của một chiếc Convertible, nghĩa là không có cột B nên phần khung xe được gia cố rất chắc chắn. Nhờ độ cứng chống xoắn khung xe cao hơn so với phiên bản trước nên không chỉ giúp chiếc xe an toàn hơn mà tính năng điều khiển và độ ổn định xe cũng cao hơn.

Nội thất, thiết bị và tính năng an toàn

Bên trong, C70 Ice White tự hào với lớp bọc da Calcite lộng lẫy với tông màu đen được tô điểm

thêm các chi tiết nhôm trắng. Hệ thống các thiết bị thông minh gồm có điều khiển khí hậu điện tử ECC có lọc khí AQS, các đèn mù trước, vô lăng đa chức năng có tích hợp điều khiển âm thanh, cửa sổ điện và gương chiếu hậu,... C70 còn có chức năng điều khiển hành trình, ổn định động học và điều khiển lực kéo DSTC...

Các chức năng an toàn khác gồm có WHIPS - bảo vệ cổ khi xe bị va chạm trước và sau; SIPS - bảo vệ các va chạm bên, ROPS bảo vệ khi xe lật và IC bảo vệ đầu. Chưa hết, tất cả các mẫu Volvo C70 còn được bảo hành 3 năm hoặc 60.000 dặm.

Volvo là một trong những hãng xe đi đầu trong lĩnh vực an toàn xe hơi. Năm 2009 hãng sẽ kỷ niệm 50 năm ngày phát minh ra dây an toàn 3 điểm, thiết bị an toàn đơn giản nhưng cực kỳ quan trọng trong lịch sử 120 năm phát triển của những chiếc xe hơi. Được một kỹ sư của Volvo có tên Nils Bohlin tìm ra năm 1959, dây an toàn 3 điểm đã cứu tính mạng hàng nghìn người và tránh cho hàng trăm nghìn người khỏi thương vong.

Vận hành

Ice White được sử dụng động cơ I4 diesel 2.0D cho công suất 136 PS với chỉ số CO2 đạt 161 g/km và 6,1 lít/100 km trên vòng thử kết hợp. Lựa chọn thêm cho C70 là bộ hộp số với bộ truyền động ly hợp kép với hai chức năng tự động và cơ khí.

Volvo Car đang thực hiện lời cam kết của mình bằng những hành động vì môi trường và sự đầu tư công nghệ để giảm thành phần hợp chất của các bon trong khí xả. Chương trình sạch cả ngoài và trong: chú trọng đến sức khỏe con người, tận dụng tài nguyên và xét hệ quả đến sinh thái của quá trình sản xuất, sử dụng và đưa ra bãi rác những chiếc xe hơi.

Volvo chắc chắn rằng tất cả trong những mẫu xe mới có tới 85% có thể tái sử dụng, được thiết kế cho 95%











có thể khôi phục lại để chắc chắn rằng tất cả các xe đều sạch sẽ trong suốt quãng đời của chúng.

Về dòng xe convertible

Volvo C70 đời trước đạt lượng tiêu thụ cao nhất vào năm ngoái, với tổng cộng 8.000 xe trên toàn thế giới, trong đó có một nửa là tại Mỹ. Con số này còn quá nhỏ nhoi nếu biết rằng cùng quãng thời gian trên, BMW 3 series convertible bán được tới 15.000 xe riêng ở Mỹ. Với C70 đời mới, dự kiến ra mắt tại Triển lãm ô tô Frankfurt tháng 9 tới, mục tiêu của Volvo Cars, là có lượng xe hằng năm bán ra gấp đôi con số trong năm 2004 của phiên bản trước. Khó khăn không chỉ ở chỗ thương hiệu Volvo chưa đủ mạnh so với BMW hay Audi, mà còn bởi xe mui cứng có thể xếp được (retractable hardtop) đòi hỏi chi phí sản xuất cao hơn. Đội ngũ thiết kế của Volvo có dịp thể hiện tài năng, biến thách thức trên trở thành một lợi thế.

“Làm sao để kiểu dáng xe hài hoà cả khi mui xe được dựng lên hay gấp lại trong thùng không phải là một việc dễ dàng”, Fedde Talsma, phụ trách thiết kế chiếc C70 mới, cho biết. “Chúng tôi quyết định bắt đầu với thiết kế xe coupe. Sau khi đã có được một kết quả như ý, chúng tôi mới tiến hành “tạo hình” chiếc convertible trên cơ sở chiếc coupe đã có”.

Volvo C70 đời trước là một chiếc convertible, tức là mui xe có thể gấp lại phía sau hoặc tháo rời hẳn ra. Còn coupe là xe 2 hoặc 4 chỗ và chỉ có hai cửa. Coupe còn thường được hiểu đồng nghĩa với xe

hardtop, thuật ngữ dùng để chỉ kiểu xe mui cứng nhưng không có cột giữa (B-pillar). Kiểu thiết kế này đòi hỏi mui không được quá dài nếu không muốn làm yếu cấu trúc thân xe, do vậy dù có 4 chỗ thì hàng ghế sau của coupe cũng thường khá chật chội. So với xe mui mềm, mui cứng vẫn giúp xe có khả năng chống xoắn cao hơn hẳn.

Xu hướng chế tạo kiểu xe coupe-convertible được bắt nguồn từ Peugeot vào trước Thế chiến II. Ford Motors cũng từng ra mắt chiếc Skyliner vào những năm 50 của thế kỷ trước nhưng sớm phải xếp vào kho do giá thành cao mà độ ổn định lại thấp. Cho tới những năm gần đây, công nghệ mui cứng xếp được (retractable hardtop) một lần nữa làm kiểu xe này xuất hiện trở lại. Nó vừa cho phép người sử dụng tận hưởng bầu không khí trong lành khi mui xe xếp gọn trong thùng sau, lại vừa tiện lợi khi thời tiết xấu: chỉ cần bấm nút, trong khoảng hơn 20 giây, mui xe cứng cáp sẽ được dựng lên ngay ngắn. Xe mui mềm khi dựng lên sẽ không cho phép chạy với tốc độ cao nếu gió lớn.

Một lần nữa, Peugeot lại đi tiên phong cho trào lưu coupe-convertible với chiếc 206 CC ra đời năm 2000. Lexus cũng trình làng một đại diện tiêu biểu là chiếc LF-C tại Triển lãm ô tô New York 2004. Để tạo nên sự độc đáo, Volvo đã cộng tác chặt chẽ với hãng thiết kế lừng danh Pininfarina của Italy trong tạo dáng. Nhưng điểm đáng chú ý hơn, và cũng là thế mạnh của Volvo, nằm ở hệ thống an toàn cho xe ■





# CEO EXCHANGE



**Từ tháng 11/2008**

Đón xem trên **VTV9** Đài truyền hình Việt Nam  
Chương trình truyền hình phỏng vấn các CEO hàng đầu trên thế giới  
Vào lúc 9h00 - 10h00 Chủ Nhật và 21h00 - 22h00 Thứ Sáu  
Phát sóng hàng tuần



Đơn vị tài trợ phát sóng CEO EXCHANGE tại Việt Nam



Bản quyền phát sóng tại Việt Nam  
© Tổ hợp sáng tạo VIETBOOKS

Đơn vị quản lý dự án  
Trung Tâm Dữ Liệu CEO

[www.ceocenter.vn](http://www.ceocenter.vn)

ĐTDD : 098 9 111 999





**Dodge Circuit EV**

# Siêu xe điện hợp túi tiền

Nếu bạn muốn sở hữu một chiếc xe thể thao vừa đẹp lại vừa tiết kiệm và sạch thì Dodge EV có thể là một sự lựa chọn đầy thú vị. Chạy điện, không khí thải, không ô nhiễm, không liên quan đến giá xăng dầu nhưng vẫn có thiết kế đẹp và một khả năng vận hành rất mạnh mẽ, Dodge EV là một trong những mẫu xe thể thao tiên phong trong cuộc cách mạng năng lượng mới.

**Dương Vũ**











## THÔNG SỐ KỸ THUẬT

Động cơ: điện, công suất 268 mã lực  
 Quãng đường đi được: trên 320 km  
 Nguồn điện nạp pin: 110/220 V  
 Tăng tốc 0-100 km/h: 5 giây  
 Vận tốc tối đa: 193 km/h

C hi một vài năm trước đây hầu như không có hãng xe thể thao nào quan tâm đến năng lượng điện, vậy nhưng với sự xuất hiện của hai cái tên đang nổi lên như gió Fisker (với mẫu Karma) và Tesla (với mẫu Roadster), chúng ta đã bắt đầu nhìn thấy một tương lai rất sáng cho dòng xe thể thao chạy điện. Các triển lãm ô tô lớn trên thế giới gần đây cũng chứng kiến sự xuất hiện của nhiều siêu xe điện, thậm chí một số trong số chúng còn được chú ý hơn cả các mẫu xe thể thao chạy xăng dầu, chẳng hạn các mẫu Chrysler 200C Concept, Peugeot RC Concept hay Chrysler EV... Dodge EV được chế tạo dựa trên tinh thần kết hợp những thế mạnh truyền thống của các dòng xe thể thao chạy xăng dầu (đẹp, mạnh mẽ và lời cuốn) với những đặc điểm ưu việt của dòng xe điện (sạch, tiết kiệm và bền vững).

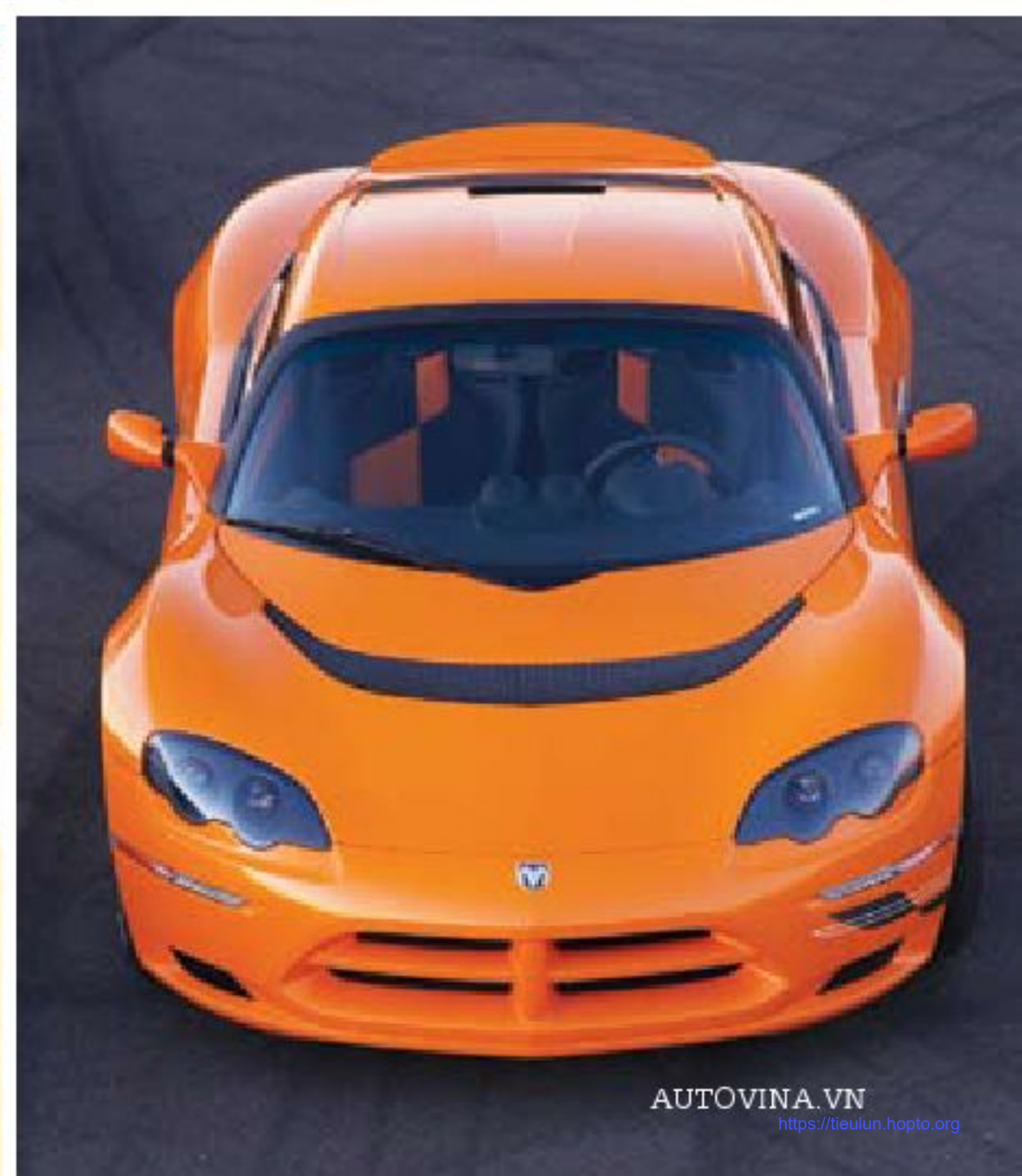
Tuy là một chiếc xe thể thao Mỹ nhưng Dodge EV lại mang một vẻ đẹp hết sức tinh tế, đặc điểm vốn là của riêng xe châu Âu (xe thể thao Mỹ thường cơ bắp và phóng khoáng). Ngoài trừ kiểu lưới tản nhiệt dạng thanh dọc-ngang, rất khó có thể nhận ra đây là xe của Dodge. Dodge EV có vóc dáng thấp và mềm mại, mũi cong hết sức đẹp mắt, bộ vành lực lưỡng và đặc biệt là phần đuôi rất cân đối và sexy. Hai hốc hút gió bên sườn xe chứng tỏ đây là một siêu xe thực sự. Thêm vào đó, nước sơn màu cam càng làm toát lên vẻ đẹp bốc lửa cho thiết kế ngoại thất. Nội thất bọc da và được thiết kế rất thể thao của chiếc xe không hề thua kém các mẫu xe của Porsche hay BMW. Do Dodge EV chạy điện nên các cụm đồng hồ hiển thị thông số và tình trạng động cơ truyền thống được thay thế

hết bằng các đồng hồ hiển thị trạng thái động cơ điện và khối pin. Cabin được thiết kế đơn giản giúp cho người lái tập trung cảm nhận khả năng vận hành thể thao của chiếc xe. Dầu vậy, các trang thiết bị cơ sở như hệ thống loa cao cấp, cửa sổ điều khiển điện, gương gập điện, điều hòa hai vùng khí hậu, định vị vệ tinh ... vẫn có mặt đầy đủ. Hệ thống động lực của Dodge EV có tên là ENVI. ENVI gồm có một khối động cơ điện có công suất 200 kW (268 mã lực), một khối pin li-ti-ion điện dung cao và một hệ thống điều khiển dòng điện. Sử dụng công nghệ pin li-ti mới nhất, khối pin của Dodge EV cho phép chiếc xe chạy được đến 200 dặm (trên 320 km) cho mỗi lần nạp đầy pin. Với quãng đường đi được như vậy, đây là một trong những mẫu xe điện có khả

năng đi xa nhất hiện nay. Trên quãng đường 320 km, bạn có thể đi lại nhiều ngày liên trong phố mà không cần nạp pin, bạn cũng có thể thực hiện trọn vẹn một chuyến du lịch khá xa nhà. Để nạp pin, bạn có thể sử dụng nguồn điện 110 hoặc 220 Volt. Chưa hết, chiếc xe thể thao điện này có thể tăng tốc từ 0 đến 100 km/h trong 5 giây – con số mơ ước của nhiều mẫu xe thể thao chạy xăng/dầu, và đạt vận tốc tối đa 193 km/h. Quan trọng nhất, nó có mức tiêu hao nhiên liệu là 0 lít/100 km và phát thải CO<sub>2</sub> bằng 0 g/km! Như mọi mẫu xe thể thao Mỹ khác, bạn không phải trả quá nhiều tiền để có được Dodge EV. Rất có thể giá của chiếc xe sẽ chỉ dưới 50 nghìn USD khi nó được bán ra thị trường ■



# Siêu xe điện hợp túi tiền









# Volkswagen Polo Mk V

người Đức thiết kế xe compact như thế nào?

