

ÔTÔ VIỆT NAM

ÔTÔ VIỆT NAM - THÁNG 9/2010 - ISBN: 978 - 604 - 76 - 0017 - 5



CHINH PHỤC

Subaru Impreza WRX tại Việt Nam

HUYỀN THOẠI
NISSAN
SKYLINE

SANTAFE
Ngày hội gia đình

HONDA
CHALLENGE 2010

+



Làm chủ
sức mạnh đàn xe
BMW

MERCEDES-BENZ
124 SERIES
Vang bóng một thời Cabriolet

FORD
EXPLORER

KỶ NGUYÊN MỚI CỦA SUV **2011**





*DESIGN
& PRINTING*

*BRAND
MANAGEMENT
&
PUBLISHING*

*PHOTOGRAPHY
& Creative Photos*

Contacts:
0902 088 799

www.upcreative.com

105GMT COLLECTION



MOBILITY IN TIME

* Swiss mechanical movements, 170 parts, 50 rubies * 274 carats of sapphire - 26 VVS diamonds
* 100 years old Ebony wood (for gold version) * Limited edition 50 pieces worldwide



MOBIADO BOUTIQUE & PREMIUM SERVICE: * 524, HANOI TOWERS, THO NHUOM STREET, HANOI. T. (+844) 3936 6656.

AUTHORIZED DISTRIBUTOR & PREMIUM SERVICE: * MILUXE, 199 NAM KY KHOI NGHIA, DISTRICT 3, HCM CITY. T. (+848) 3932 5925.

AUTHORIZED RETAILERS:

HQ CHI MINH CITY: * MAI NGUYEN LUXURY, 115 - 117 NGUYEN BINH KHIEM, DISTRICT 1, 4A2 TRAN HUNG DAO, DISTRICT 1, 385 VO VAN TAN, DISTRICT 3.

DA NANG CITY: * MILUXE, 516 INDOCHINA RIVERSIDE TOWERS 77 TRAN PHU, HAI CHAU DISTRICT. T. (+84 5113) 849 049.

WWW.MOBIADO.COM

<https://tieulun.hopto.org>



OTO VIỆT NAM



NHÀ XUẤT BẢN GIAO THÔNG VẬN TẢI

80B – Trần Hưng Đạo – Hà Nội
Tel. 04.39424620 / 04.38221627

CHỊU TRÁCH NHIỆM XUẤT BẢN

Lê Tử Giang

BAN BIÊN TẬP

Đào Trọng Anh, Trần Huy Hoàng, Vũ Văn Dương, Nguyễn Văn Quý, Đỗ Hồng Quỳnh, Phạm Quang Huân, Trần Lan Khanh, Nguyễn Thị Liên

TRỤ SỞ : Ô TÔ VIỆT NAM

Số 253, Quan Thổ 1, Đống Đa, Hà Nội
Tel. 04.62662432
Fax. 04.35119792
Hotline. 0904026165
Email.toasoan@autovina.com

LIÊN HỆ BÀI VỞ

Tel. 04.62662432/33
Email.toasoan@autovina.com

THIẾT KẾ MỸ THUẬT

Trần Văn Lâm
Tel. 04.62662432

QUẢNG CÁO & PHÁT HÀNH



Công ty CP Truyền thông BDT Việt Nam

VĂN PHÒNG MIỀN BẮC:

Số 253 Quan Thổ 1, Đống Đa, Hà Nội
Tel. 04.62662432/33
Fax. 0435119792

VĂN PHÒNG MIỀN NAM:

12A13 Mê Linh, P.19, Q. Bình Thạnh, Tp.HCM
Tel. 08.35146615
Fax. 08.35146616

Giấy phép đăng ký kế hoạch xuất bản số:
148-2010/CXB/251-05/GTVT



Yêu ngay từ lần đầu cầm lái



Hãy đến ngay Đại lý 3S chính thức của Nissan để trải nghiệm một cảm giác lái hoàn toàn mới!
Chương trình lái thử xe Grand Livina được thực hiện hàng ngày từ 25/05/2010 - 31/07/2010



Vận hành như Sedan

- Tay lái trợ lực điện tử.
- Khung xe liền khối.



Tiện nghi linh hoạt

- Nội thất 7 chỗ rộng rãi và sang trọng.
- Gập dễ dàng hàng ghế thứ 3.



Tiết kiệm nhiên liệu

- Công nghệ CVTV.
- Động cơ 16 van, 4 xi-lanh thẳng hàng.

- Hệ thống điều hòa thông minh.
- Hệ thống hỗ trợ phanh khẩn cấp (BA).
- Tiêu chuẩn khí thải Euro III.
- 4 màu cho lựa chọn đa dạng (Đen sapphire, Xanh nước biển, Vàng ánh kim, Ghi xám).
- Số tự động 4 cấp (4AT) và số sàn 6 cấp (6MT).
- Bảo hành 03 năm hoặc 100.000km.

Hãy khám phá tại:
www.grandlivina.vn

GRAND LIVINA

SHIFT_the way you move





63



68

CONTENTS



56



90



94



80



98



118



105



139

**KHOI DẬY ĐAM MÊ
XỨNG TẦM ĐẲNG CẤP
BIA 333 PREMIUM
THẾ GIỚI NGÀY CÀNG THÊM ƯA CHUỘNG**

NAY ĐÃ CÓ CHAI



AUDI A7 SPORTBACK 2011

ĐẶC SẢN COUPE... 5 CỬA!

- KỶ VINH -



Audi từng khơi gợi chú ý về sự hiện diện trong tương lai gần của A7 Sportback tại Triển lãm ô tô quốc tế Bắc Mỹ 2009 khi mang mẫu concept Audi Sportback đến Detroit. Và nay, với việc giới thiệu chiếc coupe 5 cửa, hãng tiếp tục khiến báo giới và những anh chàng yêu "4 chiếc nhẫn", người thì tốn tiêu giấy mực, kẻ gật gù bên ly bia, mơ tưởng đến ngày ôm vô lăng xe.

Cuối tháng 7 vừa rồi, A7 Sportback đã chính thức hiện diện trước công chúng, tại sự kiện đặc biệt tổ chức tại Bảo tàng nghệ thuật Pinakothek der Modern ở Munich (Đức). Trước đó, năm 2008, chiếc Audi mới đã làm nóng các diễn đàn xe khi hình ảnh thử nghiệm đầu tiên được hé lộ. Vậy là sau thời gian dài ẩn mình trong bóng tối, cuối cùng, chiếc coupe 5 cửa mới đã bước ra ngoài ánh sáng, để đối đầu cùng Mercedes CLS, Porsche Panamera và BMW 5-Series GT, trong một cuộc chiến hứa hẹn là không hề dễ chịu.

Với A7 Sportback, Audi trực tiếp thể hiện ý đồ công chiếm phân khúc mới. Mẫu xe 5 cửa kết hợp hoàn hảo chất thể thao tươi trẻ của một chiếc coupe, nét sang trọng của chiếc sedan và tính thực dụng của một chiếc wagon. A7

Sportback thỏa mãn mọi đòi hỏi khắt khe, từ việc cung cấp sự thoải mái trong các hành trình dài, đến tính năng vận hành thể thao. Khả năng cách âm tốt cho không gian bên trong tĩnh lặng. Khối động cơ 6 xylanh mạnh mẽ, hiệu quả. So với bản concept, chiếc Audi thương mại có đôi chút khác biệt, thể hiện ở thiết kế cụm đèn pha, lưới tản nhiệt, các hốc gió, gương chiếu hậu và ốp cản sau. Nội thất thì gần như không thay đổi, vẫn là những gì đã khiến mỗi khách tham quan thán phục khi chiêm ngưỡng Sportback concept.

Audi vốn có truyền thống tái hiện gần như nguyên vẹn hình bóng các mẫu concept vào phiên bản sản xuất. Điều này phản ánh sâu sắc tư duy thiết kế sát thực tiễn của Audi. Minh chứng không hề thiếu. Năm 1993, hãng xe Đức từng mê hoặc Triển lãm Frankfurt bằng chiếc sedan sang trọng màu sáng bạc ASF với "body" chắc nịch bằng nhôm đánh bóng, sau này được coi là tiền thân của A8. Hai năm sau, Audi cung cấp cái nhìn đầu tiên về chiếc TT, cũng thông qua một mẫu concept trên sàn Frankfurt. Năm 1997, đến lượt mẫu A12 đứng ở vị trí đó, như bản xem trước của chiếc A2. Đến năm 2003, Audi giới thiệu Pikes Peak quattro concept tại Detroit - mẫu SUV



thể thao cỡ lớn tiền thân của Q7. Cùng năm này, khi Le Mans quattro concept thành sao của Triển lãm Frankfurt, những người hiểu Audi đã tin rằng sẽ có sự ra đời của một siêu xe đường phố, và câu trả lời được tìm thấy khi chiếc R8 đầu tiên rời dây chuyền sản xuất...

Một thiết kế nhiều xúc cảm...

A7 Sportback có thân xe nhẹ với các thành phần hợp kim nhôm và thép công nghệ cao. Cấu trúc khung thể thao được ứng dụng nhiều giải pháp mới. Thiết kế ngoại thất A7 Sportback tràn đầy sự táo nhả và sáng tạo, ghi dấu bước phát triển trong ngôn ngữ thiết kế của Audi. Vóc dáng thấp, đậm, "body" cân đối, phong cách coupe thuần khiết, A7 Sportback khiến người nhìn khó kiềm được mong muốn chạm đến và...chiếm đoạt.

Ở phía trước, bộ lưới tản nhiệt lớn tương tự như đàn anh A8 để dàng gây chú ý khi xuất hiện. Các nan hoa nằm ngang được sơn bóng và trang trí bằng chất liệu crom. Hốc gió trước rộng và đặt thấp làm nổi bật bề rộng của A7 Sportback. Audi trang bị theo tiêu chuẩn cấp pha bi-xenon và cung cấp tùy chọn đèn LED khiến xe "gần" với đàn anh A8 hơn. Cụm đèn cung cấp "dịch vụ" chiếu sáng hoàn hảo và giúp bạn nhận ra A7 Sportback từ cách xa 10 cây số. Với tích hợp chức năng chiếu sáng trong mọi điều kiện thời tiết, chiếc Audi không cần đến đèn sương mù cổ điển. Khi nhìn ngang, bạn sẽ bị ấn tượng bởi đường gân sắc nét chạy vượt từ mép đèn pha đến đèn hậu. Bộ mâm lớn kích cỡ từ 18 đến 20 inch

mang phong cách Audi điển hình. Chiếc coupe 5 cửa sử dụng lốp 255/45. Audi còn cung cấp tùy chọn lốp run-flat cho những khách hàng thiết tha với tính mạng và luôn đề cao sự an toàn. Chiếc coupe 5 cửa sở hữu chiều dài 4,97m, chiều rộng 1,91m nhưng chỉ cao 1,42m; nắp capô dài, phần nhô khung xe trước ngắn, chiều dài cơ sở lớn, cột C vượt ngược ra sau...Tất cả tạo ấn tượng tổng thể về sự năng động, linh hoạt. A7 Sportback hoàn toàn đúng

A7 Sportback được tạo điểm nhấn bằng một cánh gió sau có thể tự động kích hoạt khi xe chạy tốc độ cao, cặp họng xả lớn mạ crom và cụm đèn hậu LED với vết sáng hình chữ U.

với nhận xét: Một vận động viên có thể hình cường tráng và phong cách lịch duyệt.

Nét sang trọng, thanh lịch của nội thất...

Phong cách thể thao không chỉ hiển hiện ở ngoại thất. Các kỹ sư Audi còn tận tình đưa vào không gian bên trong, nơi các thợ thủ công lành nghề thực hiện sự chăm sóc đặc biệt cho từng chi tiết nhỏ. Nội thất xe đầy sang trọng với da mịn Milano và Valcona, chất liệu xa xỉ Alcantara trên bảng điều khiển trung tâm, vô lăng, các bộ phận ốp gỗ óc chó màu nâu sẫm...