Dương Vũ





**T**rên thị trường xe compact hiện nay Volkswagen Polo xứng đáng là một trong những mẫu xe chuẩn mực nhất. Không chỉ tiết kiệm nhiên liệu và có độ an toàn cao, chiếc compact điển hình của người Đức này còn có thiết kế đặc biệt xuất sắc.

Trong điều kiện phố xá chật hẹp, xăng dầu đắt đỏ và người ta sử dụng xe để đi lại nhiều hơn thì xe compact có lẽ sẽ là sự lựa chọn hợp lý hơn cả, nhất là với những người có thu nhập trung bình. Việc lựa chọn mẫu xe để mua là khá dễ dàng vì hiện nay có khá nhiều mẫu compact, đa số là có giá không quá cao. Với Volkswagen Polo, bạn chỉ cần bỏ ra thêm một số tiền không lớn lắm là đã có thể sở hữu một chiếc mà chất lượng không thua kém các mẫu sedan tầm trung.

Volkswagen Polo mang triết lý thiết kế đặc trưng của mẫu Volkswagen Scirocco – mẫu xe xuất sắc nhất thế giới năm 2008, và mẫu Volkswagen Golf – mẫu xe bán chạy nhất trong nhiều năm liền tại Đức.

Chính vì thế dù là thuộc dòng xe compact hướng đến thị trường xe bình dân nhưng Polo lại có thiết kế tỏ ra ấn tượng hơn các đối thủ cùng phân hạng. Với dáng xe thon thả, cụm lưới tản nhiệt-đèn pha thanh thoát, bộ mâm đúc lớn hơn các mẫu xe compact khác và phần đuôi khá tròn trĩnh, Polo thể hiện tốt sự cân đối trong tổng thể và đẹp mắt trong từng chi tiết. Polo có các kích thước dài, rộng, cao tương ứng là 3,95m, 1,68m và 1,45m. Như vậy so với Chevrolet Spark, Polo dài hơn 40cm, rộng hơn 20cm, còn so với Toyota Yaris, Polo dài hơn 20cm và rộng xấp xỉ bằng. Tuy nhiên Polo lại thấp hơn hai mẫu xe nói trên 5cm và 10cm. Bộ mâm to hơn, độ dài lớn hơn và chiều cao lại thấp hơn khiến cho Polo có thể đầm và mượt mà hơn. Thêm vào đó, mặc dù bánh khá lớn nhưng gầm xe lại tương đối thấp, vì thế cảm giác chênh vênh do đó mà biến mất. Cũng chính vì có gầm thấp và chiều dài lớn hơn đôi chút so với hai mẫu xe nói trên mà Polo có nhiều không gian bên trong xe hơn, cả cabin lẫn chỗ để hành lý.

Bên trong xe, nội thất toát lên một cảm giác sang trọng đặc trưng xe Đức. Màu nâu đen xuyên suốt cabin cùng các chi tiết trên trụ lái được tạo hình hết sức thanh thoát sẽ khiến cho bạn có cảm giác đang ngồi trong một chiếc sedan sang trọng. Đặc biệt, màn hình cảm ứng trung tâm chất lượng cao càng khiến bạn lầm tưởng đây không phải là một chiếc compact. Một vài chi tiết trên nắp lò có viền nhôm hết sức nổi bật. Một số hệ thống thông tin giải trí đáng chú ý gồm có: hệ thống chơi nhạc CD/VCD/MP3, 6 loa, định vị vệ tinh, kết nối điện thoại rảnh tay, Bluetooth.

#### Các hệ thống an toàn nổi bật

Polo đạt điểm cao nhất - 5 sao trong cuộc sát hạch độ an toàn của EuroNCAP. Bộ khung của Polo có khả năng tiêu tán lực và chệch từ phía trước tốt hơn 50% so với các đối thủ, còn với lực va chạm hai bên sườn xe là 20%. Hệ thống cân bằng điện tử ESP, hệ thống

chống bó phanh ABS thế hệ mới kết hợp với hệ thống cân bằng đổ dốc Hill Hold Control cho phép xe giữ thăng bằng tốt hơn ngay cả trên địa hình nghiêng. Hệ thống sáu túi khí bao gồm cả túi khí bảo vệ ngực và túi khí rèm. Cơ cấu căng dây đai và giới hạn lực căng dây đai kết hợp với tựa đầu chủ động cho phép giảm thiểu chấn thương do sốc cổ trong tai nạn. Ba ghế sau đều có tựa đầu và chế độ Isofix dành riêng cho trẻ nhỏ. Tất cả những yếu tố đó mang lại cho Polo sự an toàn và chắc chắn cần thiết trong mọi tình huống.

#### Mức tiêu thụ nhiên liệu ấn tượng

Do động cơ và hệ thống dẫn động được làm lại mới hoàn toàn nên khối lượng tổng của xe giảm 7,5% so với phiên bản cũ. Giờ đây, với các động cơ dầu TDI và xăng TSI cùng với một tùy chọn hộp số ly hợp kép DSG bảy cấp, mức tiêu thụ nhiên liệu được giảm xuống mạnh mẽ ở tất cả các mức dung tích xylanh. Các động cơ xăng có dung tích từ 1,2 lít đến 1,4 lít, công suất 60 đến 105 mã lực. Tất cả các tùy chọn động cơ này đều rất kinh tế và sạch, chẳng hạn khối động cơ 1.2 TSI 105 mã lực chỉ tiêu thụ 5,5 lít xăng trên 100 km và thải ra 129g CO<sub>2</sub>/km.

Polo có hai động cơ dầu, dung tích xylanh đều là 1,6 lít nhưng có công suất khác nhau, 75 và 90 mã lực. Công



#### Thông số động cơ

##### Động cơ xăng:

| Động cơ   | Mã lực | Hộp số            |
|-----------|--------|-------------------|
| 1.2 L     | 60     | 5-cấp             |
| 1.2 L     | 70     | 5-cấp             |
| 1.4 L     | 85     | 5-cấp / 7-cấp DSG |
| 1.2 L TSI | 105    | 6-cấp             |

##### Động cơ dầu:

| Động cơ   | Mã lực | Hộp số |
|-----------|--------|--------|
| 1.6 L TDI | 75     | 5-cấp  |
| 1.6 L TDI | 90     | 5-cấp  |



nghệ diesel được sử dụng ở đây là turbo phun nhiên liệu trực tiếp. Khi được trang bị thêm gói BlueMotion, các động cơ này chỉ tiêu thụ 3,8 lít dầu trên 100 km. Như vậy Polo là mẫu xe diesel 5 chỗ tiết kiệm nhiên liệu nhất hiện nay. Mức phát thải CO<sub>2</sub> cũng thấp kỷ lục: 96g/km!

Volkswagen Polo mới sẽ xuất hiện trên thị trường từ tháng 10 năm 2009. Tuy chưa có giá chính thức nhưng dự đoán phiên bản mới sẽ chỉ có giá nhỉnh hơn phiên bản cũ một chút, vào khoảng 15 đến 21 nghìn USD (giá tại Đức). Phiên bản thấp nhất của Polo có giá xấp xỉ với phiên bản cao cấp của Toyota Yaris ■









A dark blue Jaguar is shown from a rear three-quarter view, driving on a road and kicking up a cloud of dust. The car is sleek and modern, with its rear wheel and taillight visible. The background is a blurred landscape of trees and foliage, suggesting high speed.

# JAGUAR





# XKR

## vẻ đẹp xe thể thao Anh Quốc

Thế là chủ báo dóm Anh đã có thể hệ mới với ba sự lựa chọn rõ ràng: XK, XK Portfolio và tăng áp XKR. Các mẫu xe mới Jaguar vẫn thể hiện được đẳng cấp của dòng xe thể thao với sức mạnh của mãnh thú, nội thất hiện đại, điều khiển tinh tế và một vẻ bề ngoài sang trọng. Nó xứng đáng được nhận những lời khuyến khích khen ngợi cả cho thiết kế bên ngoài và trang trí nội thất bên trong từ báo giới và những người yêu thích Jaguar.





### Hệ thống vận hành mới

Kể từ khi phiên bản XK đầu tiên ra mắt năm 1948 cho đến nay, các thế hệ của XK đều được sở hữu những động cơ mạnh mẽ, góp phần nâng cao chất lượng và thương hiệu của Jaguar. Với tốc độ lớn nhất 250 km/h (do bộ hạn chế tốc độ điện tử điều khiển) nguồn động lực mạnh mẽ của phiên bản mới này còn được tăng thêm sức vọt nhờ bộ khung thân bằng nhôm và hệ thống điều khiển vi sai tăng độ bám đường tích cực ADC. Khi tăng

tốc từ 0 đến 100 km/h phiên bản nạp tự nhiên XK mất 5,5 giây còn đối với phiên bản tăng áp XKR con số này là 4,8 giây.

So với phiên bản cũ, cả hai loại động cơ của Jaguar XK đều có dung tích lớn hơn. Được thiết kế với kiểu hút khí bình thường, động cơ mới AJ-V8 Gen III dung tích 5.0 lít cho công suất cực đại 385 PS và mô men xoắn lớn nhất lên tới 515 Nm. Đối với phiên bản tăng áp cùng dung tích, công suất đỉnh được đẩy lên tới 510 PS, mô men xoắn cao nhất















625 Nm trong khi phiên bản trước hai chỉ số này là 420 PS và 560 Nm.

Cả hai loại động cơ đều được thiết kế rất hiện đại, mức độ thân thiện với môi trường cao, thỏa mãn được tiêu chuẩn EU5 và ULEV2. Xét về phương diện tính kinh tế nhiên liệu, Jaguar XKR tăng áp tiêu thụ 12 lít trên quãng đường 100 km và lượng CO2 trong khí xả 292 g/km, thấp hơn các chỉ số tương ứng của phiên bản tương đương BMW M6 khoảng 16 đến 17%.

### Thiết kế ngoại thất

Sự thay đổi bề ngoài của các phiên bản mới XK và XKR phản ánh sự thay đổi thẩm mỹ bên trong làn da mới. Được thiết kế trau chuốt, hình dáng bề ngoài của chiếc xe là sự kết hợp của những đường nét thanh lịch, quyến rũ làm tăng sự sang trọng của một phiên bản thể thao công thức 2+2 với những cơ bắp căng đầy, mạnh mẽ.

Để tạo sự khác biệt với phiên bản cũ, nhà thiết kế đã tạo ra những thay đổi nổi bật về ngoại thất của cả hai phiên bản nạp thường XK và tăng áp XKR ở phần đầu xe, cụm đèn hậu và phần điểm sau thấp hơn. Cụm đèn hậu kiểu LED kết hợp với các đèn mù và cặp đèn lùi kép tạo nên một điểm nhấn đặc biệt về đêm.

Ngoài những phần thay đổi lớn như trên cả ba mẫu

xe thuộc phiên bản XK mới đều có những chi tiết phụ khác nhau, chủ yếu là những chi tiết để tạo nên sự khác biệt giữa các mẫu xe như XKR có được điểm chrome ở phần thấp lưới tản nhiệt trong khi XK và KX Portfolio lại được tô điểm bằng gam màu đen.

### Thiết kế nội thất

Sang trọng, thể thao, hiện đại với chất lượng mang thương hiệu Jaguars nổi tiếng, nhà sản xuất còn chú ý đến một số chi tiết đặc biệt làm điểm nhấn nhằm nâng cao tính tiện nghi của chiếc xe. Cabin sạch sẽ, tao nhã và rộng rãi, hoàn toàn hài hòa với phong cách thiết kế bên ngoài.

Tính cách sang trọng của các mẫu mới XK và XKR được bảo đảm như nhau đối với các kết cấu mui cứng hoặc convertible. Các chi tiết đều được thiết kế kỹ lưỡng nhằm nhấn mạnh đẳng cấp cao của Jaguar. Ngay cả chiếc vô lăng bọc da, các ghế ngồi cũng được khâu bằng các đường chỉ đỏ trông rất đẹp mắt. Về trang bị nội thất, một loạt các thiết bị hiện đại và sang trọng được liệt kê là cơ sở của phiên bản mới này, trong đó có màn hình cảm ứng 7 inch lịch sự đặt trên console trung tâm. Ngoài hệ thống kết nối Bluetooth cho điện thoại, kết nối các thiết bị âm thanh như iPod, USB, thế hệ XK mới còn được trang bị hệ thống chỉ đường định vị vệ tinh có đĩa DVD bản đồ, mã vùng và cả một kênh tin nhắn về tình hình giao

thông của thành phố.

### Hệ thống an toàn

Ngoài việc tạo hứng thú khi lái xe, mức độ tiện nghi điều khiển, phiên bản XK mới còn được trang bị hàng loạt các thiết bị an toàn cao cấp như hệ thống hỗ trợ phanh gấp EBA, hệ thống điều khiển hành trình tích cực ACC,...

Đối với phiên bản mui xếp, bộ mui có thể được điều khiển lên hoặc xuống nhờ một nút bấm trong thời gian chưa đến 18 giây. Khi chiếc mui hạ xuống hoàn toàn, hệ thống bảo vệ cho người ngồi trên xe sẽ bảo đảm mức an toàn cao nhất kể cả khi xảy ra tai nạn bất ngờ.

Tất cả các mẫu xe đều được trang bị các túi khí có chức năng giảm chấn động khi bị kích hoạt, tựa đầu linh hoạt cho các ghế trước, chống thương tích cho người đi bộ,...

Thời gian 60 năm chưa phải là nhiều nhưng cũng đủ để Jaguar khẳng định thương hiệu trên những phiên bản XK huyền thoại. Nhà sản xuất hy vọng rằng mẫu xe 2010 vẫn giữ được vị trí trên thị trường xe hơi đang chơi với trong nền kinh tế thế giới khủng hoảng hiện nay. Các phiên bản khác nhau của Jaguar XK 2010 có giá từ 78 đến 94 nghìn USD ■

Quang Hùng







# Murcielago LP670-4 SuperVeloce

## siêu xe mạnh nhất của Lambo

Lamborghini Murcielago là một trong số những siêu xe xuất sắc nhất mọi thời đại. Mới đây nhà sản xuất Lamborghini vừa bổ sung thêm một phiên bản mới nữa vào bộ sưu tập Murcielago, đó là phiên bản LP670-4 SuperVeloce. Và như tên gọi của nó, Murcielago LP670-4 SuperVeloce mang một sức mạnh vượt trội - lớn hơn tất cả các mẫu xe Lambo trước đây. Và dĩ nhiên vẫn là một vẻ đẹp không thể cưỡng nổi.

Minh Hoàn





# M

urcielago LP670-4 SuperVeloce vẫn sử dụng động cơ V12 dung tích 6,5 lít vốn được trang bị cho phiên bản Murcielago LP640. Tuy nhiên do đã được cải tiến nên khối động cơ của LP670-4 SuperVeloce có công suất tăng thêm 30 mã lực lên mức 670 mã lực. Cụ thể, hai cải tiến quan trọng nhất là hệ thống định thời van biến thiên chính xác hơn và hệ thống nạp nhiên liệu-khí trơn tru hơn. Như vậy Murcielago LP670-4 SuperVeloce là mẫu Lamborghini mạnh mẽ nhất từ trước tới nay (mẫu Reventon cũng chỉ có công suất 660 mã lực). Quan trọng hơn, do sử dụng vật liệu cacbon nhiều hơn nên Murcielago LP670-4 SuperVeloce giảm được 100 kg, qua đó đạt được tỷ số khối lượng/công suất thấp

kỷ lục: 2,3 kg/mã lực. Vì những thay đổi đó, Murcielago LP670-4 SuperVeloce chỉ cần 3,2 giây để tăng tốc từ 0 đến 100 km/h và có thể chạy ở vận tốc tối đa 342 km/h – đối với Reventon các con số này tương ứng là 3,4 giây và 340 km/h. Cũng do sử dụng vật liệu cacbon rộng rãi nên chiếc xe mang lại cảm giác lái chắc chắn và bốc lửa hơn, nhất là ở tốc độ cao.

Đối với thiết kế ngoại thất, Murcielago LP670-4 SuperVeloce có thay đổi đôi chút so với các phiên bản trước. Phần mũi xe có cấu trúc hơi vát xuống, các hốc hút gió có mép dài hơn, trong khi cánh lướt gió phía sau bằng sợi cacbon là thiết bị tiêu chuẩn trên mọi chiếc xe, các yếu tố này giúp cho tính năng khí động học được nâng lên một tầm

cao mới. Còn lại, Murcielago LP670-4 SuperVeloce vẫn thể hiện một tư thế đặc trưng Lambo: dáng xe đầm và đầy hăm dọa, màu vàng cam của nước sơn và màu đen của bộ mâm nổi bật trước mọi mẫu xe khác. Khối động cơ V12 – kiệt tác của Lamborghini lộ ra trong lớp kính trong suốt phía lưng xe càng tô điểm cho chất hoang dã mang đầy sức mạnh.

Như đã nói ở trên, chiếc xe mới của Lambo có bộ khung vững chắc chưa từng có. Đây là kết quả của sự kết hợp hoàn hảo giữa các chi tiết bằng sợi cacbon siêu bền và bộ khung thép dạng ống vốn được trang bị cho các mẫu xe đua chuyên nghiệp. Đường ống chứa hệ truyền động và sàn xe đều được làm từ sợi cacbon, được nối với







#### THÔNG SỐ KỸ THUẬT

|                                  |                          |
|----------------------------------|--------------------------|
| Động cơ:                         | V12 6.5L, đặt dọc        |
| Góc xylanh:                      | 60 độ                    |
| Công suất:                       | 670 mã lực tại 8000 v/p  |
| Momen cực đại:                   | 660 Nm tại 6500 v/p      |
| 4 van cho mỗi xylanh; 4 trục cam |                          |
| Hộp số:                          | Bán tự động tuần tự điện |
| Tăng tốc 0-100km/h:              | 3,2 giây                 |
| Tốc độ tối đa:                   | 342 km/h                 |



hệ thống khung dạng ống thông qua các mối nối đỉnh tán siêu cứng. Các tấm ốp thân xe gồm hai lớp, lớp trong là thép lá còn lớp ngoài là sợi cacbon. Sự kết hợp này mang lại độ cứng tối ưu đồng thời lại giúp giảm khối lượng cho xe. Tính riêng từng bộ phận, khung và ngoại thất giảm 33 kg, nội thất giảm 34 kg, động cơ và hệ truyền động giảm 33 kg.

Khối động cơ V12 được đặt dọc phía sau xe. Công suất tối đa 670 mã lực được tạo ra tại tốc độ động cơ 8000 vòng/phút với tốc độ chuyển động trung bình của pit tông là 23,7 m/giây, tương đương với động cơ xe đua. Murcielago LP670-4 SuperVeloce có mức mô men xoắn tối đa là 660 Nm tại 6500 vòng/phút. Khối động cơ V12 được làm từ nhôm và có góc xylanh là 60 độ. Khối động cơ có 4 trục cam được điều khiển biến thiên, hệ thống van định thời biến thiên có 48 van, sự khác biệt của Murcielago LP670-4 SuperVeloce nằm ở chỗ hành trình của van được kéo dài thêm, qua đó tăng cường khả năng nạp, xả.

Đối với hệ thống dẫn động, Murcielago LP670-4 SuperVeloce được trang bị hộp số bán tự động tuần tự điện. Do sử dụng cơ cấu điện-thủy lực để sang số nên hộp số này có khả năng chuyển số vô cùng nhanh chóng và trơn tru. Kiểu dẫn động là hai cầu chủ động. Hệ thống này có khả năng tự động điều chỉnh mô men đến các bánh trong trường hợp bị trượt, hoặc phải chịu tải trọng lớn hơn. Hệ thống lái không bị can thiệp quá nhiều bởi các hệ thống hỗ trợ lái, do đó chiếc xe cho phép người lái cảm nhận tốt hơn sức mạnh của động cơ cũng như cảm giác về tốc độ. Điều khiển Murcielago LP670-4 SuperVeloce do đó giống như cưỡi mãnh thú vậy.

Hệ thống phanh được kiểm soát bởi cơ cấu chống bó cứng phanh ABS điều khiển điện tử thế hệ mới nhất hiện nay. Bốn đĩa phanh gồm có khối lượng nhẹ và độ bền hoàn hảo cho phép hệ thống phanh vận hành tin cậy ở những điều kiện khắc nghiệt nhất. Nội thất của Murcielago LP670-4 SuperVeloce xứng đáng với tầm cỡ

một siêu xe thể thao hàng đầu thế giới. Sự kết hợp giữa da Alcantara và sợi cacbon khẳng định mức độ cao cấp vượt trội cho không gian nội thất. Cả bục trên của trụ lái, mui và thành cabin đều được bọc da. Từng đường kim mui chỉ đều được thực hiện thủ công hết sức tinh vi và đẹp mắt. Và với tinh thần của một siêu xe thể thao, nội thất được thiết kế đơn giản và thuận tiện. Hai ghế ôm lưng có khối lượng nhẹ và được gia cố bằng vật liệu cacbon cực kỳ cứng và bền. Các nhà thiết kế của Lamborghini khẳng định Murcielago LP670-4 SuperVeloce không cần đến hệ thống chơi nhạc vì chính động cơ ngay phía sau ghế đã tạo ra thứ âm thanh đến mê hồn rồi.

Murcielago LP670-4 SuperVeloce vừa được Lamborghini mang đến triển lãm Geneva 2009 và sẽ đến tay giới mê xe thể thao ngay trong mùa hè năm nay. Là phiên bản cao cấp nhất của dòng Murcielago nên LP670-4 SuperVeloce có giá bán đến hơn 350 nghìn USD. Sẽ chỉ có vền vền 350 chiếc được xuất xưởng ■







# Ford Focus RS 2009

## Hot Hatch gây nhiều cảm xúc nhất

Một bên là thương hiệu Ford Focus nổi tiếng trong 10 năm qua với doanh số hơn 5,3 triệu chiếc bán ra trên khắp châu Âu, Bắc Mỹ và châu Á. Một bên là thương hiệu xe đua Ford RS “nổi đình nổi đám”, đã từng “làm mưa làm gió” trong các giải đua xe đường trường như World Rally Championship và British Rally Championship với những tên tuổi như Escort RS1600, Escort RS1800, Escort RS200. Giờ đây, cả hai thương hiệu nổi tiếng “bắt tay” nhau, để rồi một Focus RS 2009 ra đời.

Nhưng thực ra đây không phải là lần “giao nhau” đầu tiên của hai dòng xe này của Ford, mà Focus RS 2002 đã có mặt từ 7 năm trước. Ngay tại thời điểm này, được chế tạo bởi những kỹ sư giỏi dưới sự lãnh đạo của Jost Capito, giám đốc chi nhánh thiết kế xe đua ở Ford Europe, Focus RS 2009 đang mang trong mình

những gì là tinh túy nhất của Ford Focus và Ford RS, để cho những người hâm mộ dòng xe thể thao tốc độ có cơ hội được lái những chiếc xe đua trong mơ giữa đời thường.

Ngoại thất đẹp như mơ

Focus RS 2009 có màu xanh sáng cùng với một số chi tiết màu đen bóng nổi bật như dải kim loại ở mép nắp capô, vỏ bao đèn sương mù phía trước và gương chiếu hậu có đèn xi nhan tích hợp.

Phía trước, cản va trước của Focus RS 2009 với lưới tản nhiệt thấp và lớn trong dạng hình thang, làm bộ mặt nó khỏe khoắn và dữ dằn. Bên trên, đèn pha xenon nổi lên như mắt mèo nằm trong hộp đèn màu đen với những lỗ thông hơi bổ sung chạy bên dưới. Bên trên nắp capô có hai nắp lấy khí theo phong cách cổ điển góp phần thể hiện sức mạnh của động cơ bên dưới và để duy trì nhiệt độ hệ thống thích hợp.

Bên hông, so với Focus RS 2002, tấm panel được thiết kế lại để phù hợp với cung bánh xe rộng hơn và tấm gờ dưới cửa sâu hơn. Một điểm đặc trưng của chiếc xe là lỗ thông gió hình tam giác nằm sau vòm bánh xe trước có gắn logo RS. Bộ mâm 19 inch đa chấu bằng hợp kim màu sáng cùng với lốp Continental 235/35 cho xe đáng chắc chắn và mạnh mẽ.

Ở phía sau, cản va phía sau thấp kết hợp với bộ khuếch tán lớn và ống thông gió nhỏ tại mỗi góc cản va góp phần nhấn mạnh chiều rộng của xe. Hai ống xả mạ crôm ấn tượng nằm hai bên bộ khuếch tán màu đen, tạo ra dáng thể thao khi nhìn từ phía sau của xe.

Nội thất của xe đua

Tiếp tục với phong cách của ngoại thất, bên trong Focus RS 2009 có nội thất độc đáo của một chiếc xe đua. Bố trí theo phong cách đồng màu cùng với những điểm nhấn màu nhôm mang lại sự hấp dẫn











mới của nội thất Focus RS 2009.

Nổi bật là ghế thể thao Recaro ôm lấy hành khách, được thiết kế để tài xế có cảm giác chắc chắn khi lái với tốc độ cao. Mỗi cái ghế đều hòa với màu của nội thất, cộng thêm những điểm nhấn bằng da màu đen và lò gồ RS và Recaro trên tựa lưng.

Bảng điều khiển trung tâm có màu đen bóng và có những điểm nhấn màu kim loại của cửa thông gió, nắm cửa, cần số và hộp cần số, những miếng chống xước trên ngưỡng cửa. Những điểm nổi bật này tương phản với đường trần màu đen, nhằm tạo cảm giác mạnh mẽ trong cabin.

Focus còn đặc biệt ở mọi chi tiết như cần số màu đen có chữ RS màu xanh, vô lăng 3 chấu thể thao có dòng chữ Ford và lò gồ RS. Phong cách của một chiếc xe đua được hoàn thiện hơn với ba đồng hồ bổ sung như của Focus ST, trong đó có đồng hồ áp suất nằm phía trên bảng điều khiển trung tâm.

Hệ động lực xứng tầm xe đua

Focus RS 2009 được trang bị phiên bản siêu nạp của động cơ 5 xylanh 2.5 lit đã được các kỹ sư của Ford cải tiến đường ống lấy khí, đầu xy lanh và trục cam. Loại động cơ dành cho xe đua này có công suất 300 mã lực và momen xoắn 410 Nm, giúp Focus RS có khả năng tăng tốc từ đứng yên lên 100 km/h chỉ trong không đầy 6 giây.

Cảm giác lái tuyệt vời

Mang trong mình dòng máu của thương hiệu Ford RS, Focus RS đã được chăm chút một cách kỹ càng để xứng đáng với cái tên này.

Focus RS 2009 được trang bị hệ thống treo trước cải tiến với tên "RevoKnuckle", đây là công nghệ mới được các kỹ sư của Ford làm việc với trung tâm nghiên cứu của Ford ở Aachen, Đức để phát triển dành riêng cho Focus RS. Hệ thống treo RevoKnuckle hoạt động cùng với bộ vi sai trượt giới hạn Quaife Automatic Torque Biasing giúp giảm sự nhiễu động lái không mong muốn thường có trên những chiếc xe dẫn động cầu trước.

Để tăng cường cảm giác lái, Focus RS 2009 được trang bị một số cải tiến bao gồm trục truyền động rộng hơn, dài hơn, mạnh hơn, lò xo và giảm chấn được cải tiến và thanh chống lăn ở phía sau dài hơn, dày hơn. Hệ thống lái được độ lại lần nữa để cho một đáp ứng lái chính xác hơn, nhanh nhẹn hơn.