A7 Sportback được thiết kế để trở thành chiếc xe khó "soi" ra điểm yếu. Ghế trước bọc da cao cấp với chức năng massage được đặt thấp thích hợp cho các tay lái ưa chơi

AUDI A7 SPORTBACK



ACK



trò tốc độ. Thêm tùy chọn sưởi ghế, chức năng nhớ vị trí và điều chỉnh điện, ghế ngồi đã nói lên phần nào sự thoải mái mà chiếc Audi mang lại. Ngăn hành lý 535 lít nhưng có thể "nở" ra tới 1.390 lít khi gập hàng ghế sau, đủ để một gia đình với vô số đồ linh tinh cho chuyến dã ngoại thú vị cuối tuần.

Cũng như mẫu hạm A8, chiếc A7 Sportback được trang bị những công nghệ tinh vi nhất của hãng xe Đức: Hệ điều hành MMI tiên tiến, kết nối Bluetooth, dàn âm thanh Bose hay cao cấp hơn - tùy chọn hệ thống âm thanh Advanced Sound System 1.300 watt 15 loa do Bang & Olufsen cung cấp. Khi nói đến hệ thống hỗ trợ và thông tin giải trí, bạn hãy tin rằng mình đang đề cập đến sức sáng tạo không mệt mỏi của Audi.



AUDI A7 SPORTBACK 2011

ĐẶC SẢN COUPE... 5 CỬA!





Động cơ: Mạnh mẽ và hiệu quả...

A7 Sportback sẽ xuất hiện trên thị trường với 4 phiên bản động cơ V6 phun nhiên liệu trực tiếp: 2 bản máy xăng và 2 bản máy dầu. Công suất dao động từ 204 đến 300 mã lực. Tất cả các phiên bản động cơ đều ứng dụng công nghệ start-stop. Sức mạnh, tính kinh tế, "sạch" là nhóm từ được sử dụng để mô tả gia đình động cơ này của Audi. Với động cơ 2.8 FSI công suất 204 mã lực, mômen xoắn 280 Nm, cung cấp kèm theo hộp số S tronic và hệ dẫn động 4 bánh chủ động quattro.

A7 Sportback tăng tốc 0-100 km/h mất 8,3 giây; đạt tốc độ tối đa 235 km/h. Xe chỉ tiêu thụ nhiên liệu trung bình 8,0L/100 km, phát thải CO2 187 g/km.

Với động cơ xăng đầu bảng TFSI 3.0 được tăng lực nhờ bộ siêu nạp supercharger, A7 Sportback có sức mạnh 300 mã lực và mômen xoắn 440 Nm. Động cơ tăng áp cũng cặp đôi với hộp số S tronic và hệ dẫn động quattro mang lại cho chiếc coupe 5 cửa hiệu suất hoạt động đáng kinh ngạc. Xe tăng tốc lên 100 km/h chỉ mất 5,6

giây; đạt tốc độ tối đa 250 km/h (được giới hạn). Tiêu thụ nhiên liệu trung bình 8,2L/100 km và phát thải CO2 190 g/km.

Động cơ TDI 3.0 chạy dầu có 2 phiên bản. Bản mạnh hơn công suất 245 mã lực và mômen xoắn 500 Nm. Hộp số S tronic và hệ dẫn động 4 bánh quattro là trang bị tiêu chuẩn. Với động cơ này, A7 Sportback tăng tốc 0-100 km/h mất 6,5 giây; đạt tốc độ tối đa được giới hạn 250 km/h. Mức tiêu thụ nhiên liệu trung bình chỉ 6,0L/100km và phát thải CO2 158 g/km.

Phiên bản TDI 3.0 tiếp theo có công suất 204 mã lực. Với hệ dẫn động cầu trước và hộp số tự động multitronic, động cơ chỉ phát thải 139g CO2 trên mỗi km hành trình và tiêu thụ nhiên liệu trung bình vền vền 5,3L/100km. Đây là con số đáng tự hào so với các đối thủ cạnh tranh. Phiên bản A7 Sportback dẫn động cầu trước tăng tốc 0-100 km/h mất 8,1 giây và đạt tốc độ tối đa 234 km/h. Dự kiến, A7 Sportback có mặt tại các đại lý vào mùa thu này với mức giá tương đối dễ chịu: 51.650 euro (khoảng 67.000 USD). Audi hoàn toàn tin tưởng chiếc coupe 5 cửa mới sẽ leo từng bốn bậc một trên nấc thang danh vọng, như những gì đàn anh A8 đã làm. **oro**



FORD EXPLORER

KỶ NGUYÊN MỚI CỦA SUV 2011

ĐƯỢC THIẾT KẾ LẠI MỚI HOÀN TOÀN "TỪ DƯỚI LÊN TRÊN, TỪ SAU RA TRƯỚC, TỪ NGOÀI VÀO TRONG", FORD ĐÃ THÀNH CÔNG KHI LỘT TÁ XUẤT SẮC HÌNH ẢNH CỦA CHIẾC SUV HIỆN ĐẠI, MỘT EXPLORER 2011 MÀ KHÁCH HÀNG LUÔN CHỜ ĐỢI TẠI THẾ KỶ 21.

-CƯỜNG VŨ-

Ra đời từ năm 1990, trải qua 4 thế hệ, Ford Explorer đã tiêu thụ được hơn 6 triệu chiếc, trong đó 4 triệu xe vẫn đang bon bon trên các cung đường thế giới. Cuối những năm 1990 và đầu những năm 2000, Explorer nghiêm nhiên chiếm vị trí mẫu xe bán chạy thứ 2 của Ford với doanh số tiêu thụ 400.000 xe/1 năm (sau xe bán tải F-Series).

Tuy nhiên vài năm gần đây, doanh số tiêu thụ của Explorer suy giảm. Điển hình trong năm 2009, mẫu xe SUV cỡ trung chỉ tiêu thụ được khoảng hơn 52.000 chiếc. Chính vì thế, hãng xe nước Mỹ đặt niềm tin vào thế hệ mới mang những nâng cấp đáng kể về kiểu dáng, nội thất, động cơ sẽ thu hút

đồng đảo khách hàng.

“Ford đã thay đổi mọi thứ cho chiếc Explorer mới, nhưng điều đó không có nghĩa là mọi người không còn nhận ra vóc dáng của chiếc Explorer vốn dĩ đã đi vào tiềm thức của khách hàng. Vì vậy chúng tôi tin rằng với thiết kế mới đột phá, Explorer lại dành được sự tin nhiệm của khách hàng cũng như vị thế của nó trên thị trường SUV cỡ lớn” Moray Callum, Tổng giám đốc thiết kế của Ford phát biểu.

Kiểu dáng mềm mại hơn

So với phiên bản trước, ngoại thất Explorer 2011 thu hút hơn với những đường cong đầy đặn, hiện đại, tôn vẻ lực lưỡng, tráng kiện nhưng cũng khá mềm mại. Ở

phần đầu xe nổi bật lưới tản nhiệt 3 thanh ngang thiết kế giống người anh em Taurus. Các đường dập nổi tạo gân dọc thân xe và phần đuôi xe cũng bắt chước với Taurus. Vòm bánh xe lớn hao hao xe Mustang thổi cho Explorer một diện mạo năng động, đậm tính thể thao hơn.

Thông thường, các mẫu xe SUV của Ford thường sử dụng xát-xi rời (body-on-frame), tuy nhiên thế hệ mới sẽ chuyển sang dạng cơ sở gầm bệ liền dạng D4 (D4 unibody platform), vốn sử dụng cho Ford Flex và Lincoln MKT. Ford hi vọng sẽ giảm được trọng lượng xe, hạ thấp lượng nhiên liệu tiêu thụ xuống 20-25% nhờ phương pháp này.

Một điểm đặc biệt nữa là ở thiết

kế mũi trước của xe. Khe hở của đầu mũi trước với cản trước khá rộng, theo lý giải của Ford, là để bảo vệ người đi đường trong trường hợp có va chạm, và để giảm tác động trong trường hợp đóng mũi mạnh tay. Thiết kế mới cũng tập trung vào tính năng khí động học của xe, giảm 0.35 hệ số lực cản, khiến tăng khả năng tiết kiệm nhiên liệu, giảm tiếng ồn do gió.

Nội thất – Sự hòa trộn của phong cách châu Âu và châu Mỹ

Ở nội thất Explorer đời mới là sự hòa trộn giữa phong cách thiết kế châu Âu (bảng điều khiển tiên tiến và cụm đồng hồ “tung hứng” cửa xe) và cảm xúc Mỹ. Điều thú vị là vài bọc cabin sử dụng 25% chất liệu tái chế và ghế xe được

» làm bằng xếp chế từ đậu nành.

Do chia sẻ phần cứng với Flex, nội thất mẫu Explorer 2011 cũng chia 3 hàng ghế. Chiếc xe có thể đủ chỗ cho 7 người ngồi mà không gây cảm giác chật chội, với khoảng thoáng đầu và khoảng để chân của người ngồi sau rộng rãi. Khi cần thiết, hàng ghế thứ 3 có thể gập lại để thêm thể tích chứa đồ phía sau xe. Thậm chí, tất cả các ghế sau có thể gập, xếp gọn lại, tạo không gian trống thoáng dành cho cabin sau xe. Khi hàng ghế thứ hai gập lại, khoang cabin của Explorer đạt dung tích tới 80.7 cubic feet.

Tính năng vận hành

Mẫu SUV của Ford sẽ tung ra 2 kiểu động cơ cho khách hàng lựa chọn. Đó là động cơ 3.5L V6 công suất cực đại 290 mã lực, mô-men xoắn cực đại 255 lb-ft. Động cơ thứ hai là 2.0L 4 xylanh EcoBoost sản sinh công suất cực đại 237 mã lực, mô-men xoắn cực đại 250 lb-ft. Theo nhà sản xuất, với động cơ EcoBoost, Explorer sẽ có hiệu suất tiêu thụ nhiên liệu cải thiện 30% so với bản V6 hiện

đang bán trên thị trường, tức là xe sẽ "nhâm nhi" 13.07 L/100 km nội thành và 9.05 L/100 km xa lộ. Cả 2 động cơ trên đều đi cùng hộp số tự động 6 cấp tiêu chuẩn. Bản XLT và Limited có thêm tùy chọn hộp số tự động SelectShift cho phép lái xe có giác chuyển số bằng tay.

Khả năng vượt địa hình của Explorer 2011 thể hiện với hệ thống dẫn động 4 bánh thông minh cho phép lái xe lựa chọn một trong 4 chế độ: chế độ thường, chế độ đi bùn, chế độ cát và tuyết. Bên cạnh đó, mẫu xe còn được trang bị hệ thống lái trợ lực điện tiết kiệm nhiên liệu (EPAS) và những thiết bị giảm xóc, hệ thống treo độc lập.

Tiện nghi

Tung ra thị trường 3 phiên bản: bản tiêu chuẩn Explorer Base, XLT, Limited, mẫu xe thể thao đa dụng nước Mỹ cung cấp hàng loạt các trang bị tối tân, hiện đại.

Bản tiêu chuẩn Explorer nổi bật hệ thống kiểm soát hành trình, đầu đĩa CD/MP3, 6 loa, hệ thống điều khiển



âm thanh trên vô-lăng, khóa điều khiển từ xa, chìa khóa thông minh MyKey, vải bọc nội thất.

Bản XLT sang trọng hơn với các chi tiết ngoại thất mạ crôm, vành hợp kim 10 inch, ghế bọc vải độc đáo, vô-lăng và cần số bọc da, khóa nhập mã, đèn hậu, đài vệ tinh Sirius, còi báo động và hệ thống quan sát đảo chiều. Nếu chưa hài lòng, khách hàng có thể chọn gói Driver Connection Package (gồm hệ thống định vị MyFord Touch và hệ thống giải trí SYNC của Ford) hay gói Comfort Package (gồm ghế bọc da sưởi nhiệt, ghế lái điều chỉnh điện theo 10 hướng, ghế hành khách thứ nhất điều chỉnh điện theo 6 hướng).

Bản "đỉnh" nhất của Explorer là Limited bổ sung thêm đèn viền, chân ga có chức năng nhớ, điều hòa khí hậu 2 vùng, hệ thống âm thanh Sony, SYNC, MyFord Touch, hệ thống Intelligent Access với nút bấm khởi động.

»









» Có 2 gói tùy chọn cho bản Limited. Gói Package 1 gồm hệ thống định vị vệ tinh nhận dạng giọng nói, đầu đĩa CD/MP3, hệ thống kết nối giải trí Sirius Travel Link của Ford. Gói thứ hai, Package 2 mang đến thiết bị hỗ trợ đỗ xe tự động, hệ thống cảnh báo va chạm cùng hỗ trợ phanh, cảm biến gạt mưa, hệ thống nhận dạng điểm mù, đèn pha HID.