Ford Focus RS 2009 được sản xuất toàn bộ tại Saarlouis, Đức và dự kiến sẽ có mặt trên thị trường vào đầu năm sau. Focus RS 2009 ra mắt đã đánh dấu sự quay trở lại của tên tuổi lẫy lừng Ford RS, hứa hẹn bước sang một chương mới hấp dẫn hơn của câu chuyện 40 năm qua bắt đầu bằng chiếc Escort RS1600 của cuối thập niên 1970. Còn đối với tôi, nếu gặp một chiếc Focus RS 2009 đi trên đường, tôi tin rằng bất cứ ai cũng ngoái đầu lại nhìn, dù là người lãnh đạm với ô tô nhất.

Giang Phong







# Golf GTi VI

## Hot Hatch được mong nhất 2009

TRONG THẾ GIỚI HATCHBACK THỂ THAO, TƯƠNG XỨNG VỚI FORD FOCUS RS NHẤT KHÔNG THỂ LÀ CÁI TÊN NÀO KHÁC NGOÀI VOLKSWAGEN GOLF GTI. TUY CÓ CÔNG SUẤT THẤP HƠN FOCUS RS NHƯNG BÙ LẠI GOLF GTI LẠI TỎ RA MẠNH HƠN Ở KHÁ NHIỀU ĐIỂM KHÁC. VÀ TÍNH CHUNG LẠI, HAI MẪU XE NÀY NGANG TÀI NGANG SỨC...

Hãy làm một phép so sánh nhỏ giữa gia đình Focus Hatchback và Golf. Điều thú vị nhất là đây là hai trong số những mẫu hatchback bán chạy nhất thế giới. Focus Hatchback mới xuất hiện được chưa đầy 10 năm nhưng đã có mặt tại hầu như mọi thị trường trên thế giới và đã từng nhận danh hiệu mẫu xe "best-selling". Golf thì có lịch sử "lâu đời" hơn. Xuất hiện từ năm 1974, mẫu xe này từng làm mưa làm gió trên thị trường xe compact hatchback trong một hai thập niên trước, thậm chí là tận bây giờ. Tại thị trường chính châu Âu, nó là mẫu hatchback được mua nhiều nhất. Riêng tại Đức, mẫu xe này nhiều năm liền vượt lên trên Audi A4, BMW 3-Series và







Mercedes C-Class để trở thành mẫu xe có doanh số bán cao nhất. Chính vì thế Focus Hatchback và Golf là hai cái tên đã quá quen thuộc. RS và GTi là hai phiên bản thể thao, cũng là cao cấp nhất của Focus Hatchback và Golf. Do đó, sự xuất hiện của hai phiên bản đặc biệt này rất được trông đợi.

Trong khi Focus RS sử dụng động cơ Duratec IS, dung tích 2,5 lít, công suất 300 mã lực thì Golf GTi được trang bị khối động cơ TSI 14, dung tích 2 lít và công suất 207 mã lực. Golf GTi tăng tốc từ 0 đến 100 km/h trong 7,2 giây, chậm hơn Focus RS 1,3 giây và đạt vận tốc tối đa 238 km/h, thấp hơn Focus RS 19 km/h. Tuy nhiên Golf GTi lại tiêu thụ nhiên liệu ít hơn đáng kể so với Focus RS: Golf GTi sử dụng 6,2 lít xăng cho 100 km đường kết hợp nội thành - cao tốc, con số này của Focus RS là trên 7,7 lít. Golf GTi cũng sạch hơn so với Focus RS: Golf GTi thải ra 189 g CO<sub>2</sub>/km, trong khi đó Focus thải ra 225 g. Golf GTi sạch và tiết kiệm nhiên liệu hơn không chỉ bởi khối động cơ nhỏ hơn mà còn vì được trang bị những cải tiến mới nhất trong công nghệ tiết kiệm nhiên liệu mà Volkswagen áp dụng cho mẫu xe Scirocco.

Để củng cố cảm giác lái của Golf GTi, Volkswagen trang bị cho chiếc xe nhiều công nghệ hỗ trợ cân bằng xe hiện đại, chẳng hạn hệ thống điều khiển khung thích ứng, hệ thống hệ thống tắt dao động điện tử, vi sai trượt giới hạn XDS, hệ thống ổn định điện tử...

Về thiết kế ngoại thất, có thể nhận ra Golf GTi từ các phiên bản Golf khác nhờ bộ mâm hợp kim nhôm hình hoa văn tròn sơn đen bên trong, lưới tản nhiệt dưới rộng, lưới tản nhiệt trên có hai vệt đỏ song song và chữ GTi màu bạc. Bên cạnh đó, hai ống xả mạ crom sáng bóng cũng là một điểm khác biệt của Golf GTi.

Golf GTi là phiên bản cao cấp nhất, cũng là mạnh mẽ nhất của Golf. Phiên bản này sẽ được đưa vào sản xuất từ tháng 4 năm nay. Trong khi các phiên bản khác của Golf có giá từ 21 đến 23 nghìn USD thì GTi sẽ có giá cao hơn khoảng vài nghìn USD. Đáng để mong đợi!





# CẢM NHẬN CÙNG TOYOTA FORTUNER

Sau khi Toyota giới thiệu chiếc Fortuner mới của mình vào tháng 2 vừa qua, chúng tôi đã có dịp thử nghiệm mẫu xe này trên hơn 500 km hành trình từ Hà Nội - Yên Bái - Lào Cai - Sapa với nhiều cung đường bị "bầm nát" bởi mưa lũ đầu mùa Tây Bắc. Một hành trình khá thú vị và đầy thách thức với hai chiếc xe thể thao đa dụng Fortuner mới được lắp ráp trong nước: Fortuner V (máy xăng - số tự động) và Fortuner G (máy dầu - số tay).

Đình Quý











**T**hông đường 32, chúng tôi dẫn xa Thành phố trong tiết trời mưa phùn và cái lạnh đến tê người của rét “nàng Bùn” để tới vùng đất đèo cao Tây Bắc – Sapa, đến với xứ sở của Chợ Tình, Vua Mèo... Người bạn không thể thiếu và cũng là nhân vật chính trong chuyến đi là hai anh chàng “cao bồi” Fortuner số sàn và số tự động. Là mẫu xe dành cho thị trường châu Á và cùng trong chương trình IMV với mẫu xe khá thành công Innova, Fortuner quả thực có nhiều lợi thế, bởi nó còn được gọi là Land Cruiser “nhóc” hay... Baby Prado

### Cảm nhận chung về Fortuner

Về ngoại thất, một chút hoang dã, một chút cơ bắp. Ngay từ cái nhìn đầu tiên, phần đầu xe với 2 thanh tản nhiệt chắc khỏe giữa đôi đèn pha và cản trước sau to bản, làm chúng tôi liên tưởng Fortuner đến chiếc SUV Prado hay Land Cruiser. Vóc dáng khỏe mạnh với những đường nét đơn giản nhưng chắc

chắn. Tư thế Fortuner khá cao (khoảng sáng gầm 220 mm) với hốc bánh rộng, cộng thêm hàng loạt “đồ chơi” như cánh gió trên cửa đuôi tích hợp dải đèn phanh kiểu LED, giá nóc kiểu thể thao, ...vv làm cho Fortuner thể hiện được vẻ chắc gọn về tổng thể.

Về nội thất, không gian cabin Fortuner khá rộng rãi và vượt trên cả chuẩn mực đối với một chiếc SUV tầm trung. Với 7 chỗ ngồi tương tự Innova cùng nhiều hộp đựng đồ tiện ích phân bố trên cả 3 hàng ghế, không gian để chân của hàng ghế lái và hàng ghế sau khá rộng rãi và thoải mái cho những chuyến đi dài. Không gian cho hàng ghế thứ 3 nhỏ hơn một chút, đủ thoải mái cho các em nhỏ, nhưng khi gấp lại thì tạo ra không gian khá lớn để chứa đồ.

Nội thất Fortuner được thiết kế gọn gàng, hợp lý không quá rối mắt. Bảng điều khiển trung tâm của Fortuner V dùng tấm ốp gỗ, còn của Fortuner G được mạ bạc mang lại vẻ sang trọng. Cả 2 đều được

trang bị hệ thống âm thanh 6 loa với đầu DVD tích hợp MP3/WMA. Phía trên màn hình DVD là màn hiển thị đa thông tin để biết được nhiệt độ bên ngoài, mức tiêu thụ nhiên liệu tức thời và trung bình, tốc độ trung bình...). Riêng Fortuner V, tay lái 4 chấu, cũng như dòng sedan sang trọng, được bọc da và tích hợp các nút điều chỉnh hệ thống âm thanh. Ghế cũng được bọc da sang trọng và hệ thống điều hòa 2 dàn lạnh được điều chỉnh tự động. Trong khi đó, ghế phiên bản G được bọc ni cao cấp và điều hòa điều chỉnh bằng tay. Như vậy, về cảm quan bằng trực giác có thể coi Fortuner đã mang đến cho người chủ nhân một chiếc SUV đầy đủ 2 yếu tố: thể thao và đa dụng.

### Khả năng chạy đường trường và off-road

Phải nói cung đường Hà Nội – Yên Bái – Lào Cai – Sapa có đủ điều kiện để thử nghiệm các tính năng của Fortuner trên đường trường, đường địa hình (Off-road) và các khúc cua tay áo. Chiếc máy dầu













(G) 2.5 số tay 5 số, với tiếng động cơ đặc trưng khi khởi động, nhưng khi chạy trong thành phố và trên đường cao tốc khá êm và thoải mái. Chân còn có hơi sâu nhưng việc vào số khá nhẹ và dễ dàng. Đặc biệt, động cơ 2.5 có mô-men xoắn cực đại 265 Nm tại ngay vòng tua nhỏ 1600 vòng/phút nên cảm giác lái khi chạy trên đường cao tốc là khá nhẹ nhàng ngay cả khi nhẹ chân ga. Vượt qua cửa ải Lào Cai, trước mắt chúng tôi là quãng đường hơn 34 km lên Sapa, trời đã nhá nhem tối cộng với tiết trời chưa hết Đông nên khung cảnh hai bên đường càng tĩnh mịch và yên ắng đến rợn người. Quãng đường này nổi tiếng với những khúc cua tay áo với vòng cua khá dốc và hẹp. Đoạn đường này có nhiều nơi đang sửa chữa do bị những cơn lũ đầu nguồn phá hỏng. Cứ cách độ 5 đến 6 km lại xuất hiện nhiều “ổ trâu, ổ voi” cùng những máy xúc, áy ùi của các đơn vị cầu đường đang xử lý sự cố lở núi. Chúng tôi chạy số 3, vài nơi phải về số 2 để duy trì khoảng 5km/h và Fortuner thực sự “ghi điểm”. Chiếc xe vẫn từ từ “nuốt” các ổ trâu, ổ voi một cách dễ dàng.

Chiếc máy xăng (V) với động cơ 2.7 số tự động 4 số cho chúng tôi cảm giác lái êm ái hơn và mạnh mẽ hơn. Trên đường trường, phiên bản V chạy khá êm, độ tăng tốc khá nhanh. Cảm giác khi ngồi sau cũng khá thoải mái và không mệt khi xe phải đi nhiều vào các đoạn cua tay áo của vùng rừng núi Tây Bắc.

Một ưu điểm nữa của cả 2 phiên bản là khả năng vào cua. Đương nhiên các cung đường lên Sa Pa không phải là để thử tính năng cua, nhưng thỉnh thoảng với tốc độ khoảng 40-50 km/h Fortuner bám đường và có độ ổn định khá tốt, mặc dù xe có khoảng sáng gầm cao. Chúng tôi đến được Lào Cai trời bắt đầu tối. Bật đèn pha đêm, ghế lái Fortuner có vị trí cao tạo tầm nhìn phía trước rộng và thoải mái, giúp quan sát các đoạn cua được dễ dàng, thậm chí là đối với cả những người có chiều cao thấp.

Có lẽ ấn tượng nhất là khi chúng tôi “bò” xuống bản Tả Van ở Sa Pa. Đường ở đây là đường đất, nhỏ và khá dốc. Tuy dẫn động 2 bánh, chiếc máy dầu “bò” lên những đoạn dốc vẫn bình thường. Chiếc máy xăng thì không cần phải nói vì nó được dẫn động 4 bánh, nên khỏe hơn là đương nhiên. Pha ấn tượng nhất có lẽ là pha chiếc Fortuner “bò” qua cầu treo ở bản Tả Van, cây cầu mà ban đầu chúng tôi nghĩ chỉ dành cho xe máy và người đi bộ. Thời tiết Sa Pa lúc này vào ban ngày khá nóng, không lạnh như chúng tôi nghĩ, vì vậy khi chạy xe vẫn phải bật điều hòa. Dàn điều hòa được bố trí các cửa gió đến các dãy ghế rất thuận tiện cho cả người ngồi hàng ghế thứ 3. Thật tuyệt vời khi khám phá được những góc đặc biệt về phong cảnh, thiên nhiên và cuộc sống con người tại vùng Tây Bắc với một chiếc SUV như chiếc Fortuner.

## Kết luận

Toyota Fortuner là mẫu xe được thị trường các nước Asean khá ưa chuộng như Thái Lan, Malaysia, Indonesia ... Sự thành công của nó có lẽ được thể hiện ở các tính năng vận hành, mức tiêu thụ nhiên liệu và mức giá phù hợp. Đây cũng là những yếu tố mà thị trường châu Á nói chung và Việt Nam nói riêng rất chú trọng khi mua xe. Fortuner có nhiều phiên bản khác nhau, gồm cả máy xăng 4.0 lít (6 máy hình V), máy dầu 3.0 lít thịnh hành ở thị trường Trung Đông, nhưng vào thị trường Việt Nam, Toyota chỉ mang 2 phiên bản máy xăng 2.7 lít (4 máy thẳng hàng) và máy dầu 2.5 lít.

Được biết từ lúc giới thiệu xe vào tháng 2 đến hết tháng 3 đã có 1.600 đơn hàng được ký, trong đó đã có 700 xe được giao cho khách hàng. Có lẽ trước khi thuế Tiêu thụ đặc biệt mới được áp dụng sau ngày 01.04, mức giá 34.300 USD (máy dầu, số tay) và 41.000 USD (máy xăng, số tự động) của Fortuner hiện đang được cho là khá phù hợp cho những ai mong muốn có một chiếc SUV mạnh mẽ, cơ bắp, có khả năng off-road tốt cũng như có thể vui vẻ và thoải mái cùng cả gia đình đi phố, pic-nic dã ngoại hay du lịch khám phá ■



# Mitsubishi Triton

## Hấp dẫn & đa năng

Mitsubishi Triton được giới thiệu với thị trường Việt Nam qua nhà phân phối độc quyền của Mitsubishi tại Việt Nam - Cty liên doanh sản xuất ô tô Ngôi Sao. Được nhập khẩu từ Thái Lan - nơi mà xe Pickup chiếm số lượng chủ đạo, nó có mặt ở khắp nơi và được sử dụng vào rất nhiều mục đích khác nhau từ phục vụ cho mục đích gia đình đến công việc kinh doanh.







### Ngoại thất:

Nhìn tổng thể từ bên ngoài, Triton thể hiện một phong thái khác hẳn với các đối thủ. Với thiết kế phá cách bằng những vòng cung và những hình khối nổi bật, Triton mang đến một ý tưởng mới về sự mạnh mẽ: không chỉ những góc cạnh vuông vắn mới là mạnh mẽ, mà thay vào đó là sự hài hòa giữa đường cung và hình khối tạo nên các mảng nổi bật lên sự khỏe khoắn, rắn chắc nhưng vẫn tạo nên một hình ảnh trẻ trung quyến rũ, không hề “lạc lõng” nơi phố xá.

Đầu xe vẫn giữ được nét truyền thống của Mitsubishi, đó là logo 3 viên kim cương lớn mạ Crôm nằm trên một vị trí đẹp nhất của cản trước. Lưới tản nhiệt được với những lá xếp chéo theo cạnh logo rất hài

hòa. Đèn trước được thiết kế khá to cùng với lưới tản nhiệt và logo liên kết chặt chẽ với nhau tạo nên nét đặc trưng cho Mitsubishi Triton. Nhìn từ phía trước, Mitsubishi Triton mang dáng dấp của một chiếc SUV hơn là một chiếc Pickup.

Bên ngoài cabin xe nổi bật với đường cong thanh thoát chạy từ phía trên nóc xuống tận bánh trước. Đây là thiết kế khá mới mẻ và đặc biệt, rất ít thấy ở các dòng xe khác. Vẻ xe được thiết kế khá to và nhô ra tạo thành những hình khối vạm vỡ, gây được ấn tượng mạnh mẽ ngay từ cái nhìn đầu tiên.

### Nội thất

Có lẽ điều để lại ấn tượng nhất khi ngồi vào trong xe









là ghế ngồi rộng rãi và thoải mái. Khác hẳn với các dòng pickup khác, Mitsubishi Triton đặc biệt quan tâm đến sự tiện nghi của hành khách. Khoảng không gian để chân khá lớn. Ngay cả khi ngồi ở hàng ghế phía sau, Mitsubishi Triton vẫn rất rộng rãi, không hề thua kém hàng ghế sau của các xe đa dụng. Đây được coi là điểm ưu việt tuyệt đối khi so với các dòng xe Pick-up hiện có tại Việt Nam. Tính tiện nghi còn ở chỗ Mitsubishi Triton được trang bị điều hòa nhiệt độ tự động. Với mức giá dưới 30.000 USD, ít có mẫu xe lắp ráp trong nước trang bị tính năng này. Với hành trình đi Phan Thiết trong thời tiết thay đổi từ nắng sang mưa liên tục, chúng tôi không cần phải chỉnh điều hòa nhiều lần. Chỉ cần chọn nhiệt độ thích hợp từ lúc xuất phát, hệ thống tự động sẽ điều khiển quạt gió và nhiệt độ phù hợp, đảm bảo không gian trong xe luôn dễ chịu với hành khách.

Màn hình hiển thị đa chức năng cung cấp nhiều thông tin hữu ích như la bàn, tốc độ trung bình, quãng đường có thể đi được tương ứng với lượng xăng trong bình và điều làm chúng tôi thích thú đó là mức tiêu thụ nhiên liệu trung bình. Với thông số này, chúng tôi luôn cố gắng duy trì mức tiêu thụ nhiên liệu ở mức thấp nhất để có những kỷ lục mới. Nếu bạn lái xe với mức tiêu thụ nhiên liệu cao hơn một

người khác trên cùng 1 chiếc xe, thì lúc đó bạn sẽ tự đánh giá lại mình và có hành vi điều khiển thích hợp. Điều này cũng có ý nghĩa về mặt môi trường cũng như gây nên một cảm giác lái khá hứng khởi.

Chúng tôi khám phá thêm 1 điều rất thú vị là xe có thể mở cửa kính phía sau bằng điện. Chức năng này thật hiếm thấy trên một chiếc Pickup và thật tiện lợi khi người ngồi trên cabin vẫn có thể với tay lấy những vật dụng để phía sau khoang chở hàng.

Vô lăng xe được thiết kế khá đẹp mắt và cũng là điểm nhấn của cabin. Cần số được bọc da rất vừa tay cầm và thoải mái mang lại sự thoải mái cho người điều khiển.

#### **Động cơ:**

Xe được trang bị động cơ 2.4L phun nhiên liệu trực tiếp điều khiển điện tử. Chúng tôi thử đạp mạnh chân ga, động cơ đáp ứng khá nhanh. Điều này cũng rất quan trọng khi chạy trên đường trường, giúp xe an toàn hơn khi vượt. Động cơ khá êm so với một động cơ dầu thông thường. Ngồi trong cabin, chúng tôi chỉ nghe tiếng ù nhỏ của động cơ, nếu có thêm 1 chút nhạc du dương thì hoàn toàn không còn nghe thấy tiếng này. Nếu chạy ở tay số 5, động cơ rất đầm

và hoạt động êm dịu. Khác với những động cơ dầu thông thường, mỗi khi đạp ga mạnh thì sẽ xuất hiện khói đen, động cơ điều khiển điện tử của Triton hoạt động chính xác, ECU sẽ tính toán lượng nhiên liệu được phun vào để tối ưu hóa hoạt động của động cơ, tránh tình trạng dư hay thiếu nhiên liệu trong buồng cháy, do đó không còn hiện tượng khói đen khi tăng tốc. Điểm này có lẽ sẽ làm bớt đi sự e dè của chủ xe khi chạy trong phố.

#### **Điều khiển:**

Chúng tôi chọn cung đường từ Mũi Né đi Bàu Trắng để thử tính năng lái của xe. Đây là đoạn đường khá lý tưởng cho việc kiểm tra độ bám đường cũng như cảm giác lái. Đường khá rộng, ít xe và có nhiều đoạn cua lý tưởng. Chiếc Triton vào cua thật chính xác và ổn định. Ở những đoạn cua gấp 45 độ, trước khi thử tôi đã nghĩ đến khả năng “văng đuôi” - một “đặc tính” thường thấy nhất của pick up khi cua. Nhưng đáng ngạc nhiên ! khi chúng tôi thử tăng tốc đến 70Km/h, xe vẫn không hề bị “bể”. Có thể chính thiết kế khoang cabin kéo dài về sau hơn đã cân bằng lại tải trọng và giúp Triton ổn định hơn !? Hơn nữa hệ thống treo thực sự hoạt động cân và êm ái. Ngồi sau vô lăng, khó có thể tưởng tượng đây là một chiếc









Pickup! Với độ bám đường rất tốt, chúng tôi không ngại tăng tốc ở những khúc cua, vấn đề đơn giản còn lại là điều khiển vô lăng đưa xe vào đúng làn đường. So với xe du lịch thì tay lái của Mitsubishi Triton có vẻ hơi nặng hơn một chút. Tuy nhiên, ở tốc độ cao thì điều này lại là ưu thế, mang lại cảm giác lái tốt hơn.

Với thiết kế gầm cao cùng với hệ thống 4 bánh chủ động "Super select", Mitsubishi Triton thật thích hợp cho những chuyến khám phá. Đoạn đường khoảng 1 Km dẫn vào khu du lịch Bàu Trắng (Phan Thiết) vẫn chưa được trải nhựa và chứa đầy những ổ voi, lõm chõm đá. Nếu đang cầm lái một chiếc sedan, có lẽ tôi sẽ không dám đưa xe vào đoạn đường này. Với Triton, những đoạn đường như vậy chỉ là "chuyện nhỏ", xe mạnh mẽ vượt qua các mồm đá không chút khó khăn.

Vừa qua khỏi khu vực đá gồ ghề, Triton lại đối mặt với một thử thách khác nữa, đó là một bãi dốc đầy cát. Thật thú vị, vậy là chúng tôi lại có dịp sử dụng đến hệ thống truyền động 2 cầu Super Select. Mitsubishi Triton có tổng cộng 2 chế độ khi sử dụng truyền động 2 cầu chủ động: chế độ L (Low – tốc độ thấp) và H (High – tốc độ cao). Với đường đầy

cát lún, chúng tôi quyết định chọn chế độ 2 cầu chủ động ở chế độ L. Lúc này, tỉ số truyền của xe sẽ tăng lên làm tăng moment xoắn tại bánh xe. Ở chế độ 2 cầu L, chúng tôi chỉ để xe ở tay số 1 và đạp ga vừa phải. Xe nhẹ nhàng vượt qua bãi cát không chút khó khăn. Sau khi nhẹ nhàng vượt qua những thử thách trên đường, chúng tôi lại có dịp liên tưởng chiếc Triton với một chiếc SUV thực sự. Chúng tôi không ngại những thử thách của đường sá và chính điều đó mới mang lại cảm giác khám phá, cảm giác được chiến thắng.

Chúng tôi quay trở lại Phan Thiết khi trời đã về chiều, gió biển mát rượi nên quyết định bấm mở kính xuống. Một bất ngờ ngay lập tức xuất hiện, khi mở kính xuống, với thiết kế cửa kính phía sau cũng được mở ra, khi đó, gió lùa vào cabin không gây cảm giác "ngộp" khi chạy nhanh mà thoát ngay ra sau, hết như một chiếc Cabrio.... Có lẽ nhà sản xuất đã nghĩ đến điều này từ trước chăng? Còn chúng tôi có lẽ "yêu" nhất là điểm này.

#### **Tiêu hao nhiên liệu:**

Với động cơ 2.4L phun nhiên liệu điều khiển trực tiếp, mức tiêu hao nhiên liệu trung bình trên đường

trường là 14,2km/l (tương đương 71/100km). Ở chặng về, chúng tôi quyết định lập một kỷ lục về tiêu hao nhiên liệu của xe. Với việc kết hợp giữa việc đi số, đạp ga nhẹ nhàng và hợp lý, kỷ lục trung bình của chúng tôi là 16,5-16,8km/l (tương đương 61/100km), đôi khi có lúc lên đến 17,1km/l. Đây đúng là một con số khá lý tưởng và kinh tế trong thời buổi hiện tại. Trong thành phố, sau khi mất gần 1 giờ để trải qua đoạn đường 14km với đường kẹt xe liên tục thì xe cũng có 1 kỷ lục khác nữa là 8km/l! Như vậy, mức tiêu hao nhiên liệu của Triton là hoàn toàn chấp nhận được và có thể xem là rất tốt trên đường trường.

Mitsubishi Triton là một chiếc Pickup có thể đáp ứng tốt mọi nhu cầu từ công việc kinh doanh đến du lịch khám phá. Chúng tôi cho rằng đây là một chiếc xe đáng được mọi người cân nhắc khi mong muốn cân bằng giữa các mục đích sử dụng khác nhau với mức giá hợp lý, nhất là trong tình hình thuế Tiêu thụ đặc biệt có xu hướng tăng sau ngày 1/4/2009 thì dòng xe Pickup vẫn giữ được giá và sẽ là một ưu thế đáng để mọi người quan tâm ■



Phần 1: Làm việc trên đất sét

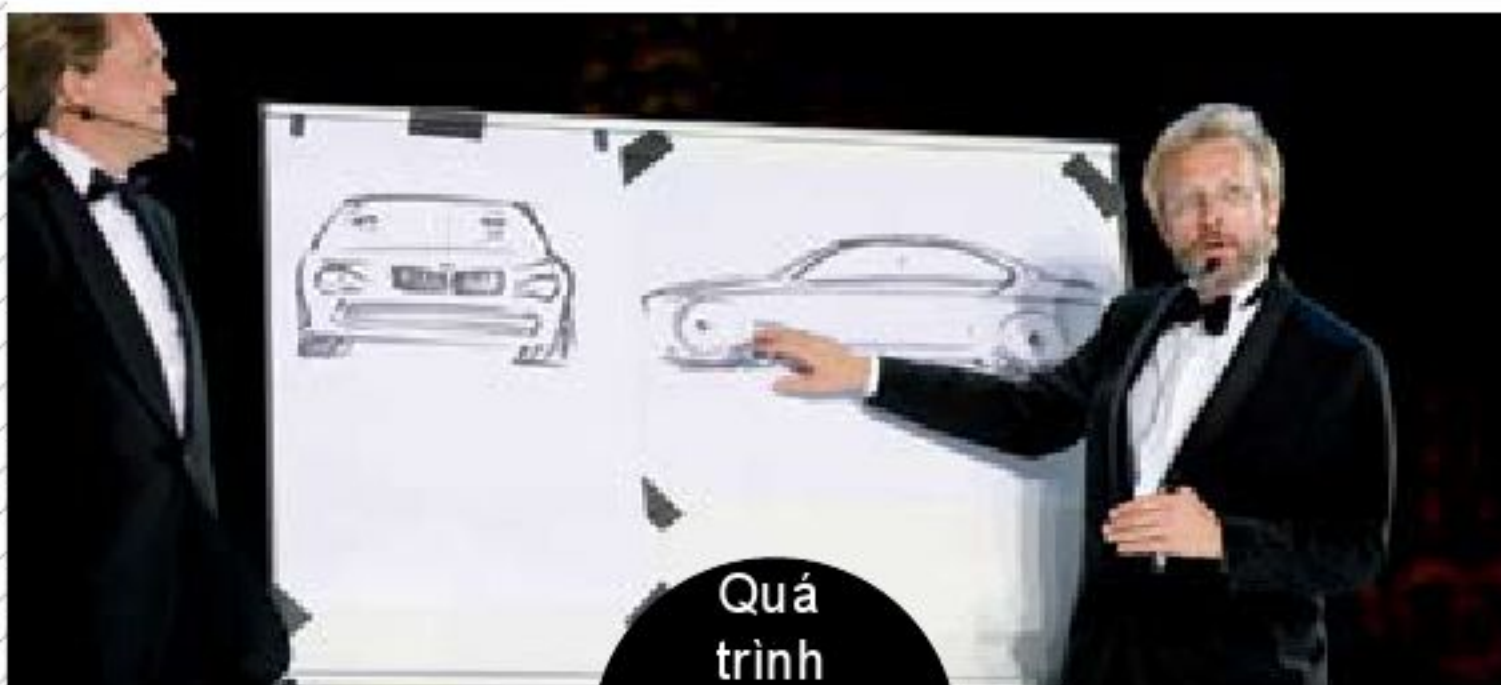
# 7-Series

## và những bí mật bên trong nhà máy BMW

Bạn thích dòng xe 7 Series của BMW? Bạn đã bao giờ tự hỏi điều gì xảy ra ở hậu trường, trước khi những chiếc xe thực sự trở thành sản phẩm bán ra thị trường? Từng bước trong quá trình thiết kế như nào? Nếu bạn đã từng xem một điều gì đó tương tự như vậy, đảm bảo bạn sẽ ấn tượng với nó còn hơn cả với thành quả cuối cùng - chiếc xe thực sự khi xuất xưởng.