An toàn hàng đầu

Ngoài những trang thiết bị tiêu chuẩn vốn được trang bị trên những chiếc SUV đa dụng, Explorer còn được trang bị những công nghệ an toàn mới nhất như hệ thống kiểm soát ổn định (RSC) giúp dự báo hướng đi cho xe bằng cách sử dụng một bộ cảm biến để nhận biết và đo lường mức độ chệch đường từ các thông số về tốc độ của xe. Hệ thống Curve Control mới, là một phần mềm cải tiến, hoạt động dựa trên sự kết hợp các thông số từ RSC và hệ kiểm soát ổn định điện tử ESC. Đây là tính năng mới, lần đầu tiên xuất hiện trên dòng Explorer.

Để cảnh báo tài xế khi tốc độ xe quá nhanh, xe được trang bị các cảm biến vận tốc và cảm biến va chạm. Một chiếc đèn LED sẽ sáng báo hiệu cho tài xế trong trường hợp cần nhấn phanh nhanh và mạnh hơn. Nếu tài xế không phản ứng kịp thời, xe sẽ tự động tính toán để đưa ra lực phanh thích hợp nhằm giảm thiểu hoặc tránh hoàn

toàn va chạm.

Một tính năng độc đáo là việc sử dụng các cảm biến áp suất trong khoang xe. Nếu xe bị tác động vào một bên thân, những cảm biến này sẽ kích hoạt các túi khí mở ra trước thời điểm va chạm, hạn chế được tối đa thương tích cho người ngồi trong. Do không gian hạn chế của một chiếc ô tô, thời điểm một phần nghìn giây kích hoạt túi khí cũng đủ thay đổi đáng kể tình hình.

Các xe Explorer cũng sẽ có sẵn một hệ thống cảnh báo giao thông sử dụng cảm biến radar ở các góc phía sau hỗ trợ tài xế trong khi đậu xe. Nó sẽ báo hiệu cho người lái nếu có 1 chiếc xe khác tiến vào vị trí đậu xe đó trước tài xế. Xe cũng được trang bị một camera hỗ trợ lùi gần phía đuôi.

Chiếc xe đa dụng cho thế kỉ 21

Thời kỳ của những dòng xe cơ bắp ngốn nhiều nhiên liệu đã qua. Những khách hàng thực dụng ngày nay luôn có sự cân nhắc kỹ càng khi mua xe, nhất là những chiếc SUV to lớn. Không những thế nó còn phải đáp ứng được các yêu cầu khắt khe về chất lượng.

Explorer 2011 với những cải tiến vượt bậc đi cùng trang thiết bị tiện nghi và an toàn thuộc hàng "đỉnh" là một lựa chọn thông minh trong thời điểm hiện nay. **oro**



Nissan Pathfinder

XE NHẬT CHẤT MỸ

09 | 2010

Một chiếc SUV bảy chỗ nổi bật với thiết kế cơ bắp và khả năng vận hành bền bỉ, Nissan Pathfinder là chiếc xe lý tưởng cho những chuyến du lịch khám phá tới những nơi xa xôi và hiểm trở...

-VĂN VŨ-



NISSAN PATHFINDER nằm trong phân khúc SUV hạng trung nơi có những đối thủ sừng sỏ như Toyota 4Runner, Toyota Highlander, Honda Pilot, Ford Explorer... Sở dĩ phân khúc thị trường này có nhiều mẫu xe quen thuộc như vậy là vì SUV hạng trung thực sự là những chiếc xe đa dụng theo đúng nghĩa, có thể sử dụng cho nhiều mục đích khác nhau. Chúng là tổng hòa giữa những chiếc SUV cỡ lớn tiện nghi nhưng cồng kềnh và những chiếc SUV cỡ nhỏ linh hoạt nhưng chật trội. SUV hạng trung có thể đưa bạn đến bất kỳ nơi đâu trong những cuộc dã ngoại, nhưng cũng có thể chở cả gia đình bảy người đi lại thuận tiện trong phố. Nissan Pathfinder có đầy đủ những phẩm chất đó, ngoài ra nó còn mang những nét đặc trưng

THÔNG SỐ KỸ THUẬT

- Động cơ: V8 DOHC/V6 DOHC
- Công suất: 310/266 mã lực
- Mô men xoắn: 526/390 Nm
- Hộp số: 5 cấp tự động, điều khiển điện tử
- Tiêu chuẩn khí thải: Euro 5
- Giá: 27-42 nghìn USD (tại Mỹ)

Nissan, những đặc điểm khiến nó khác biệt với các mẫu xe khác.

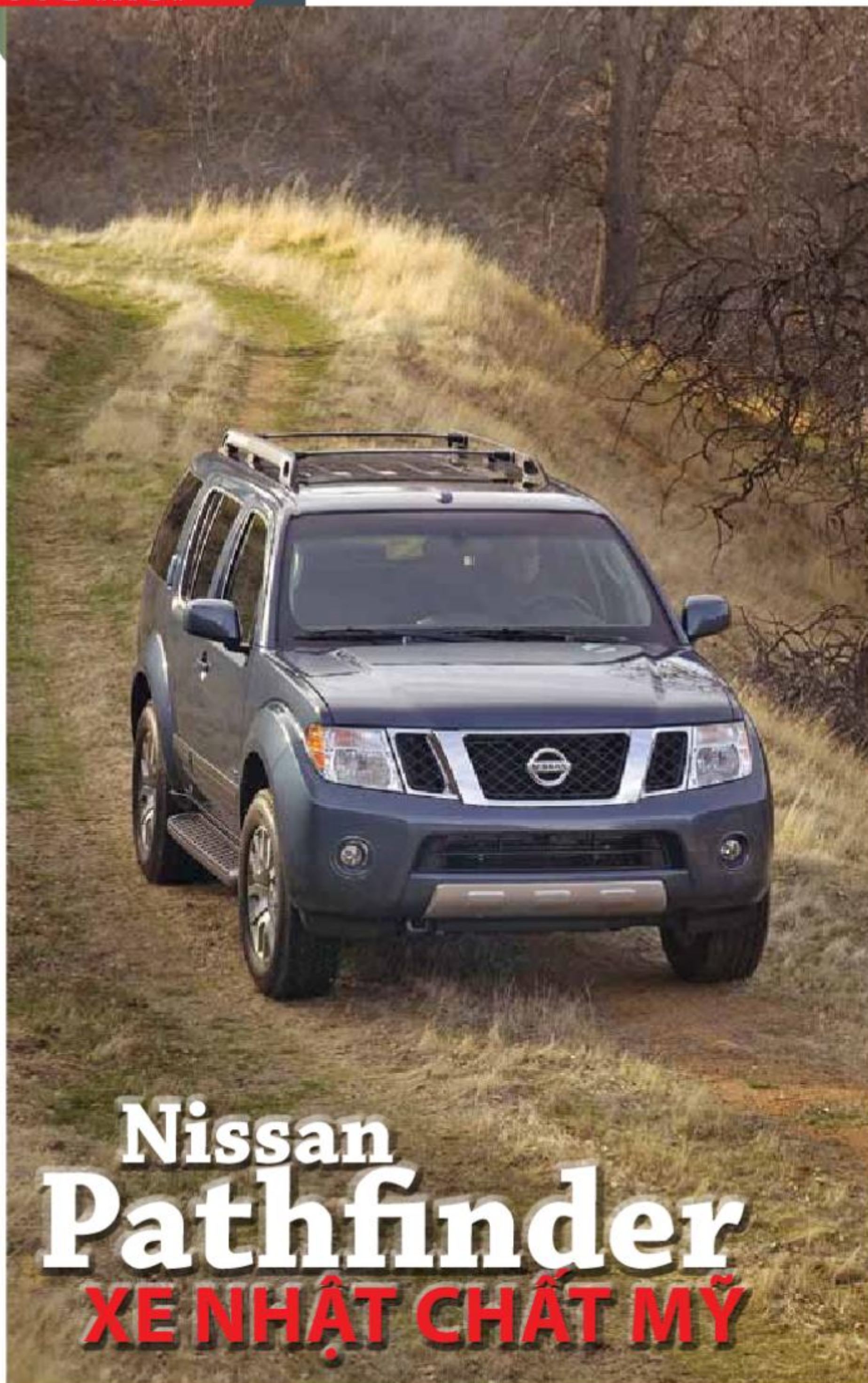
Điểm đầu tiên đáng chú ý của

Nissan Pathfinder chính là thiết kế ngoại thất rất khỏe khoắn của nó. So với các mẫu SUV khác, mẫu xe của Nissan có nhiều đường nét

cơ bắp hơn, từ cản trước, cản sau cho đến các hốc bánh và những hình khối góc cạnh trên thân xe. Về bề ngoài mạnh mẽ được gia cố bên trong bằng bộ khung sườn thép hợp kim hết sức chắc chắn. Từ trong đến ngoài, Nissan Pathfinder có thiết kế rất phù hợp cho các loại địa hình hiểm trở.

Bên trong xe, đáng ngạc nhiên là Nissan Pathfinder có cả những tùy chọn động cơ thuộc cỡ "bự". Mạnh nhất là khối động cơ V8 DOHC dung tích xylanh đến 5,6 lít. Khối động cơ này có công suất 310 mã lực và mô men xoắn tối đa 526 Nm. Đi kèm với hệ dẫn động 2 cầu chủ động, khối động cơ này có thể chinh phục được mọi điều kiện địa hình dù là lờm chờm nhất. Kế đến là khối động cơ V6 DOHC dung tích 4 lít công suất 266 mã lực, mô men xoắn 390 Nm đi kèm hệ dẫn động 1 cầu hoặc 2 cầu chủ động. Cả hai khối động cơ này đều được làm từ nhôm và được ứng dụng công nghệ Điều khiển van biến thiên liên tục CVTCS giúp cải thiện tính tiết kiệm nhiên liệu. Cũng nhờ công nghệ này, cả hai khối động cơ của Nissan Pathfinder đều đạt tiêu chuẩn khí thải Euro 5 dù có dung tích xylanh lớn.





Nissan Pathfinder

XE NHẬT CHẤT MỸ

» Tất cả các phiên bản của Nissan Pathfinder đều sử dụng bộ hộp số tự động điều khiển điện tử 5 cấp.

Về tính năng an toàn, Nissan Pathfinder được trang bị nhiều công nghệ an toàn chủ động

để thực hiện tốt khả năng vượt địa hình của mình. Ngoài các hệ thống Chống bó cứng phanh và Cân bằng điện tử thế hệ mới nhất, Nissan Pathfinder còn có các hệ thống Theo dõi áp suất lốp, Điều khiển thân xe chủ động, Hỗ trợ đổ đèo, Hỗ trợ phanh BA, Phân phối lực phanh điện tử...Hai

túi khí trước là các túi khí hai kỳ, các túi khí khác được trang bị đầy đủ cho cả ba hàng ghế, trong đó gồm có cả các túi khí rèm. Ngoài ra, hệ thống dây đai an toàn phía trước có tính năng cảm biến khối lượng của người ngồi, từ đó kích hoạt túi khí một cách tối ưu nhất.

Bốn phiên bản với các option khác nhau

Nissan Pathfinder được chia thành bốn phiên bản khác nhau: S-V6, SE-V6, LE-V6 và LE-V8. Mỗi phiên bản có các option khác nhau.





Phiên bản SE-V6 được trang bị bộ mâm 17 inch kèm lốp P265/65R17, màn hình trung tâm LCD 7 inch, ghế lái điều khiển điện 8 hướng, hệ thống AM/FM/6 CD với tính năng Mp3, điều hòa 2 vùng khí hậu và đèn sương mù.

Phiên bản LE-V6 sử dụng bộ mâm

hợp kim nhôm bề mặt đánh bóng 18 inch, tay nắm cửa mạ crôm, hệ thống âm thanh Bose 10 loa trong đó có cả loa siêu trầm, trang trí vân gỗ, chức năng ghi nhớ vị trí ghế, gương ngoài tự làm khô, gương chiếu hậu với chế độ tự hiệu chỉnh quan sát ngày/đêm, đèn pha tự động bật/tắt, giá nóc,

kết nối không dây, Bluetooth, khóa thông minh. Phiên bản LE-V8 có thêm hệ thống định vị vệ tinh Nissan kèm ổ cứng 9 GB, đầu đọc DVD, màn hình LCD ghế sau và cửa sổ trời điều khiển điện.

Nissan Pathfinder với bốn phiên bản khác nhau giúp bạn dễ

dàng chọn một chiếc phù hợp với túi tiền của mình. Mức giá tại Mỹ của mẫu xe này là từ 27 đến 42 nghìn USD, tức là vừa nằm trong khoảng giá của SUV hạng trung và khoảng giá của SUV hạng sang. **OTV**



ASTON MARTIN *Vantage*

TỐC ĐỘ KHÔNG PHẢI LÀ TẤT CẢ
- DƯƠNG VŨ -



N420

Aston Martin V8 Vantage N420 là mẫu xe mới nhất của dòng Vantage, được thiết kế với nguồn cảm hứng từ các mẫu xe từng tham dự các cuộc đua Nürburgring Endurance Classic. N420 sử dụng khối động cơ 4,7 lít, công suất 420 mã lực, tốc độ tối đa 290 km/h và gồm hai phiên bản Coupe và Roadster với hai tùy chọn hộp số, 6 cấp số sàn hoặc bán tự động Sportshift.

Aston Martin tham dự đường đua Nürburgring theo một cách hết sức thú vị. Bắt đầu từ năm 2006, mỗi năm một lần Aston Martin mang

những chiếc xe chạy phổ của mình đến tranh tài với những chiếc xe đua chuyên nghiệp. Thậm chí các tay lái sau vô lăng cũng đều là các tay lái thử sản phẩm của hãng. Trong số các tay đua của Aston Martin tham dự giải, có cả Giám đốc điều hành Dr Ulrich Bez, người đã dẫn dắt đội đua giành vị trí thứ 4 trên tổng số 209 vào năm 2006. Hai mẫu xe tham dự các cuộc đua hàng năm luôn là V8 Vantage và V12 Vantage.

Việc Aston Martin thường mang các mẫu xe chạy phổ của mình đi tham dự các cuộc đua có ảnh hưởng nhất định đến thiết kế động cơ và

hệ dẫn động cũng như thiết kế khí động học của các mẫu xe hãng bán ra thị trường. Với một chiếc xe đua, tốc độ không phải là nhân tố quan trọng nhất mà độ cân bằng và khả năng bắt lái mới là chìa khóa thành công. Có lẽ đó là lý do vì sao các mẫu xe của Aston Martin thường không quá mạnh mẽ về động cơ so với các siêu xe của các hãng khác.

N420 có khối lượng nhỏ hơn 27 kg so với những chiếc Vantage thông thường nhờ sử dụng rộng rãi vật liệu cacbon trên một số phần body. Hai mang cá bên sườn được thiết kế cách điệu với then ngang bằng sợi cacbon



Vantage

bóng bẩy. Bộ mâm 10 châu sơn đen mờ, mặt ngoài châu mạ crom sáng tạo nên sự tương phản ấn tượng. Phía sau xe, mép gầm bằng sợi cacbon kết hợp với ống xả sơn đen và đèn hậu đen mang lại nét cá tính mạnh mẽ cho thiết kế ngoại thất.

Bên trong xe, N420 được trang bị gói nội thất Iridium với màu than chì đặc trưng. Ngoài da cao cấp, không gian nội thất còn sử dụng rộng rãi Alcatara đắt tiền. Bộ ghế có khung làm từ sợi cacbon góp phần làm giảm khối lượng xe trong khi độ bền bị được tăng cường. Các gói tiện nghi như kết nối không dây, cruise control và đỗ xe tự động đều là những

trang bị cơ sở.

Với N420, Aston Martin còn cho phép bạn lựa chọn gói Sport Pack, gói thiết kế dành riêng cho các đường đua. Trong gói này, một số phần trên khung gầm, lò xo giảm xóc và cơ cấu chống lật được thiết kế đặc biệt nhằm mang lại khả năng lái tuyệt vời của một chiếc xe đua.

Một điểm khác biệt nữa của N420 là màu sắc đặc biệt của nó. Ngoài hai màu đen và trắng Asian Cup, chiếc xe còn có màu vàng (Rose), xanh lá cây (Kermit) và xanh da trời (Elwood). Mẫu xe mới này được bán với giá cơ bản là 97 nghìn bằng **đồng**

N420



HONDA ACCORD

Coupe 2011

Thêm phong cách lịch lãm
& thể thao

Accord, Camry, Mondeo, Impala, mỗi mẫu xe có một thể mạnh riêng tạo nên phân khúc sedan tầm trung đầy đủ các anh tài, tuy nhiên có một thứ mà duy nhất Accord có khiến nó khác biệt với các mẫu xe còn lại, đó chính là phiên bản coupe hai cửa, một chiếc xe thon dài nổi bật bởi những đường cong mềm mại.

- V Ă N V Ũ -





Accord Coupe là một chiếc coupe gia đình điển hình với năm chỗ ngồi rộng rãi. Phong cách ngoại thất đặc trưng coupe được thiết kế trên nền tảng khung gầm chung với mẫu sedan, chính vì thế Accord Coupe không phải hy sinh sự tiện nghi rộng rãi để đánh đổi lấy vẻ đẹp mượt mà của ngoại thất.

Thiết kế mềm mại, trẻ và thể thao hơn

Accord Coupe, đặc biệt là thế hệ 2011, thu hút được sự chú ý ngay từ cái nhìn đầu tiên nhờ vóc dáng xe hết sức mềm mại và trẻ trung. Ngoại thất vốn đã rất bắt mắt của một chiếc Accord sedan thông thường càng trở nên mượt mà khi hai cửa sau được bỏ đi, mui xe được uốn cong thoải và đuôi xe được căn chỉnh thành một khối tròn trĩnh. Những điểm nhấn đó kết hợp với độ dài duy trì từ phiên bản sedan càng làm cho ngoại thất chiếc coupe thêm phần ấn tượng. Nếu như phiên bản sedan là tổng hòa của sự bề thế và sang trọng thì phiên bản coupe lại mang đến sự trẻ trung và tinh thần thể thao hết sức rõ nét.

Bên trong xe, bộ ghế bọc da được thiết kế theo phong cách đặc trưng coupe tạo nên nét thể thao khỏe khoắn rất đồng nhất với thiết kế ngoại thất.

Động cơ chia sẻ cùng người anh em Accord Sedan

Cũng giống như phiên bản sedan, Accord Coupe gồm hai tùy chọn động cơ khác nhau, một khối I4 2.4L và một khối V6 3.5L. Khối động cơ I4 2.4L DOHC i-VTEC 16 van có công suất 190 mã lực, tiêu hao 6,9 lít nhiên liệu trên mỗi 10 km đường cao tốc và 10,2 lít trên mỗi 100 km nội thành. Khối động cơ V6 3.5L SOHC i-VTEC® 24 van mạnh »



kiểu hộp số ưa thích mà không bị giới hạn bởi lựa chọn động cơ.

Với hệ thống khung gầm, Accord Coupe sử dụng bộ khung ACE® - bộ khung gầm nổi tiếng thế giới của Honda. Bộ khung này không chỉ hấp thụ lực va đập trong tai nạn tốt hơn các bộ khung thông thường mà còn mang lại sự cân bằng tốt hơn khi xe chạy ở tốc độ cao.

Accord Coupe phiên bản I4 được trang bị bộ mâm hợp kim 17 inch, các phiên bản V6 được trang bị bộ mâm kích thước đến 18 inch hết sức khỏe khoắn.

Hệ thống thông tin – giải trí phong phú

Nội thất Accord Coupe nổi bật với hệ thống định vị vệ tinh Honda

» mẽ hơn hẳn với công suất đạt 271 mã lực. Khối động cơ này được ứng dụng công nghệ mới nhất của Honda là Kiểm soát xy lanh biến thiên (Variable Cylinder Management™). Công nghệ này vừa giúp động cơ vận hành mạnh mẽ hơn vừa giúp tiết kiệm nhiên liệu hơn. Có công suất đến 271 mã lực nhưng Accord Coupe V6 cũng chỉ tiêu thụ 12,3/7,8 lít nhiên liệu trên 100 km nội

thành/cao tốc.

Hộp số, khung sườn xe thể thao

Accord Coupe có ba lựa chọn hộp số. Phiên bản động cơ I4 được trang bị kèm bộ hộp số sàn 5 cấp. Phiên bản V6 sử dụng hộp số tự động 5 cấp hoặc bộ hộp số thể thao 6 cấp số sàn. Như vậy, bạn có thể dễ dàng chọn được





THÔNG SỐ KỸ THUẬT

- **Động cơ:** I4 2.4L; V6 3.5L
- **Công suất:** 190 mã lực; 271 mã lực
- **Tiêu hao nhiên liệu (lít/100km):**
6,9/10,2
12,3/7,8
- **Hộp số:** sàn 5/6 cấp; tự động 5 cấp
- **Giá:** 22 nghìn-31 nghìn USD (Mỹ)

Satellite-Linked Navigation kèm màn hình cảm ứng 8 inch. Bên cạnh đó là hệ thống radio vệ tinh gồm vô số kênh khác nhau. Hệ thống âm thanh 270W với 7 loa và 1 subwoofer 8 inch tạo ra âm thanh toàn dải tần chất lượng cao. Đầu đọc CD trung tâm có 6 khe đĩa với khả năng đọc các định dạng MP3 và WMA. Các giao diện Kết nối không dây HandsFreeLink và Bluetooth cũng là những tùy chọn tiêu chuẩn.

Mặc dù là phiên bản thể thao nhưng Accord Coupe cũng chỉ có giá tương đương với các phiên bản sedan, tức là từ 22 nghìn đến 31 nghìn USD tại Mỹ. Có một điểm thú vị về Accord Coupe là chiếc xe này được thiết kế và sản xuất duy nhất tại một nhà máy của Honda ở Ohio, Mỹ. Chính vì thế tiêu chuẩn chất lượng và option trong xe là điều không cần bận tâm vì nó đồng nhất trên toàn thế giới. **oro**



THUẦN PHỤC
SUBARU

IMPREZA WRX

TẠI VIỆT NAM





PHÍA DƯỚI NẮP CAPÔ LÀ ĐỘNG CƠ BOXER 2.5L, CÔNG SUẤT 265 MÃ LỰC, HỘP SỐ SÀN 5 CẤP, HỆ DẪN ĐỘNG 4 BÁNH... NHỮNG CON SỐ ĐỦ ĐỂ NỨC LÒNG BẤT CỨ FAN THỂ THAO, TỐC ĐỘ NÀO! HÃY TẠM QUÊN ĐI MỨC GIÁ 69.900 USD ĐỂ CÙNG TẬN HƯỞNG “CẢM GIÁC MẠNH” SAU VỎ LẮNG IMPREZA WRX 2010.

- HOÀNG TRẦN -

Nếu bạn quan tâm đến bộ môn “drift” chắc hẳn cái tên Ken Block cùng người bạn đồng hành Subaru Impreza WRX STi sẽ không chút xa lạ. Những màn biểu diễn tốc độ, chính xác và đẹp mắt của anh luôn nức lòng bất cứ tín đồ nào! Còn với riêng tôi, cái tên Impreza từ đó bắt đầu có một sức hút kỳ lạ, “liệu sau vô lăng Impreza WRX, mình có thể?”. Tất nhiên với túi tiền hiện có, thì quả thực là không thể với tôi bởi mức giá Impreza tại Việt Nam đã được niêm yết: Impreza WRX sedan: 69.900 USD; Impreza hatchback: 55.900 USD; Impreza WRX STi hatchback: 89.900 USD. Và với mức giá đó thì ngoài việc trong két sắt rủng rinh thì quả thực ai đó phải thực sự hiểu biết và đam mê thương hiệu này mới dám nghĩ tới.

Nhưng tôi cũng chẳng băn khoăn điều đó làm gì bởi chỉ ít, tôi cũng đang ngồi sau vô lăng 1 chiếc Impreza WRX sedan 2010! Thật tuyệt vời, đây là chiếc WRX sedan 2010 đầu tiên vừa có mặt tại Việt Nam chưa được một tháng, đồng hồ công tơ mét còn chưa bước sang con số 300 km. Nhìn đôi lốp còn nguyên ba-via gai, tôi có thể chắc chắn chiếc xe chưa từng chạy ở vòng tua 6.000 vòng/phút hay những pha ôm cua cháy đường... và hôm nay có lẽ chiếc xe sẽ cất tiếng “khóc chào đời” tại Việt Nam!