Đối với BMW, thiết kế là một trong những giai đoạn phức tạp và kỳ công nhất. Bạn có biết vì sao BMW rất thành công? Một trong những điều đó chính là cách họ xây dựng và phát triển các mẫu thiết kế.

Quá trình thiết kế một chiếc xe và tìm ra hình dạng lý tưởng dựa trên một mô hình của sự nhiệt huyết. Khi bắt đầu phát triển một mẫu xe mới, vài nhóm thiết kế sẽ thi đua với nhau sáng tạo trên bản vẽ thô.



Quá trình phác thảo và trình bày ý tưởng





Sau khi có ý tưởng, bước thứ hai của quá trình, các nhà thiết kế tạo nên một chiếc xe mẫu kích cỡ 1:1, thể hiện tất cả những tính năng, hình dáng của chiếc xe thực tế mà họ định tạo ra về sau. Để làm được điều này, họ cần đến một chất liệu vỏ cùng đơn giản nhưng quan trọng - đất sét. Mô hình đất sét là một lợi thế khi người thiết kế muốn thể hiện những chi tiết phá cách, độc đáo trên đó. Chẳng hạn để tăng thêm sự mạnh mẽ cho chiếc xe, họ tạo nên những đường ngang ở phía đuôi xe, kết hợp với các góc của cụm đèn hậu, độ rộng của nắp khoang hành lý và chống xung sau - tất cả thật hoàn hảo!



Thể hiện  
những chi tiết  
trên mô hình  
đất sét



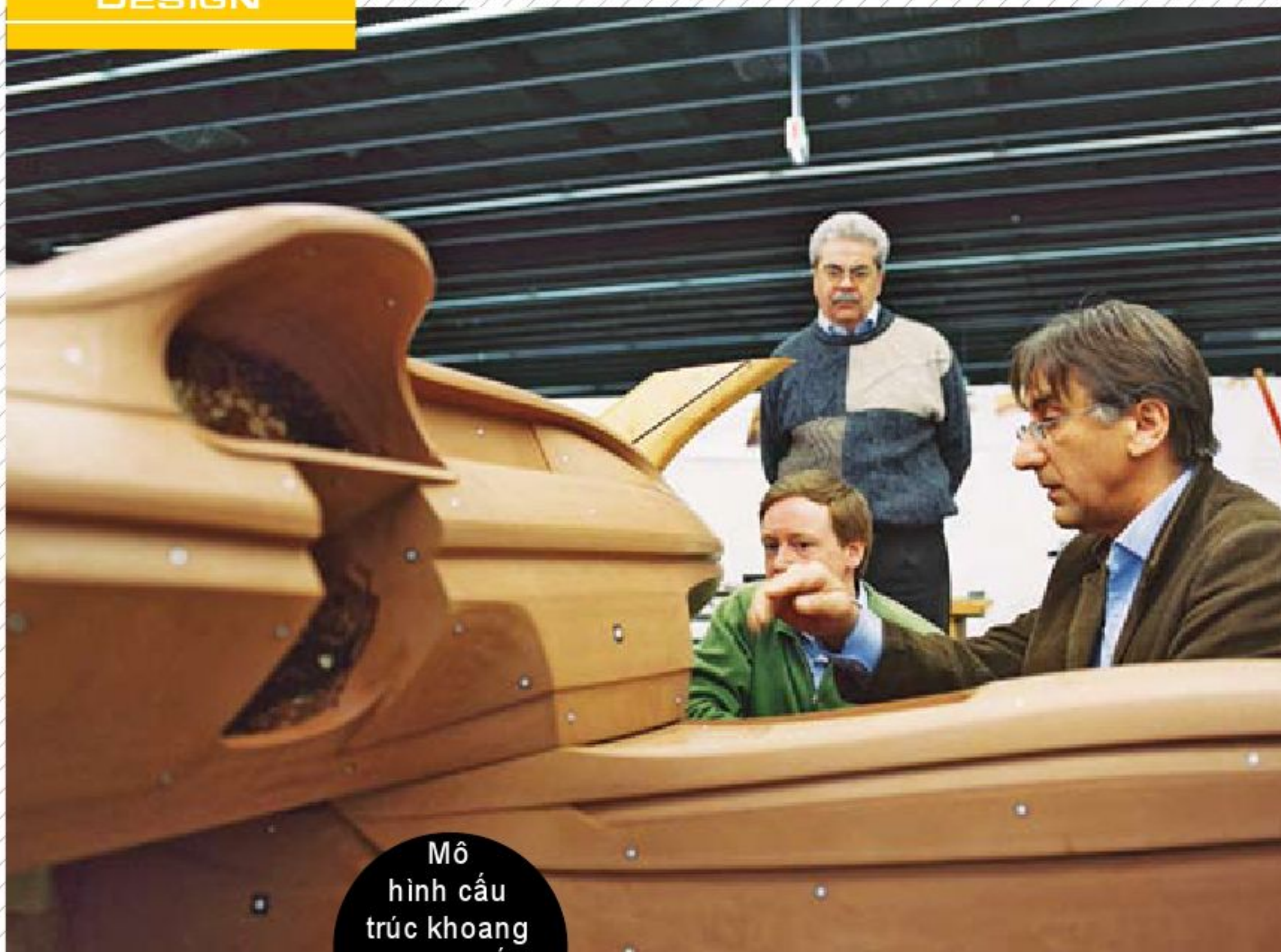
Kết thúc giai đoạn kỹ thuật này là việc dán bề mặt hoàn chỉnh, kiểm tra, đánh giá chất lượng của những người có thẩm quyền quyết định, thường thì họ tập trung vào yếu tố thẩm mỹ và cảm xúc mà các mẫu xe mang lại.



kỹ  
thuật dán  
bề mặt hoàn  
chỉnh, kiểm tra,  
đánh giá chất  
lượng





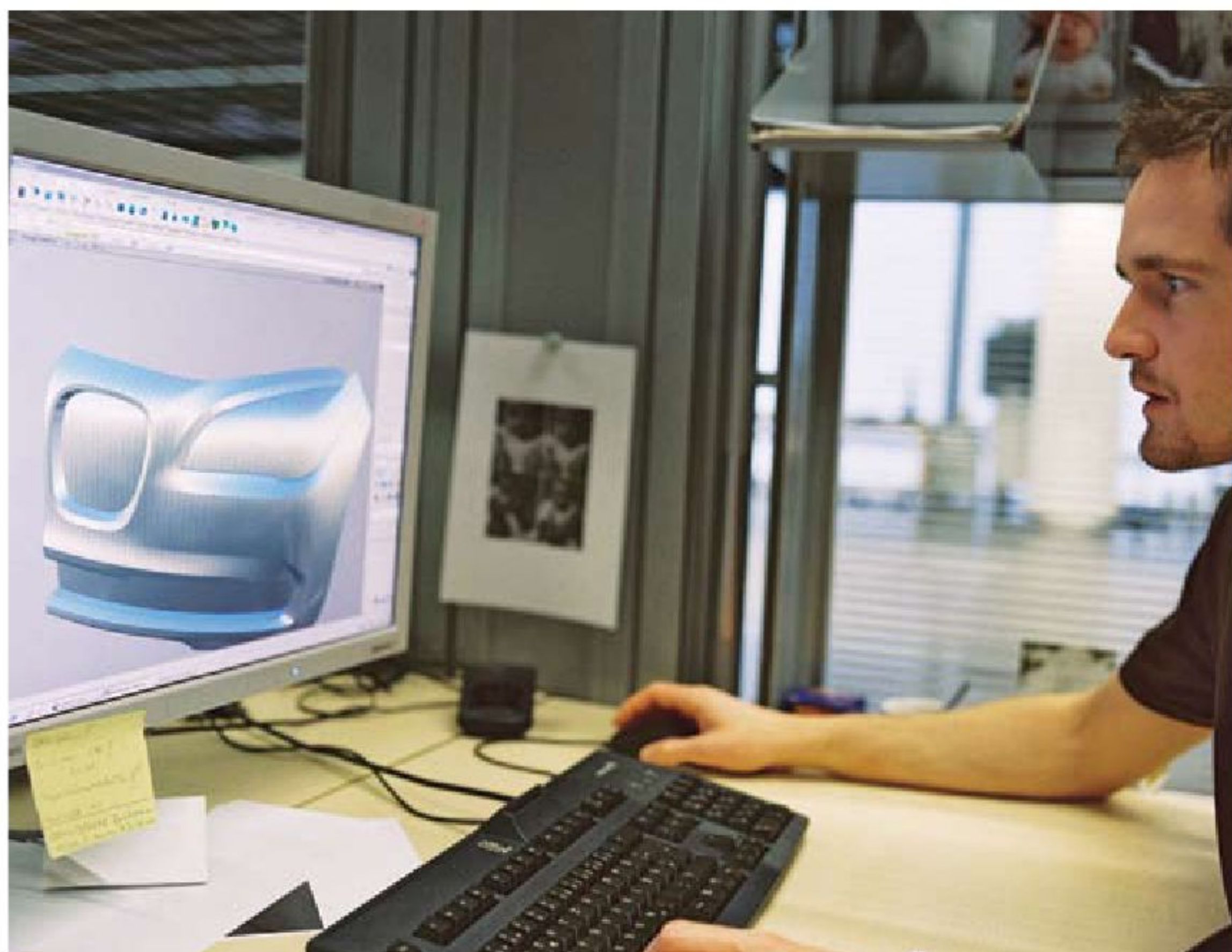


Mô hình cấu trúc khoang lái, nội thất bằng đất sét



Quá trình thiết kế nội thất cũng được thực hiện trên đất sét. Thiết kế nội thất đi theo triết lý của kiểu cách hiện đại, thú vị và những chi tiết lôi cuốn, cấu trúc buồng lái máy bay, sự chọn lựa các chất liệu, các đường nét và sự sắp xếp sắc màu – tất cả mang tới cho BMW 7 Series những tính cách của riêng nó. Bản concept thiết kế được ủng hộ này đã thể hiện được yêu cầu “hiện đại và sang trọng - 2 trong 1” đòi hỏi. Việc chọn lựa mẫu thiết kế cho chiếc xe thành phẩm sau này là một nhiệm vụ cực kỳ quan trọng và đầy thách thức. Chiếc xe “đất sét” được làm bằng tay, kiểu dáng được thực hiện ở khâu thứ ba và khâu cuối cùng của quá trình thiết kế, sau đó sẽ được ứng dụng vào sản xuất để tạo ra những chiếc xe đẹp dễ vận hành trên đường.

Bước tiếp theo là biến đổi mô hình đất sét thành mô hình đồ họa máy tính bằng cách scan laze mô hình ba chiều. Mỗi chi tiết đều được xem xét đến từng milimet với sự trao đổi kịp thời của các thiết kế, kỹ sư, nhà tạo mẫu và chuyên gia đánh giá sản phẩm, đảm bảo chiếc xe cuối cùng khi xuất hiện sẽ hoàn hảo nhất.





Nếu nhìn từ phía trước, mẫu BMW 7 Series mới có hình dáng rõ nét, chắc chắn và tự chủ thông qua nắp ca-pô rộng và thiết kế khá mềm. Các đường gân trên nắp ca-pô dường như gắn kết tất cả các phần khác ở phía trước, nổi bật lưới tản nhiệt hình bầu dục cũng như bộ đèn pha thẳng đứng phía trong. Lưới tản nhiệt hình bầu dục tự bản thân nó đã rất nổi bật, hài hòa với cản gió và các khe hở ở giữa. Lưới tản nhiệt với những đường kẻ thẳng đứng dường như khẳng định quan

điểm “đường thẳng đứng” đóng một vai trò tích cực trong sự thể hiện sang trọng của chiếc xe mới. Bề mặt xe được trạm trổ những đường nét rõ ràng ở hai bên - một trong những đặc điểm nổi bật của BMW. Sự kết hợp của khéo léo, công nghệ tinh vi và trực giác nhạy bén của đội ngũ thiết kế đã tạo nên một mô hình điêu khắc độc đáo, ấn tượng. Cụm đèn hậu được thiết kế theo dáng chữ L, vốn là một điểm nổi bật của BMW.



kết  
hợp chất  
liệu cao cấp  
nhất và màu  
sắc



Là sự kết hợp của những công nghệ, chi tiết hiện đại, tinh tế nhất, 7 Series đảm bảo mang đến sự thoải mái cho người sử dụng. Sự kết hợp của những chất liệu cao cấp nhất và màu sắc độc đáo tạo ra một không gian và dễ chịu. Từng không gian trên đầu, chỗ để chân và khuỷa tay đều được tính toán chi tiết sao cho người ngồi thoải mái nhất. Chất liệu và màu sắc của từng chi tiết nội thất được xem xét kỹ lưỡng trước khi được lựa chọn.



Các  
chi tiết  
nhỏ được  
gắn vào mô  
hình



Trên trụ lái, từng chi tiết nhỏ đều được xem xét kỹ càng - có thể liên tưởng đến khoang lái máy bay. Tất cả những tính năng liên quan đến việc điều khiển chiếc xe đều được bố trí đối diện với người lái, đảm bảo không có bất cứ một thiết sót gì. Những điều này đều đã được tính toán tỉ mỉ nhất để người lái chỉ việc chú ý đến đường đi mà không phải lo chú tâm nhìn vào bảng điều khiển.

(Còn nữa)



# Bangle & BMW Khi “Christ” ra đi...

Chris Bangle, người mới đây đã gây “sốc” nền công nghiệp ô tô toàn cầu khi tuyên bố từ bỏ vị trí Giám đốc thiết kế của BMW để theo đuổi sự nghiệp riêng của mình. Trong hơn một thập kỷ qua, có thể nói Bangle chính là một trong những người có ảnh hưởng lớn nhất đến sự thành công của BMW với những thiết kế sáng tạo và mang tính đột phá. Ông như ngọn đuốc soi đường cho những làn sóng hâm mộ BMW trên toàn thế giới.

Hãy nhìn lại “con đường” và “con người” của Bangle ở BMW và lý do vì sao ông lại ra đi.

## VỀ BANGLE

Christopher Edward Bangle, 52 tuổi, sinh ra và lớn lên trong một gia đình bảo thủ vùng Trung tâm phía Bắc Hoa Kỳ, từng mơ ước trở thành người đứng đầu Hội Giám lý. Tuy nhiên, sự nghiệp của ông lại đi theo hướng khác, đó là trở thành một trong những nhà thiết kế ô tô lừng danh nhất thế kỷ 21. Sau khi tốt nghiệp trường học Thiết kế, ông làm việc cho công ty Opel ở Đức, sau đó là Fiat ở Turin và gia nhập BMW năm 1992.