Thoáng nhìn bề ngoài hay ngó nghiêng nội thất có lẽ không ít người cười “khẩy” khi biết bạn mua chiếc xe với mức giá 69.900 USD, đó là chưa kể tới phí trước bạ, ra biển... “Trông chẳng khác gì Honda Civic, Toyota Altis, Mazda Mazda3...”, tất nhiên điều đó chẳng khiến bạn buồn! Chỉ cần trầm nghĩ “đúng là mấy thằng không biết gì!” là đủ.





Subaru đưa ra 2 phiên bản Impreza WRX sedan, đó là bản WRX thường và WRX STI. Với những người đam mê thương hiệu này thì không khó để nhận biết chiếc Impreza WRX vừa vượt qua tầm mắt là phiên bản nào. WRX thường không được trang bị đèn xin đường tích hợp trên gương, đuôi cá nhỏ. Còn WRX STI thì nổi bật hơn với bộ đuôi cá lớn phía sau, logo STI màu đỏ nổi bật xuất hiện xung quanh xe (tản nhiệt, ốp sau, ốp la-zăng).

Impreza WRX sẽ thực sự nổi bật nếu dán hai bên thành xe bộ tem thể thao của Subaru, nhưng nếu chủ xe là một người trầm tính, không ưa hình thức thì với vóc dáng nguyên bản có lẽ là đủ để thỏa mãn! Và có lẽ điều làm các vị chủ nhân đó hài lòng là khi chạy trên phố Impreza WRX sẽ ít bị "soi", ngoại trừ những tín độ thực sự.

Ở mức giá 70.000 USD, có lẽ những trang bị tiện nghi trên Impreza WRX sẽ khiến đa số khách hàng phải suy nghĩ đắn đo: nội thất nỉ, số sàn, vô lăng điều chỉnh cơ, ghế điều chỉnh cơ, CD 6 đĩa 6 loa, điều hòa tự động 1 vùng (vận bằng tay), bảng đồng hồ công tơ mét đơn điệu,... Bởi có lẽ khách hàng Việt Nam đang quen với việc chiếc xe khoảng 50.000 USD là phải "chìm ngập" trong các tùy chọn cao cấp từ các hãng xe đến từ Hàn Quốc như Hyundai, Kia, Daewoo... Như thế sẽ thật không công bằng với Subaru Impreza WRX!

Những người chủ động đến với Subaru Impreza WRX chắc hẳn sẽ chẳng mấy quan tâm đến những thứ "phụ phẩm" đó. Họ mong đợi ở Impreza WRX là một cảm giác tốc độ, mạnh mẽ sau những cú đạp ga, cảm giác thú vị ở những



lần đánh lái... và chắc sẽ chẳng mấy ai có thể thất vọng!

Một ngày chinh phục Impreza WRX...

Những thông số kỹ thuật của xe từ động cơ BOXTER, hộp số sàn 5 cấp với tỉ số truyền chuẩn mực, hệ dẫn động 4 bánh toàn thời gian,... thực sự cho tôi những "giấc mơ đẹp" về một ngày được làm chủ Impreza WRX.

Ngồi vào vị trí vị, mọi chi tiết đều đem đến cho tôi một cảm giác hưng phấn thực sự: ghế nỉ thể thao ôm sát lưng; bàn đạp côn, ga, phanh mạ crôm bóng loáng;

vị trí phanh tay rất phù hợp; vòng tua cực đại động cơ, tốc độ cực đại của xe trên công tơ mét tương ứng 8.000 vòng/phút và 260 km/h; tầm nhìn thoáng;... ngoại trừ vô lăng đường kính hơi lớn (không đem đến cảm giác thể thao thực sự).

Với cặp pô đôi, Impreza WRX không thực sự tạo sự cuốn hút khi nổ máy hay ở vòng tua dưới 2.000 vòng/phút, nhưng nếu đạp ga lên khoảng 5.000 vòng/phút thì quả thực bất kỳ ai cũng có thể cảm nhận được sự uy lực của động cơ BOXTER: brum... brum... Để rồi ngay sau đó là một cú để pa cháy đường khi tôi nhả chân côn tại vị trí vòng tua 4.500 vòng/phút cùng hộp số ở vị trí số 1 (tỉ số truyền 3,166). Bộ dây đai

an toàn thắt mạnh cùng lực quán tính cực lớn khiến tôi dính chặt lưng vào bộ ghế nỉ thể thao, cảm giác đôi chút hẫng "ngộp thở" khi vòng tua động cơ tiếp tục "dâng" lên khoảng 6.500 vòng/phút trước khi tôi ngắt côn chuyển sang số 2.

Nếu "bạo chân tay" bạn có thể đạt tốc độ 100 km/h tại vị trí số 2, vòng tua động cơ chạm vạch đỏ cùng một thành tích tốt cho thời gian tăng tốc 0-100 km/, nhưng chắc hẳn hành động đó sẽ bị "lên tiếng" bởi tiềm tàng nguy cơ "hủy hoại" động cơ! Còn tôi, sau vài lần chuyển số ở tốc độ vòng quay động cơ 6.000-6.500 vòng/phút, chiếc xe đạt tốc độ 100 km/h tại vị trí số 3 và sau khoảng 6 giây!

Trong khi đó, Subaru công bố chiếc xe của họ chỉ mất khoảng 4,8 giây để tăng tốc 0-100 km/h sau những thử nghiệm tiêu chuẩn, nhanh hơn model 2008 1,1 giây và STI 0,3 giây. Trên thực tế động cơ WRX STI đạt 305 mã lực, cao hơn WRX thường tới 40 mã lực, nhưng trọng lượng không tải của WRX thường lại nhẹ hơn tới 90 kg (200 pounds), do đó WRX thường nhanh hơn một chút so với STI là điều dễ hiểu.

Vô lăng Subaru cho cảm giác chắc chắn, chính xác nhưng hơi nặng. Nếu lần đầu cầm lái chắc hẳn bạn sẽ có đôi chút khó khăn khi xoay sở tại những khu phố đông đúc, hay xử lý những tình huống khó,



Subaru Impreza WRX được phân phối bởi Motor Image Vietnam



THÔNG SỐ KỸ THUẬT

- * **Dài x Rộng x Cao (mm):** 4.580 x 1.740 x 1.475
- * **Chiều dài cơ sở (mm):** 2.620
- * **Trọng lượng không tải (kg):** 1.395
- * **Kích thước lốp:** 205/50 R17
- * **Bán kính vòng quay nhỏ nhất:** 5,3 m
- * **Dung tích bình nhiên liệu:** 60 lít
- * **Động cơ:** 2.5L BOXER 4 xy-lanh đối xứng tăng áp
- * **Công suất cực đại (mã lực):** 265 @ 6.000 vòng/phút
- * **Mô-men xoắn cực đại (Nm):** 343 @ 4.000 vòng/phút
- * **Hộp số tay 5 cấp**
- * **Hệ dẫn động:** 4 bánh toàn thời gian AWD
- * **Giá tham khảo tại Việt Nam:** 69.900 USD



đặc biệt là với những tay lái nữ. Nhưng bạn cũng không nên lo lắng, bởi chỉ cần một ngày làm quen, bạn sẽ làm chủ nó, một cảm giác cực kỳ thú vị khi đánh lái ôm cua tại tốc độ cao hay những pha tin tay giật lái “đề mặt” những anh hào trong làng xe thể thao.

Tiếng ồn từ khoang máy, từ cặp ống xả dội vào khoang lái luôn là những đặc sản mà các mẫu xe thể thao mang lại, và tất nhiên Impreza WRX dư thừa sự thú vị đó. Nhưng bên cạnh đó, khi chạy xe ở tốc độ trên 80 km/h hay khi chuyển sang mặt đường không tốt, tiếng ồn từ gầm xe, lốp xe lại tạo đôi chút nhược điểm cho hàng ghế sau, và có thể điều đó sẽ khiến những người bạn “business” không hài lòng.

Chọn một cung đường bê tông biệt lập, tôi thử làm “Ken Block”!

Chạy xe lên 80 km/h, cấp 3 của hộp số trước một khúc cua “trong mơ”, ngay lúc tôi đạp chân côn, mớm nhẹ phanh chân cho xe về 60 km/h, trong khi gót chân vẫn đặt chân ga giữ cho vòng tua động cơ ổn định tại 4.000 vòng/phút, tay trái đánh lái khoảng 15 độ, mớm nhẹ phanh tay, tay phải

về số 2. Lúc đó xe có xu hướng trượt đuôi, ngay lập tức tôi nhả chân côn, hai tay đánh nhanh vô lăng ngược góc chuyển động 20 độ, chân ga giữ đều để duy trì vòng quay động cơ 4.000-4.500 vòng/phút... và chiếc xe bắt đầu trượt trên quỹ đạo “drift”, cả 4 lốp “cháy” đều và để lại một làn khói nhẹ nhàng phía sau cùng một âm thanh “ken két” đặc trưng, và đó là một cú drift đẹp mắt (tất nhiên trước đó tôi đã có một vài lần thử nghiệm lỗi)! Quả thực với hệ dẫn động toàn thời gian AWD, Subaru Impreza WRX thực sự cho tôi một trải nghiệm mới lạ, một cú “drift” dài hơn, ấn tượng hơn! Một thứ cảm xúc mà đến tận thời điểm ngồi viết bài, tôi vẫn còn nhớ y nguyên! **OTO**

ƯU ĐIỂM:

- Động cơ BOXER mạnh mẽ
- Hệ dẫn động 4 bánh AWD hoàn hảo
- Gầm bệ chắc chắn, an toàn
- Vô lăng nhay - chính xác
- Xe bám đường và cân bằng ở tốc độ cao hay ôm cua

NHƯỢC ĐIỂM:

- Bán lại mất giá
- Vô lăng đường kính lớn, không hợp với xe thể thao
- Khả năng chống ồn không tốt





TÔI ĐANG ĐẠP SÁT VÁN CHIẾC BMW 528I ĐỜI MỚI TRONG MỘT KHÚC CUA RỘNG Ở CHẾ ĐỘ SỐ TAY, ĐỒNG HỒ CÔNG TƠ MÉT DỪNG NGƯỢC LÊN TRƯỚC MỘT VÀI ÁNH MẮT SỢ SỆT CỦA ANH BẠN ĐỒNG HÀNH TẠI HÀNG GHẾ SAU, KHI ĐỒNG HỒ VỪA CHỈ VÀO CON SỐ 125 KM/H TẠI CẤP SỐ 4 HỘP SỐ, CHIẾC XE HƯỚNG TỚI ĐIỂM CUỐI. TÔI ĐẠP HẾT PHANH TRONG TƯ THẾ VÔ LĂNG VẪN ĐANG LỆCH, TOÀN BỘ XE TRƯỢT THẲNG MỘT ĐOẠN RỒI CHẠM LẠI TRƯỚC KHI QUAY ĐẦU THỰC HIỆN BÀI TẬP TIẾP THEO... ĐÓ LÀ MỘT TRONG NHỮNG CẢM GIÁC TUYỆT VỜI MÀ CHÚNG TÔI CÓ ĐƯỢC CHƯƠng TRÌNH “TRẢI NGHIỆM CÙNG BMW” DO EUROAUTO TỔ CHỨC TẠI KHU VỰC ĐƯỜNG BAO QUANH SÂN VẬN ĐỘNG MỸ ĐÌNH.

- QUỐC VIỆT -

LÀM CHỦ SỨC MẠNH CỦA DÀN XE

BMW

C hẳng mấy khi tất cả những mẫu xe thương mại danh tiếng của BMW lại tụ họp cùng một chỗ tại Việt Nam mà cụ thể là Mỹ Đình, Hà Nội. Đó là một trong số 3 ngày chương trình “Trải nghiệm cùng BMW” do nhà phân phối độc quyền Euro Auto tổ chức từ ngày 6 đến 8 tháng 8. Chương trình cũng diễn ra tương tự tại TP. Hồ Chí Minh trong 3 ngày 13,14,15 tháng 8.

EuroAuto đưa ra 3 bài luyện tay lái có thể nói là khá hấp dẫn nhưng hơi khó với những người chưa từng ngồi sau vô lăng BMW. Tuy vậy với sự hướng dẫn tận tình của huấn luyện viên Marc Nemeth và trợ lý George Ramirez, các thành viên tham gia lái thử BMW đều tự tin bước vào đường thử.

Bài tập đầu được chia làm hai giai đoạn. Đầu tiên lái xe phải đạp ga sát ván trong một khúc lượn, rồi đạp hết phanh tại điểm cuối. Tiếp theo đó lái xe sẽ tăng tốc trên một đường thẳng rồi phanh và đánh lái gấp tại tốc độ 70-80 km/h. Bài chạy thử này được thực hiện trên 4 mẫu xe của BMW: BMW X6, BMW 528i mới, BMW X1, và BMW 325i mới. Trong những lượt chạy đầu hầu như các thành viên đều không dám đạp ga sát ván tại vị trí xuất phát, có lẽ bởi khi chạy xe bình thường, chẳng ai dám làm như vậy! Đặc biệt đây là quá trình tăng tốc tại một khúc cua, cảm giác ghê tay là khó tránh khỏi với những ai ít làm quen với tốc độ. Nhưng mọi chuyện lại thay đổi chỉ sau 2-3 lần thử nghiệm, cảm giác lưng dính chặt vào ghế sau cú đạp ga sát ván đã thực sự tạo ra những xúc cảm thực sự với hầu hết các thành viên, bên cạnh đó vô lăng thật tay và chính xác cho cảm nhận yên tâm hơn khi xử lý xe tại tốc độ cao. Ở cuối khúc cua nếu đạp ga sát ván tốc độ của xe sẽ rơi vào khoảng 110-125 km/h tùy theo xe và cách vận hành của

mỗi người, theo như sự hướng dẫn của huấn luyện viên Marc, chúng tôi phải đạp hết phanh và giữ chắc vô lăng (lúc này xe vẫn đang ôm cua). Với sự kết hợp giữa hệ thống cân bằng điện tử ESP, hệ thống phân bổ lực phanh điện tử EBD và chống bó cứng phanh ABS, sau khi đạp hết phanh, chiếc xe hầu như có hiện tượng văng đuôi, xe trượt thẳng và dừng lại sau 35-40m.

Tiếp theo đó các thành viên sẽ quay đầu xe để thực hiện bài tập phanh, đánh lái gấp tại tốc độ 70-80 km/h. Quả thực đây là món “đặc sản” mà Euro Auto mang đến cho tất cả mọi người. Trong những lần chạy đầu, hầu như các thành viên đều chỉ chạy ở tốc độ 40-50 rồi phanh gấp và đánh lái vào vị trí đỗ, nhưng tốc độ đó chưa đủ để hệ thống phanh, chống trượt và cân bằng phát huy uy lực. Tình huống này có lẽ không phải ít gặp trên thực tế, thí dụ như bạn đang chạy đều trên đoạn đường cao tốc, bỗng xe phía trước phanh đột ngột, lúc này bạn chỉ có thể đạp phanh và đánh lái sang một bên. Nếu như các hệ thống an toàn hỗ trợ đi kèm không tốt, có thể xe bạn





LÀM CHỦ SỨC MẠNH CỦA DÀN XE

BMW

bị trượt lên vỉa hè hoặc quay tròn ngay lập tức. Và khi được trải nghiệm tình huống này với các xe của BMW, thực sự những tình huống đó lại trở nên bình thường, lái xe hoàn toàn có thể chủ động điều khiển xe ngay khi xe đang bị đập hết phanh. Với xe 5 Series mới và BMW X6 có vô lăng nhẹ nhàng hơn nhờ đó các chị em hoàn thành bài tập một cách đơn giản, còn với BMW X1 và 3 Series thì vô lăng lại hơi nặng nhưng đầm và chính xác lại tạo cảm xúc mạnh với các “đấng mày râu”.

Bài thử nghiệm thứ hai được thiết kế dành riêng cho BMW X6 và việc thể hiện sức mạnh của hệ dẫn động xDrive. Các chuyên gia của Euro Auto đặt 3 con lăn ở vị

trí cố định dành cho 3 lớp, khi xe chuyển động vào đó, cả 3 bánh tiếp xúc với con lăn sẽ bị quay (mô phỏng tình huống 3 bánh bị trượt) còn 1 bánh duy nhất tiếp xúc mặt đường. Và chỉ cần một lực đạp ga rất nhỏ, bánh tiếp xúc với mặt đường đó sẽ kéo cả chiếc xe ra khỏi vị trí bị trượt. Đây có lẽ là một thử thách quá đơn giản với hệ dẫn động xDrive của BMW, nhưng đầu sao qua đây chúng tôi cũng phần nào thêm hiểu tính hiệu quả của hệ dẫn động tuyệt vời này. Tiếp theo đó là mô hình treo lơ lửng xe, chỉ có 2 bánh tiếp xúc với mặt sàn (được thiết kế cao hơn mặt đường khoảng 20 cm), 2 bánh còn lại chung chiêng, lắc lư theo những tiếng gầm gừ nhẹ nhàng của động cơ. Lúc này 2 bánh bị treo không hoạt động,





B



LÀM CHỦ SỨC MẠNH CỦA DÀN XE

BMW

toàn bộ lực được truyền sang 2 bánh bám vào mặt sàn, và cũng chỉ một lực tác động nhẹ chân ga, chiếc BMW X6 vọt qua đơn giản.

Bài tập cuối cùng có lẽ là màn “ăn thua” nhất với tất cả các thành viên. Trợ lý George Ramirez bước tới giới thiệu chung về bài thử nghiệm. Chúng tôi sẽ lựa chọn cho mình một trong 5 chiếc tuần mã BMW: Z4, 3 Series, X5, X3, X1. Các thành viên sẽ tăng tốc và chạy zic-zắc qua khoảng 8 cọc tiêu, sau đó quay đầu xe chạy thẳng tới vị trí rẽ bất ngờ, việc rẽ trái hay rẽ phải sẽ do Ramirez ra hiệu trước đó 1 giây. Mỗi thành viên được thử sức 2 lượt và được bấm đồng hồ tính thời gian.

Các thành viên tỏ ra rất hứng khởi bước vào bài chạy thử cuối

cùng với chiếc xe mà mình lựa chọn. Lượt chạy zic-zắc có lẽ tạo hưng phấn hơn cả bởi mọi người sẽ được thưởng thức khả năng chính xác của vô lăng theo từng lần đánh lái cũng như khả năng cân bằng ổn định tuyệt vời của hệ thống treo và cân bằng điện tử trên xe, đặc biệt hơn là những âm thanh ken két do lốp ma sát giữa mặt đường...

Bài thử thứ 3 cũng khép lại buổi Trải nghiệm BMW, mỗi người có một thành tích riêng nhưng ai cũng là người chiến thắng. Đó chính là vượt qua cảm giác run sợ của bản thân và tin tưởng hơn sau vô lăng những cỗ máy uy lực. Một cảm giác làm chủ những chú tuần mã BMW cũng như những hệ thống an toàn hàng đầu thế giới!

Huấn luyện viên của tập đoàn BMW - Marc Nemeth



Marc Nemeth (quốc tịch Đức) là huấn luyện viên kỳ cựu của tập đoàn BMW trong các chương trình “Trải nghiệm BMW” từ 1998, được cấp chứng chỉ Huấn luyện viên BMW của tập đoàn BMW. Các chương trình nổi bật ông đã tham gia huấn luyện như: Trải nghiệm BMW, BMW M3 Performance, X-Drive tour ở Châu Âu, VIP Motorbike (với Brad Pitt)...

Một số thành tích đã đạt được:

- 4 lần vô địch giải Moto Cross miền Nam nước Đức.
- Vô địch giải Moto Cross toàn nước Đức
- Vô địch giải Super Moto mở rộng toàn nước Đức
- Top 10 trong giải Super Moto thế giới...

Trợ lý George Ramirez:



George Ramirez (quốc tịch Philippin) tham gia đường đua từ năm 12 tuổi, là con thứ hai của tay đua huyền thoại Pocholo Ramirez. Với 31 năm trong nghề gắn bó với đường đua, George Ramirez là người có nhiều năm kinh nghiệm trong việc xử lý các tình huống xe, cũng như các tính năng vận hành của xe BMW. Ông là người điều phối và tổ chức các giải đua quan trọng trong nhiều năm liên như: giải Đông Nam Á Touring Car, giải Formula Asia, giải Formula 3...

Một số thành tích đã đạt được:

- Vô địch giải Miata Cup
- Vô địch giải Super Saloon
- Quán quân Rally Cross



Honda CHALLENGE

LÁI XE ĐỂ TIẾT KIỆM NHIÊN LIỆU

12 TAY LÁI CÙNG 12 CHIẾC XE DO HONDA LẮP RÁP TẠI VIỆT NAM ĐÃ CÓ MỘT HÀNH TRÌNH TÌM ĐẾN KHẢ NĂNG TIẾT KIỆM NHIÊN LIỆU CHO RIÊNG MÌNH. VÀ SAU KHOẢNG 170 KM,, NHỮNG CON SỐ TIÊU THỤ NHIÊN LIỆU THỰC SỰ GÂY ẤN TƯỢNG VỚI TẤT CẢ THÀNH VIÊN: CIVIC 1.8 MT, 1.8 AT, 2.0 AT, CR-V 2.4 TƯƠNG ỨNG 5,6; 6,2; 7,0; 8,4 (LÍT/100KM - TÍNH TRUNG BÌNH).

-HUYẾN LINH-



Khi lái xe, thông thường chẳng mấy ai chú ý tới việc xe mình đang tiêu thụ trung bình bao nhiêu lít

xăng trên 100 km hay quan tâm tới kỹ năng và kinh nghiệm lái xe tiết kiệm nhiên liệu. Đó cũng chính là lý do không nhỏ khiến cho đa số xe lưu hành đang tiêu thụ nhiên liệu ở mức cao hơn nhiều so với những con số tiêu chuẩn mà nhà sản xuất đưa ra. Có lẽ đã đến lúc chúng ta phải thay đổi, bởi lái xe tiết kiệm nhiên liệu sẽ không chỉ tiết kiệm cho hầu bao mà nó còn giúp giảm lượng khí thải gây hiệu ứng nhà kính, giúp, cho môi trường, cuộc sống xanh sạch hơn!

Honda Việt Nam đã tiên phong trong phong trào này với chương trình "Honda Challenge 2010" dưới sự góp mặt của 12 xe thuộc 4 mẫu: Civic 1.8 MT, 1.8 AT; 2.0 AT và CR-V, do 8 phóng viên đến từ các đài báo chuyên ngành và 4 khách hàng đang sử dụng xe thử nghiệm.

CÂN ĐO TỈ MỈ VÀ PHÙ HỢP VỚI ĐIỀU KIỆN THỰC TẾ ...

8h sáng, 12 chiếc Civic và CR-V đã có mặt đầy đủ tại Trạm xăng Mỹ Đình để bắt đầu chương trình "Honda Challenge 2010". Tất cả các xe được đổ đầy bình xăng, và niêm phong, đồng hồ đo hành trình được khởi động lại về vị trí





Đoàn xe tập trung tại Cây xăng Mỹ Đình lúc 8h sáng

0. Để những con số “hiện thực” nhất, tất cả các xe được bật điều hòa và chế độ quạt gió tùy chỉnh, ngoài ra trên mỗi xe sẽ có từ 2 đến 3 người.

Tất cả các xe xuất phát từ vị trí Trạm xăng Mỹ Đình - Nam Thăng Long - Bắc Ninh - Quảng Ninh - Trạm xăng Tuần Châu (Hạ Long). Đây là một cung đường đẹp, mật độ giao thông không quá đông đúc và loại hình giao thông phong phú: giao thông đô thị, giao thông nông thôn... đó là điều kiện tốt nhất giúp các lái xe

trở tài lái xe tiết kiệm nhiên liệu.