## KIỆT TÁC

Tác phẩm đầu tiên của ông với BMW chính là chiếc sê-ri 7 sang trọng. Ra mắt T9/2001 chiếc 7 đời E65 đầu tiên của dòng này đã thực sự gây “sốc” toàn thế giới với bề mặt “gỗ cứng” khác lạ... Dòng xe 5-series là điểm nhấn tinh tế nhất trong sự nghiệp của Bangle, những chiếc xe này đã rất thành công về mặt thị giác và đây cũng chính là những sản phẩm mà ông tự hào nhất. Thực tế thì chính Bangle cũng đã góp tay tạo nên Mini, Rolls Phantom và mẫu Range Rover hiện nay – 3 chiếc xe Anh điển hình nhất thế kỷ 21.



## “ĐIỂM ĐEN” CỦA ÔNG

Cũng như các nghệ sỹ khác, Bangle cũng chỉ có một số điểm mạnh riêng. Người ta thắc mắc đôi chút là tại sao những chiếc xe nhỏ của ông lại thường ít thành công hơn. Chiếc X3 có thể được coi là chiếc xe tệ nhất của Bangle, tiếp theo sau dòng 1-series. Bề mặt vẫn ồn ào cộng hưởng với thân xe ục ịch trong một tổng thể “gò bó” – đúng là thảm họa của các nhà thiết kế.



## CHIẾC XE ĐỘT PHÁ

Chiếc Fiat Coupé của Bangle xuất hiện năm 1993 đã chỉ ra quan điểm rõ ràng của ông trên những thiết kế cho BMW về sau. Thiết kế này được gây chú ý hơn là thỏa mãn con mắt người xem nhưng nó lại là một bước đệm lớn cho “sự ảnh hưởng thị giác tiềm tàng” về sau này. Đó là những đường gân guốc, hốc lõm “đập” mạnh vào cảm xúc.



## TRIẾT LÝ BMW

Trước khi Bangle lãnh đạo phòng thiết kế của BMW, các xe của hãng này thường có xu hướng lấy động cơ làm trọng với thiết kế bảo thủ. Nhưng những người đứng đầu ở đây đã nhận thấy phải cần có sự thay đổi để thu hút những khách hàng trẻ tuổi. Năm 2001 là một năm chấn động với việc xuất hiện của chiếc X coupé và sự kết hợp giữa những đường cong lồi lõm mà Bangle gọi đó là “bề mặt bốc lửa”. Ông nói: “Chúng ta nên tạo ra một bước tiến trong thiết kế, nó hoàn toàn phù hợp vào thời đại này. Sắc màu của chúng ta cần phải được mở rộng”.





## NGƯỜI TRONG NGHỀ NÓI GÌ

“Chúa ơi, chiếc xe đó xấu tệ hại”, phát ngôn của người đứng đầu bộ phận thiết kế của Ford, J Mays khi ông nhìn thấy chiếc 1-series lần đầu tiên. Cựu thiết kế của Audi Martin Smith cũng không dành nhiều lời cho những chiếc xe của Bangle. Shiro Nakamura của Nissan thì lại là một người hâm mộ Bangle. Gần đây cựu giám đốc thiết kế, người mới rời khỏi Peugeot, Jerome Gallix đã cho tên Bangle vào danh sách người hùng của mình. Nhà thiết kế cấp cao của Renault, Patrick Le Quément thì cho rằng: “Khi nói về những nhà thiết kế xe hơi thì Bangle là người được nhắc đến nhiều nhất. Các thiết kế của ông ấy có bề ngoài tuyệt vời và sự đối xứng rất chuẩn xác. Tuy nhiên tôi không thích những thiết kế bề mặt lồi lõm hoặc chi tiết hõm vào của ông ấy, nó dường như làm cho chiếc xe trông hơi thiếu sức sống”



## CHIẾC XE VẢI HAY TRIẾT LÝ MỚI CHO XE HƠI

Bangle là một người nhìn xa trông rộng. Ông ta luôn nhắc đi nhắc lại rằng nền công nghiệp ô tô đang ở trong giai đoạn khó khăn và cần phải thay đổi để cho xe ô tô phù hợp hơn với túi tiền đồng thời không phải là một vấn đề nghiêm trọng của xã hội nữa. GINA đúng là một thứ đột phá trong sáng tạo của Bangle: Một chiếc xe với bề mặt như vải sẽ không đắt, phá vỡ thói quen về những sản phẩm vốn có với động cơ hình xúc xích. Bangle khẳng định nó sẽ vẫn có thiết kế và động cơ thực sự của một chiếc ô tô. Nhưng nó không đơn thuần là chỉ 1 cỗ máy, nó sẽ có “hồn và có những hành động tình cảm” như một người bạn trong nhà ...



## ĐIỀU GÌ TIẾP THEO ?

Các học trò của Bangle giờ đang tiếp quản ở BMW. Giám đốc thiết kế mới Adrian van Hooydonk rất ngưỡng mộ Bangle nhưng người ta thực sự mong anh sẽ làm cho các thiết kế của BMW thanh lịch, giàu tính nghệ thuật và ít gây tranh cãi hơn. Anh ấy đã nói sẽ “tạo ra bề mặt âm-dương tinh vi hơn”. Nhắc lại với bạn rằng, hồ sơ của anh này lại rất gây tranh cãi. Dưới thời cai quản của “ông vua” Chris, chính Hooydonk đã chủ trì ngoại thất của chiếc 7-series, bắt đầu cho toàn bộ sự thành công mang tên Bangle.



## BANGLE RỜI BMW VÌ DỰ ÁN i (Project i)

Lời giải thích cho việc Bangle xin từ chức khỏi BMW đã đầy rẫy khắp nơi, rằng ông ấy muốn theo đuổi mục tiêu vượt quá giới hạn của ngành công nghiệp ô tô. Hay do Bangle đã “cạn” ý tưởng, hay thậm chí cả tin đồn rằng ông muốn “chìm” trong dòng cảm hứng khác như về “quê” nấu rượu chẳng hạn !! Tuy nhiên, gần đây 1 thông tin chỉ ra một quan điểm khác có liên quan đến bất đồng của Dự án i trong BMW.

Theo đó, Dự án i được sự chấp thuận của toàn ban giám đốc BMW để tạo ra “những mẫu xe mới linh hoạt”, giải pháp cho những thành phố lớn. Dự án này vẫn còn trong thời kỳ trứng nước, mới ở vòng ý tưởng thiết kế, sáng tạo và thảo luận. Tuy vậy nhưng dường như Bangle đã bắt đầu quan điểm của BMW Norbert Reithofer, người đứng đầu bộ phận Nghiên cứu và Phát triển Klaus Draeger và chính người kế nhiệm donk về hướng đi của dự án này.



Dự định Dự án i có thể sẽ được xuất hiện dưới tên của một trong ba thương hiệu đang tồn tại của BMW (gồm cả Motorrad và M) hoặc có một thương hiệu riêng của nó. Tuy nhiên, các thương hiệu cũ – BMW, MINI và Rolls Royce đều có ngôn ngữ thiết kế riêng của nó. Và rất khó để lại có một Rolls “điện”... Bangle cuối cùng đã quyết định “rút gươm” thay vì chịu trách nhiệm cho chiến lược thiết kế mà ông ấy không ủng hộ.

Ban giám đốc BMW đã thuyết phục ông ấy ở lại, với những vị trí khác ở công ty. Như là Giám đốc thiết kế của DesignworksUSA – một công ty thiết kế nổi tiếng của BMW. Tất cả những điều này đều không có ý nghĩa gì. Ông ấy vẫn nhất quyết ra đi.

Kỷ nguyên thiết kế mới của BMW nay đã bắt đầu dưới thời của Adrian van Hooydonk, nhưng để chứng tỏ được phong cách riêng thì cũng phải mất 6-7 năm nữa. Hãy chờ lớp trẻ làm gì cho BMW.

Minh Phương



# 30 năm Trên đỉnh quyền lực

Năm 2009, Mercedes-Benz G-Class trên 30 tuổi.

Từ khi chiếc xe đầu tiên xuất xưởng, hơn 200 nghìn chiếc G-Class đã được sản xuất. Những con số đó không có nhiều ý nghĩa. G-Class đã vượt lên trên ý nghĩa là một chiếc xe thuần túy, nó là minh chứng lịch sử cho sự "kháng định" trong thiết kế xe địa hình của Mercedes-Benz trong ba thập niên qua.











Sau 30 năm tồn tại, thiết kế của mọi phiên bản G-Class nối tiếp nhau hầu như không thay đổi so với nét chung của phiên bản 1979 đầu tiên... chỉ thêm phần hiện đại và vững vàng hơn. G-Class từng giành chiến thắng tại đường đua Paris-Dakar và cũng là chiếc xe mà các thế hệ Giáo Hoàng tin tưởng lựa chọn. Nên biết, nó luôn là mẫu xe địa hình xuất sắc nhất mọi thời đại.

#### Câu chuyện bắt đầu từ năm 1972

Ý tưởng về G-Class bắt đầu được nhen nhóm vào năm 1972 khi Daimler-Benz lên kế hoạch hợp tác

với Steyr-Daimler-Puch về một dự án sản xuất xe địa hình cao cấp tại Graz, Áo. Đến năm 1975 dự án này mới bắt đầu được thực hiện, tuy nhiên do nhiều lần trì hoãn mà mãi đến năm 1979 chiếc xe đầu tiên mới được xuất xưởng. Tại nhà máy Graz, G-Class được lắp ráp thủ công hầu như toàn bộ các công đoạn. Thứ vị nhất là phương pháp sản xuất này vẫn được duy trì đến tận ngày nay, cũng vì vậy mà G luôn đẳng cấp cao hơn các đối thủ của nó. Những chiếc G-Class đầu tiên được chia làm hai phiên bản khác nhau, Station Wagon và Convertible, mỗi phiên bản lại có hai tùy chọn độ dài cơ sở, lớn và nhỏ. Với động cơ, G-

Class có bốn loại khác nhau, công suất từ 72 đến 150 mã lực. Sau 10 năm tồn tại, đến năm 1989 G-Class được Mercedes-Benz đưa vào danh sách rất ít các mẫu xe sẽ được sản xuất lâu dài, và lần đầu tiên chiếc xe này được trang bị hàng loạt những công nghệ mới vốn chỉ có ở những chiếc xe xa xỉ thời bấy giờ. Những công nghệ đó bao gồm khóa vi sai các bán trục trước và sau, dẫn động bốn bánh toàn thời gian, chống bó cứng phanh ABS, cầu trung tâm có thể khóa... Các chi tiết nội thất trong đó có ghế, tap lò và cụm đồng hồ hiển thị được thay đổi và lấy làm chuẩn mực cho các phiên bản tiếp sau. Kể từ đó trở đi thiết kế nội



thất không thay đổi là bao.

Đến năm 2001, G-Class là chiếc xe tiên phong trong công nghệ ổn định lái, hỗ trợ lực kéo và phanh ESP, 4ETS và BA.

### G-Class hiện tại

G-Class hiện tại gồm có ba phiên bản: Station Wagon độ dài cơ sở nhỏ, Station Wagon độ dài cơ sở lớn và Convertible. Các phiên bản này sử dụng các loại động cơ V6 CDI (common-rail direct injection) công suất 224 mã lực, mô men xoắn 540 Nm, V8 công suất 388 mã lực, mô men xoắn 530 Nm và V8 AMG 507 mã lực, mô men xoắn 700 Nm. Tùy chọn động cơ mạnh nhất được trang bị cho phiên bản cao cấp nhất G 55 AMG. G 55 AMG không chỉ có khả năng vượt địa hình tuyệt vời mà còn sở hữu thứ âm thanh mạnh mẽ và khả năng vận hành đầy uy lực.

Một phiên bản nữa của G-Class tuy không phổ biến bằng các phiên bản trên nhưng cũng rất được chú ý là G-Guard. Dựa trên G500 Station Wagon, G-Guard sử dụng lớp vỏ chống đạn và chống mìn, được thiết kế dành riêng cho các nhân vật quan trọng.

Ngay từ khi mới ra đời, G-Class luôn là một trong những mẫu xe địa hình cao cấp nhất thế giới. Ở thời điểm hiện tại, không có một mẫu xe địa hình nào có giá cao bằng dòng xe này. Với mức giá đến 120 nghìn USD (giá tiêu chuẩn tại Mỹ và một số nước châu Âu), G-Class đắt hơn nhiều so với ngay cả những cái tên như Porsche Cayenne, Land Rover hay BMW X5, X6...

Những danh hiệu mà G-Class từng nhận được Độc giả của tờ tạp chí xe hơi hàng đầu nước Đức "Auto Motor and Sport" 13 lần bình chọn G-Class là mẫu xe off-road tốt nhất thế giới.

Năm 1983, tờ tạp chí nổi tiếng của Australia "Bush-driver" bình chọn G-Class là "Chiếc xe địa hình hai cầu chủ động của năm".

Năm 1993, độc giả của tờ tạp chí Pháp "Magazine 4x4" lựa chọn G 350 Turbodiesel là "Chiếc xe off-road của năm".

Năm 1995, tờ tạp chí chuyên ngành của Đức "Boote" bình chọn G-Class là "Chiếc xe kéo tốt nhất thế giới". Năm 2001, 2003, 2006 và 2007, tờ tạp chí "Off Road" trao tặng danh hiệu "Chiếc xe offroad của năm" cho G-Class.

Năm 2003 và 2007, độc giả của tờ tạp chí "MotorKlassik" bình chọn G-Class là "Chiếc xe cổ điển của tương lai".

Năm 2007, G-Class được tờ tạp chí "4Wheel Fun" phong tặng danh hiệu "Ngôi sao của các dòng xe sang". Bên cạnh chiến thắng tại giải đua đường trường Paris-Dakar năm 1983, G-Class còn nổi tiếng vì là sự lựa chọn ưa thích của các vị Giáo Hoàng ở vương quốc thần thánh Vatican...

Dương Vũ



G-Class thế hệ 1



G-Class thế hệ 2



G-Class thế hệ 3



# Vén màn công nghệ BMW F1



Thật tuyệt vời đó là cảm giác của tay đua người Ba Lan-Robert Kubica của đội BMW Sauber cầm lái chiếc F1.09. Cách đây 3 năm, kế hoạch thiết kế lại chiếc xe phục vụ mùa giải 2009 đã được thông qua.





**D**ể đưa lời tiên đoán rằng đội BMW Sauber sẽ vô địch mùa giải 2009. Hai tay đua Kubica và Heidfeld đã làm việc cật lực với đội đua trong hai năm vừa qua với lòng quyết tâm đưa lá cờ Ba Lan tung bay trên bục nhận giải tại Abu Dhabi năm nay.