Sau hành trình khoảng 170 km, các xe tập trung tại Trạm xăng Tuần Châu để tính toán lượng nhiên liệu tiêu thụ. Các xe được nạp đầy bình nhiên liệu theo đúng mức đổ ban đầu, lượng mới đổ chính là mức tiêu thụ nhiên liệu của các xe sau hành trình riêng. Từ đó, mỗi xe sẽ có các mức tiêu thụ khác nhau tùy theo từng dòng xe. Mỗi dòng xe có 3 xe tham gia, đưa đến ba kết quả khác nhau và tương ứng với những chiếc xe tiêu hao nhiên



Nạp đầy bình nhiên liệu



Dán niêm phong trước khi khởi hành



liệu ít nhất là những tay lái nhiều kinh nghiệm nhất. Và những con số trung bình có lẽ vẫn khiến chúng ta quan tâm hơn cả: Civic 1.8 MT; 1.8 AT; 2.0 AT; CR-V 2.4 tương ứng 5,6; 6,2; 7,0; 8,4 (lít/100km). Mặc dù, theo Ban Tổ chức, đây chỉ là một thử nghiệm không chuyên nhưng những con số vẫn mang đến ấn tượng lớn với tất cả các thành viên,

**"HONDA CHALLENGE 2010" -
HÃY CHÚ Ý HƠN ĐẾN VIỆC LÁI
XE TIẾT KIỆM...**

Đây không phải là cuộc thi

chuyên nghiệp về khả năng lái xe tiết kiệm nhiên liệu. Hầu như các thành viên tham gia đều tỏ ra khá thoải mái và không chút áp lực, bởi tất cả mọi người đều muốn có được những con số tương quan nhất so với điều kiện thực tế cho riêng mình. Điều khác biệt nhất trong hành trình này so với những lần chạy xe thông thường là tất cả thành viên đều chú ý hơn tới việc ứng dụng một số kỹ năng lái xe tiết kiệm nhiên liệu.

"Tôi thực sự bất ngờ trước mức tiêu hao nhiên liệu của Honda

Civic 1.8 MT. Trước đây tôi cũng không để ý tới mức tiêu thụ nhiên liệu của xe hay ứng dụng những phương pháp lái xe tiết kiệm nhiên liệu mặc dù không phải tôi không biết! Sau chuyến đi này, tôi cũng thêm hiểu ý nghĩa thực sự của việc lái xe tiết kiệm nhiên liệu tới môi trường, cuộc sống." anh Nguyễn Phúc Ánh - Chủ nhân chiếc Honda Civic 1.8 MT (30P-5933) - chiếc xe có mức tiết kiệm nhiên liệu tốt nhất.

Suy nghĩ của anh Ánh có lẽ khá phổ biến trong hầu hết những

HONDA CIVIC ĐƯỢC CÔNG NHẬN TRÊN TOÀN THẾ GIỚI

Xe Civic đã đạt được nhiều giải thưởng nổi bật trong ngành công nghiệp ô tô. Tại Mỹ, Civic đã giành được Giải thưởng "Chiếc xe của năm" do tạp chí Motor Trend bình chọn, một trong những giải thưởng danh giá nhất của công nghiệp ô tô. Ngoài ra chiếc xe cũng từng đạt Giải "Chiếc xe của Bắc Mỹ" do 49 phóng viên ô tô xe máy hàng đầu của Mỹ và Canada bình bầu, họ chọn Civic là chiếc ô tô nổi bật nhất của năm dựa trên các tiêu chí như ý tưởng mới mẻ, kiểu dáng thiết kế, mức độ an toàn, khả năng kiểm soát, cảm giác hài lòng của người lái và giá trị của xe. Bên cạnh đó Honda Civic cũng đã đoạt "Giải Vàng về An toàn" (Top Safety Pick - Gold) của Hội Bảo hiểm về An toàn trên xa lộ (Insurance Institute for Highway Safety - IIHS) ở Mỹ sau khi vượt qua các cuộc thử nghiệm đánh giá về độ an toàn khi xe va chạm từ phía trước, bên hông và phía sau.

ENGE





ĐỘNG CƠ I-VTEC CẦU TRẢ LỜI CHO SỰ TIẾT KIỆM NHIÊN LIỆU TRÊN HONDA CIVIC

Động cơ 2.0L DOHC ứng dụng công nghệ tiên tiến i-VTEC tạo sự cân bằng hoàn hảo giữa khả năng vận hành mạnh mẽ, tiết kiệm nhiên liệu cao và thân thiện với môi trường. Kết hợp với DBW (Van bướm ga được điều khiển bằng điện tử), gia tốc được truyền đến van bướm không phải bằng dây cáp thường mà bằng những tín hiệu điện tử giúp điều khiển chính xác hơn. Ngoài ra, Civic 2.0 còn có thêm một trục cam, nâng cao hơn nữa mô-men xoắn và công suất của động cơ.

Động cơ SOHC 1.8L được trang bị ở Civic 1.8 AT và 1.8 MT tạo công suất mạnh mẽ hơn khi tăng tốc và tiết kiệm nhiên liệu ở tốc độ ổn định. Cũng nhờ công nghệ tiên tiến i-VTEC và DBW động cơ này hoạt động như hai loại động cơ nằm trong một chiếc xe. Khi ở chế độ tải cao như lúc khởi hành và tăng tốc, chế độ DBW sẽ mở hết bướm ga trong khi cơ chế VTEC sẽ tối ưu hóa thời điểm đóng mở van hút để tạo ra công suất tương đương với động cơ 2.0L thông thường. Ở chế độ tải thấp, như lúc đang chạy ở vận tốc cao không đổi, DBW sẽ khép hẹp bướm ga trong khi cơ chế VTEC hoãn thời điểm đóng van để đạt mức tiết kiệm nhiên liệu như loại động cơ 1.5L. Cơ chế chuyển đổi qua lại này vận hành thông minh, nhịp nhàng êm ái để đáp ứng ở mọi vòng quay của động cơ.

người đang ngồi sau vô lăng. Trong lúc giá xăng dầu ngày một tăng cao, mọi người đổ xô đi mua những chiếc xe tiết kiệm nhiên liệu,... nhưng có lẽ chẳng mấy ai luôn túc trực suy nghĩ phải lái xe thế nào cho tiết kiệm nhiên liệu nhất mỗi khi cầm lái. Bởi vậy,

đôi khi cùng một mẫu xe mà mức tiêu thụ nhiên liệu có thể chênh nhau khá nhiều. Và với những chương trình như "Honda Challenge 2010" chúng ta sẽ thêm hiểu vấn đề quan trọng của việc lái xe tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện môi trường! **OTO**

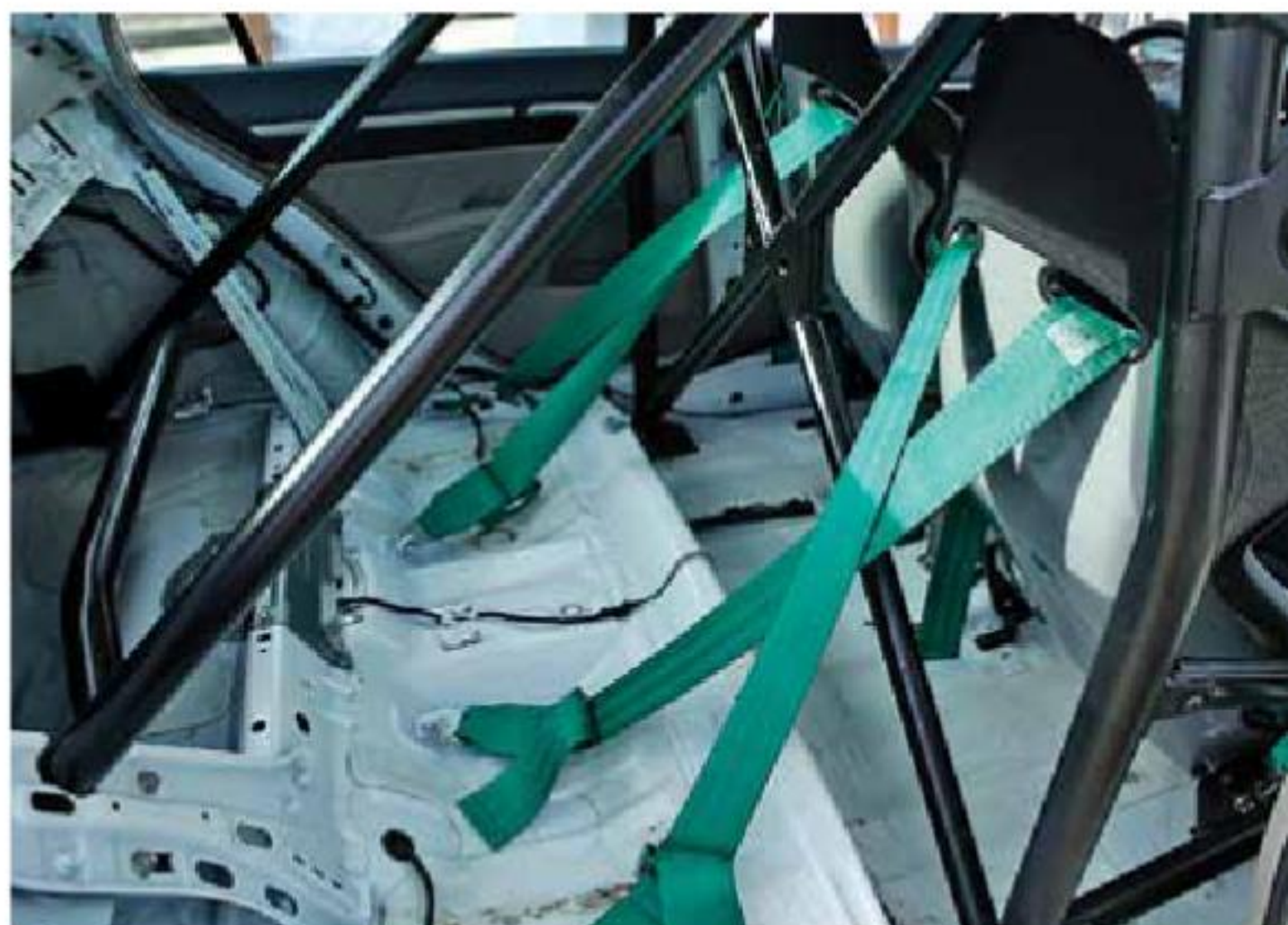




HONDA CIVIC CHALLENGE

Honda Civic là mẫu xe được nhắc đến nhiều nhất trong làng độ xe tại Việt Nam, người thì độ cửa Rolls-Royce, người thì độ bodykit xung quanh, đuôi cá, hạ gầm, la-zăng lớn,... và Honda Civic Challenge có lẽ cũng nằm trong số đó nhưng lại thiên về việc tạo cảm giác thể thao chuyên nghiệp thực sự. Bên ngoài chiếc xe thực sự bắt mắt với bộ bodykit bao quanh cùng chiếc đuôi cá lớn là việc phối màu đỏ-trắng-đen từ la-zăng, ốp má phanh, đến toàn bộ chi tiết ngoại thất rất ấn tượng. Nhưng đó chưa phải điểm nhấn quan trọng của Civic Challenge, bởi khi bước

vào khoang xe, cảm giác về một chiếc 'racing' chuyên nghiệp mới thực sự được thể hiện. Toàn bộ khoang lái đến khoang phía sau được gia cố chắc chắn bằng các trục kim loại đường kính lớn, hàng ghế phía sau được tháo bỏ, hàng ghế phía trước được thay bằng bộ ghế nỉ thể thao cùng bộ dây đai 4 điểm Takata tạo cảm giác như đang ngồi trong một chiếc xe đua chuyên nghiệp. Toàn bộ sàn xe trần trụi đến mức tối đa nhằm giảm trọng lượng cho xe. Một điểm đặc biệt khiến chiếc xe trở nên "độc" tại Việt Nam chính là sự phối hợp giữa động cơ 2.0 i-VTEC và hộp số sàn 5 cấp chuẩn mực của Honda tạo nên một cảm giác mới lạ, thể thao, mạnh mẽ hơn khi ngồi sau vô lăng Civic Challenge.



NGÀY HỘI ĐẠI GIA ĐÌNH

SANTAFE

Họ là những người chơi trong một thế giới ảo (diễn đàn), hàng ngày trao đổi những vui buồn về chiếc SantaFe của mình, trao đổi chuyện công việc, vợ con... Và rồi một ngày hè đẹp trời, từ mọi miền tổ quốc, trên những chiếc Hyundai SantaFe, thế giới ảo đó đã tụ họp tại đây - Hội An, Quảng Nam - ngày hội dành riêng cho những người đam mê thương hiệu SantaFe trong một ngôi nhà chung SFC (SantaFe Club).