Với những điều luật thay đổi mới: như lốp Slick (lốp trơn), công nghệ thu hồi động năng

KERS, các cụm khí động học trên thân xe theo FIA chỉ định .... đã tạo ra những thách thức mới cho BMW Sauber. Vì lý do này, quá trình thiết kế trong năm nay khiến Willy Rampf – Giám đốc kỹ thuật đội BMW Sauber F1 và đồng nghiệp của ông đối đầu với vô vàn khó khăn.

“Thiết kế, chế tạo chiếc xe đua F1 mới không đơn giản như nhiều người nghĩ”, Rampf nói. “Có rất nhiều vấn đề phát sinh mà bạn không







ngờ tới...Chúng tôi giương như đã bắt đầu từ vạch xuất phát”.

Sự trở lại của lớp Slick sau 10 năm vắng bóng và tùy chọn sử dụng công nghệ KERS đặt ra những yêu cầu đặc biệt về thiết kế, chế tạo với mục tiêu đảm bảo trọng lượng được phân phối hoàn hảo nhất trên toàn bộ khung xe. “Việc chuyển từ lớp rãnh (groove)

sang lớp Slick tạo cho xe khả năng bám đường tốt hơn, nhưng cũng tạo ra sự thay đổi sự cân bằng về lực”. Trong các cuộc đua thử gần đây, công nghệ Kers cho kết quả khả quan nhanh hơn 1-1.5s/vòng, tuy nhiên công nghệ chế tạo rất phức tạp.

Bộ khung của F1.09 được sản xuất ở Hinwil (Thụy Sĩ). KERS được nghiên

cứu và phát triển tại một trung tâm riêng biệt nằm ở Munich. Hệ thống truyền động cùng động cơ BMW V8 hợp tác với hãng hàng đầu thế giới Markus. Điểm khác biệt lớn nhất là cánh gió trước khá đồ sộ được chia làm ba lớp choán hết chiều rộng của xe, trong khi cánh sau “thon” đi và rất cao phù hợp với quy định mới.

Tinh thần của BMW Sauber đang lên rất cao sau màn giới thiệu cũng như chạy thử của F1.09. Điều này thể hiện ở sự tự tin của Kubica - vô địch chặng Canada 2008: “Chúng tôi sẽ cố gắng phát huy thế như năm 2008 với sự khởi đầu mạnh mẽ, duy trì khả năng tối đa đến chặng cuối cùng”.





## 7 THAY ĐỔI GIÚP BMW SAUBER ĐẠT ĐẾN ĐỈNH CAO CỦA MÙA GIẢI 2009

### Kế thừa và phát triển từ động cơ cũ

Động cơ vẫn dựa trên cơ sở của mẫu V8, 90 độ, 2400Cc, tốc độ vòng tua giảm từ 19.000vòng/phút xuống 18.000 vòng/phút, nặng không quá 95kg, trang bị hệ thống khí thải mới.

### Đuôi cao

Tấm cản sau được thiết kế cao hơn 150mm và hẹp hơn chỉ còn 1000mm-750mm so với mẫu 2008. Đảm bảo xe chạy ổn định hơn khi tuân theo luật khí động học FIA ban hành

### Bố trí, phối hợp hệ thống Kers cùng các hệ thống khác hợp lý

Bộ Kers nặng 30kg cung cấp thêm 80 bhp khi tăng tốc, gồm: động cơ điện, bộ điều khiển, bộ thu và phát điện

### Ứng dụng của Kers vào mùa giải 2009

Bộ Kers thu năng lượng khi phanh và phóng điện khi tăng tốc sẽ là chìa khoá của mùa giải 2009.

### Cánh phụ trơn nhẵn

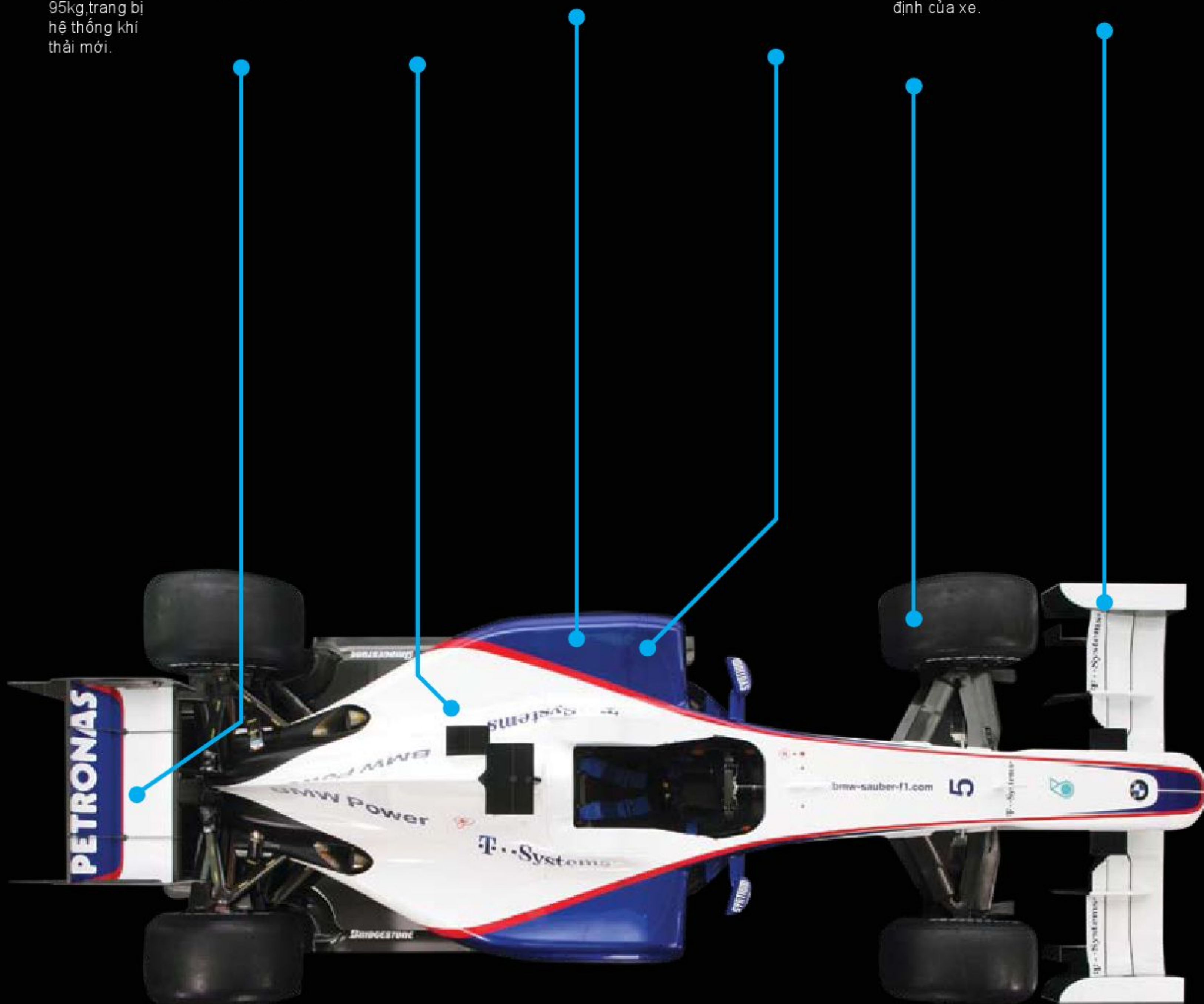
Năm nay các cánh phụ của xe được lược bớt tạo điều kiện lắp hệ thống Kers cũng như tuân theo luật khí động học FIA ban hành.

### Sự thay đổi đến từ lốp Slick

Sau 10 năm vắng bóng lốp Slick đã quay trở lại. Lốp Slick giúp chiếc xe chạy vào cua tốt hơn, tốc độ nhanh hơn. Tuy nhiên phải thay đổi các đặc tính đảm bảo độ ổn định của xe.

### Hệ thống cản trước

To hơn gần 400mm so với năm 2008. BMW thiết kế đây là 1800 và bố trí thấp hơn 70mm góp phần tăng độ ổn định của chiếc F1.09







Chặng 2 WRC 2009:

# Rally Naury

## Băng tuyết không thể cản bước Loeb!

Tiến Dũng

WRC tiếp tục hành trình với chặng thứ 2 của mùa giải diễn ra trên đất nước Bắc Âu-Naury. Địa điểm được chọn để tổ chức năm nay vẫn là Hamar sau khi Naury đăng cai tổ chức thành công WRC vào năm 2006, 2007.

Cuộc đua Rally Naury năm nay có số chặng con nhiều hơn mùa giải 2007 (23 so với 18 chặng), chiều dài của cung đường cũng được nối dài hơn 30km. Cũng diễn ra trong 3 ngày 12-15/02/2009.

Bắt đầu từ chặng thứ 2 này, người hâm mộ sẽ được chứng kiến thêm 1 đội đua mới gia nhập Petter Solberg World Rally Team do tay đua kỳ cựu người Naury - Petter Solberg lập ra.







Và cũng thật bất ngờ khi anh đã giành chiến thắng tại chặng khai cuộc Oslo dài 1,92km trên quê hương mình trên chiếc xe Citroen Xsara WRC. Tay đua được kỳ vọng lật đổ người khổng lồ S.Loeb, M. Hirvonen đã có cuộc khởi đầu thuận lợi khi về nhất 4/8 chặng đầu tiên nhưng những sai lầm cộng với sự thiếu may mắn ở chặng 10-14 đã đẩy anh ra xa vị trí nhất chặng tại Na Uy, mặc dù có sự nỗ lực phi thường khi về nhất 4/6 chặng cuối.

Trái ngược với đó là hình ảnh của Loeb, tay đua huyền thoại người Pháp đã khởi đầu chậm chạp,

nhưng với tính ổn định cao cộng với sự may mắn, Loeb đã nâng chuỗi thành tích nhất chặng lên con số 49 trong sự nghiệp khi thi đấu WRC.

Tay đua gây tiếng vang nhất ở chặng mở màn diễn ra tại Ireland-Dani Sordo/Tây Ban Nha.Với phong độ cực kỳ ấn tượng, không ai nghĩ anh lại thi đấu thiếu thuyết phục đến như vậy trên đường đua phủ đầy tuyết trắng.Với kết quả này giúp đội BP Ford World Rally Team vẫn duy trì khoảng cách 10 điểm so với đội Citroen Total World Rally Team.



| Drivers |  |  |                    |    |    |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
|---------|--|--|--------------------|----|----|--|--|--|--|--|--|--|--|----|
|         |  |  |                    |    |    |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| 1       |  |  | Sebastien Loeb     | 10 | 10 |  |  |  |  |  |  |  |  | 20 |
| 2       |  |  | Mikko Hirvonen     | 6  | 8  |  |  |  |  |  |  |  |  | 14 |
| 3       |  |  | Dani Sordo         | 8  | 4  |  |  |  |  |  |  |  |  | 12 |
| 4       |  |  | Henning Solberg    | 5  | 5  |  |  |  |  |  |  |  |  | 10 |
| 5       |  |  | Jari-Matti Latvala |    | 6  |  |  |  |  |  |  |  |  | 6  |
| 6       |  |  | Chris Atkinson     | 4  |    |  |  |  |  |  |  |  |  | 4  |
| 7       |  |  | Matthew Wilson     | 2  | 2  |  |  |  |  |  |  |  |  | 4  |
| 8       |  |  | Sebastien Ogier    | 3  |    |  |  |  |  |  |  |  |  | 3  |
| -       |  |  | Petter Solberg     |    | 3  |  |  |  |  |  |  |  |  | 3  |
| 10      |  |  | Khalid Al Qassimi  | 1  |    |  |  |  |  |  |  |  |  | 1  |
| -       |  |  | Urmo Aava          |    | 1  |  |  |  |  |  |  |  |  | 1  |

| Teams |  |                            |    |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
|-------|--|----------------------------|----|----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----|
|       |  |                            |    |    |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| 1     |  | Citroën Total WRT          | 18 | 14 |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 32 |
| 2     |  | BP-Ford Abu Dhabi WRT      | 8  | 14 |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 22 |
| 3     |  | Stobart VK M-Sport Ford RT | 8  | 8  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 16 |
| 4     |  | Citroën Junior RT          | 5  | 3  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 8  |





Chặng 3 WRC 2009:

## Rally Đảo Quốc (Síp)

### Chiến thắng thuyết phục cho người Pháp

\_Tiến Dũng\_

Trái ngược với thời tiết giá lạnh, những con đường đầy tuyết trắng, WRC hành quân tới đất nước đảo Quốc có thời tiết ấm áp để chinh phục 14 chặng con diễn ra trong 3 ngày 13-15/03/2009 tại thành phố Limassol. Với 10 năm đăng cai liên tục từ năm 2000 đến nay, Đảo Quốc đánh dấu khẳng định chất lượng tổ chức là cực tốt.

Trong các tay đua đến với đảo Quốc, có lẽ Loeb là người có nhiều kỷ niệm đẹp tại đây với 3 chức vô địch liên tiếp vào năm 2004, 2005 và 2006. Đảo Quốc cũng là một nơi thiếu may mắn dành cho các tay đua đến từ Phần Lan, mới chỉ có Marcus Grönholm về nhất một lần duy nhất tại đây vào mùa giải 2002.

Đúng như dự đoán của giới chuyên môn cùng người hâm mộ, Loeb đã khẳng định đây là một trong

những chặng đua ruột của mình khi nhất nhất 5 chặng con liên tiếp, dẫn đầu bảng tổng sắp từ đầu đến cuối cuộc đua. Khoảng cách giữa anh và tay đua thứ 2 M. Hirvonen luôn được gia tăng trong hai ngày đầu (41.8s ngày thứ nhất, 49.8s ngày thứ 2). Với nỗ lực nhất hai chặng át chót M. Hirvonen chỉ rút ngắn xuống còn 27.2s về nhì.

Chặng này một lần nữa P. Solberg đem đến những bất ngờ thú vị khi về nhất 2 chặng con và đứng thứ 3 chung cuộc toàn chặng đua. Ngoài những thành công do chiếc Citroën Xsara WRC đem lại, người hâm mộ hoàn toàn khâm phục tận thần thi đấu của Solberg.

Khởi đầu không được tốt khi chỉ đứng thứ 5 sau khi kết thúc ngày thứ nhất, Solberg âm thầm vượt qua Latvala ngày thứ hai và vượt thêm được Sordo ngày







thứ ba.

Với kết quả chặng 3 của mùa giải 2009 diễn ra tại đảo Quốc, một lần nữa người hâm mộ lại đặt ra câu hỏi: "Ai lật đổ được người khổng lồ Loeb?" Hirvonen ư? - Quá nhỏ bé.