-HOANGPRO-





Từ 4 thành viên đầu tiên "liều" mua chiếc Hyundai SantaFe "Hàn Xềng" với mức giá xấp xỉ 60.000 USD dù chưa biết chất lượng như thế nào (tính tại thời điểm SantaFe bắt đầu có mặt tại Việt Nam), đến nay danh sách thành viên trong đại gia đình SantaFe (SFC - SantaFe Club) đã lên tới gần 450, sự thăng hoa cho một CLB về xe.

Chương trình "Hội tụ 3 miền - sinh nhật SFC 2010"...

Đây là lần thứ 3 liên tiếp và cũng là kỷ niệm sinh nhật tròn 3 tuổi của một CLB về xe đông nhất từ trước tới nay - SantaFe Club (SFC). Chương trình là sự kết hợp giữa 2 đầu mối chính (Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh) để gặp nhau tại điểm giữa - Hội An, Quảng Nam (một địa điểm đẹp, thoáng đãng, rộng rãi cho gần 50 chiếc Hyundai SantaFe). Nhằm nâng cao sự an toàn và thoải mái trong một chuyến hành trình dài, Hyundai Thành Công đã đứng ra hỗ trợ bảo dưỡng và thay dầu miễn phí cho tất cả các xe trong đoàn cùng một khoản tài trợ bằng tiền mặt trước khi hành trình chính thức bắt đầu.

5h sáng, đoàn SFC Hà Nội bắt đầu khởi hành. Trong ngày đầu tiên chúng tôi sẽ phải chạy xe khoảng 730 km theo đường Hồ Chí Minh, nhưng vẫn phải hoàn thành sứ mệnh viếng thăm nghĩa trang Trường Sơn (nhân ngày 27/7).

Về lý thuyết, đường Hồ Chí Minh dài hơn khoảng 150 km so với đường quốc lộ 1A, nhưng nhằm đảm bảo đoàn xe 24 chiếc có thể di chuyển đều, an toàn, SFC đã thống nhất chạy theo đường Hồ Chí Minh, và có lẽ đây là một quyết định sáng suốt. Cả đoàn xe SantaFe nối đuôi nhau hòa nhập vào khung cảnh hùng vĩ núi rừng dọc theo đất nước. Tuy đông xe nhưng cả đoàn vẫn luôn duy trì được tốc độ 80 km/h, do đó mọi lịch trình đều đúng như kế hoạch, buổi trưa chúng tôi có mặt tại



Phố Châu, Hà Tĩnh, buổi chiều 17h00 chúng tôi có mặt tại Nghĩa trang Trường Sơn và 20h00 có mặt tại Đông Hà, Quảng Trị.

Ngày thứ hai, đoàn xe di chuyển theo quốc lộ 1A qua Huế, Đà Nẵng và tới Hội An. Tuy hành trình không dài nhưng cung đường khá đông đúc, đoàn xe không thể nối nhau thành một đoàn hay chạy nhanh được. Do đó phải tới khoảng 11h30 đoàn xe mới kịp có mặt tại TP. Đà Nẵng (nghỉ trưa) trước khi tập trung tại Hội An (cách đó khoảng 30 km).

Khoảng 15h00 ngày thứ hai, hầu như cả hai đoàn SFC Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh đã có mặt đông đủ. Một không khí đầm ấm như một gia đình lâu ngày không gặp. Với sự góp mặt khoảng 50 xe cùng gần 200 "nhân khẩu" (bao gồm cả người già, phụ nữ, trẻ em), đây thực sự trở thành một "bữa tiệc lớn" tại Hội An, một ngày hội của những người đam mê ô tô mà cụ thể là SantaFe.

Hàng ngày trao đổi trong một thế giới ảo, nhưng khi lại có dịp gặp mặt, mọi câu chuyện lại trở lên mới mẻ, hấp dẫn hơn. Họ hỏi han về những chiếc Hyundai SantaFe của nhau, chia sẻ lại những kinh nghiệm về sử dụng, bảo dưỡng xe... những câu

ĐÁNH GIÁ VỀ CHIẾC HYUNDAI SANTAFe 3 NĂM SỬ DỤNG, HƠN 11 VẠN KM TRONG HÀNH TRÌNH DÀI TRÊN 2.000 KM...

Hyundai SantaFe có mặt tại Việt Nam từ rất lâu, nhưng đây là dịp đầu tiên chúng tôi có một hành trình dài khoảng 2.000 km để thử nghiệm, đặc biệt đây là chiếc SantaFe đã sử dụng khoảng 3 năm, trên 110.000 km và luôn được bảo dưỡng thay dầu định kỳ theo đúng tiêu chuẩn đưa ra của nhà sản xuất. Chiếc SantaFe này sử dụng động cơ dầu 2.2L và là phiên bản MLX với 7 chỗ ngồi trên xe.

Trong một chuyến hành trình dài ngày dọc theo đất nước thì có lẽ một chiếc Crossover như Hyundai SantaFe là lựa chọn khá hợp lý. Chúng tôi có 5 thành viên cùng nhiều đồ đạc đi kèm, do đó hàng ghế thứ 3 đã được gập xuống tạo một không gian chứa đồ thoải mái. Về lý thuyết hàng ghế sau dành cho 3 người nhưng thực tế thì vị trí ngồi phía giữa không tạo cảm giác thoải mái khi đi đường dài, bởi phần giữa được thiết kế hơi gồ lên và cứng, chỗ để chân hơi



Chụp hình lưu niệm tại Nghĩa trang Trường Sơn



Đoàn xe đi qua đèo Hải Vân

chuyện chẳng bao giờ có thể kết thúc. Ba ngày cùng góp mặt trong một đại gia đình không phải là một thời gian dài nhưng cũng đủ để cho các thành viên thêm hiểu về nhau hơn. Để rồi khi về họ lại tiếp tục giao lưu trong cái thế giới ảo đó song song với cuộc sống hiện thực hàng ngày.

SFC - CLB kiểu mẫu trong lĩnh vực xe hơi... đoàn kết, nguyên tắc và đam mê

Tại Việt Nam, những người có cùng chung sở thích, đam mê tụ họp lại thành các diễn đàn, CLB, nhóm đã không còn là việc xa lạ.

Chỉ tính riêng trong lĩnh vực ô tô - xe máy, con số có thể vượt quá 100, điểm qua một vài CLB hiện đang hoạt động rất mạnh mẽ như: CLB BMW, CLB Kia Forte, CLB Hyundai SantaFE, CLB Kia Morning, CLB Lacetti, CLB Vespa, CLB Sidecar... Các CLB hình thành từ một vài thành viên cốt cán với những mục đích cụ thể khác nhau, sau một thời gian nếu hoạt động hấp dẫn, bổ ích, CLB sẽ phát triển dần lên theo khu vực và rộng ra cả nước, thông thường diễn đàn (forum) là nơi mọi người trao đổi thông tin, lên các kế hoạch offline, hay những chương trình ý nghĩa... Do đó chúng ta hoàn toàn có thể đánh giá hoạt



khó chịu. Tuy vậy chúng tôi đã luân phiên thay đổi vị trí ngồi để tất cả các thành viên đều có được những khoảng thời gian nghỉ ngơi, chợp mắt trong chuyến hành trình dài.

3 năm sử dụng cùng con số 110.000 km nhưng hầu như chúng tôi không có cảm nhận về sự cũ kỹ. Nội thất da vẫn bóng bẩy, êm ái, bảng táp lô hầu như không có hiện tượng bong tróc hay cho cảm nhận xuống cấp... khả năng cách âm của xe vẫn không hề có dấu hiệu giảm sút, vẫn là đôi chút tiếng "cành cành" đặc trưng máy dầu khi khởi động, nhưng khi chạy đều ở tốc độ 60-80 km/h, tiếng động dội vào xe gần như là không đáng kể từ gầm bệ đến cánh cửa.

Vô lăng luôn cho cảm nhận chính xác tại tốc độ cao, đặc biệt tại những khúc cua tay áo khá nguy hiểm trên cung đường Hồ Chí Minh. Một vài đoạn bề mặt đường chuyển sang bê tông, tiếng ồn dội lên từ gầm bệ nhiều hơn cũng như khả năng bám đường của xe giảm xuống. Với SantaFe chúng tôi cũng chỉ dám chạy xe ở tốc độ 70 km/h và giảm tốc ôm cua ở tốc độ 50 km/h để luôn giữ xe trong trạng thái an toàn nhất. Đặc biệt, ngồi trên SantaFe chúng tôi không có cảm giác mỏi người khi chạy xe liên tục trong 300-400 km.

Tại một vài đoạn đường bồng bênh, hệ thống treo sau tỏ ra không được tốt khiến những người ngồi hàng ghế phía sau đôi chút cảm giác nôn nao (đây cũng là nhược điểm của Hyundai SantaFe thế hệ 2007-2008).

Toàn bộ hành trình dài khoảng 2.000 km đường đẹp và thoáng, do đó chiếc xe hầu như chạy đều và ít phải phanh, vòng tua hầu như chỉ làm việc tại 1.500-1.700 vòng/phút. Mức tiêu thụ nhiên liệu trung bình của xe vào khoảng 7,2 lít/100 km. Và với bình nhiên liệu 74 lít, chúng ta hoàn toàn có thể yên tâm chạy xe từ Hà Nội vào tới Đà Nẵng theo đường Hồ Chí Minh mà không phải lo tới vấn đề nhiên liệu!

động, sự phát triển CLB đó thông qua diễn đàn mà họ hoạt động!

Có những CLB hình thành để thỉnh thoảng rủ nhau đi "café", "ăn nhậu"; có những CLB hình thành để là nơi mọi thành viên tự khẳng định mình... và một số CLB hình thành với mục đích đầu tiên là mọi cùng nhau trao đổi về dòng xe mình đang đi, những thắc mắc, những lỗi thường gặp, cách bảo dưỡng... trong đó CLB Hyundai SantaFe được đánh giá là kiểu mẫu. "Bác" Kiến Vàng (tên sử dụng trong forum) - chủ tịch CLB SFC - một trong những người đầu tiên mua chiếc Hyundai SantaFe

tại Việt Nam cho biết: "Mục đích chính của chúng tôi là tạo nên một sân chơi bổ ích cho những người đã, đang và chuẩn bị mua xe Hyundai SantaFe. Trong thời gian đầu chúng tôi cũng phải bỏ ra rất nhiều thời gian nghiên cứu tài liệu nước ngoài, nghiên cứu một số những lỗi, cách sử dụng xe... để đưa đến những thông tin chính xác nhất đến với các thành viên." quả thực là đúng như vậy! Nếu ví von một chút thì có thể nói rằng nhờ đó mà số lượng Hyundai SantaFe tại Việt Nam vài năm trở lại đây tăng một cách chóng mặt, một trong những mẫu Crossover thành công nhất!





09 | 2010



Đoàn xe trên đường Hồ Chí Minh



Đoàn xe gây nhiều sự chú ý trên đường

Vài ngày hành trình cùng SFC chúng tôi mới thấy được lý do khiến họ ngày càng phát triển như vậy! Trong số họ, có những nhà báo, kỹ sư, kiến trúc sư, may mặc, sản xuất phân bón, bảo hiểm,... và cả sinh viên (một xã hội thu nhỏ đúng nghĩa), nhưng dưới sự dẫn dắt của đội ngũ lãnh đạo CLB đồng đạo và một tinh thần truyền thống đã giúp SFC trở thành một tập thể đoàn kết, hòa đồng.

Yếu tố gia đình quyết định tới 50% sự thành công của CLB SFC. "Bác" Kiến Vàng cho biết: "Trước đây có một thành viên gọi điện

xin tư vấn giữa mua xe, bà vợ thì cứ thích Innova nhưng ông chống lại thích SantaFe. Tôi đã nói chuyện với bà vợ của thành viên đó trong 10 phút, và cuối cùng gia đình họ quyết định thêm tiền để mua SantaFe, đến giờ họ vẫn rất hài lòng về quyết định đó. Trong chuyến hành trình này, cả gia đình đó cũng tham ra rất nhiệt tình cùng SFC." Tuy rằng hầu hết các thành viên trong CLB là đảng mỳ râu, nhưng chúng ta thử nghĩ xem nếu không có sự đồng thuận hỗ trợ từ phía các "bà cả" thì chắc hẳn sẽ không thể có một CLB bền vững đến tận bây giờ! **oto**



3 PHIÊN BẢN SantaFe 5 CHỖ TẠI VIỆT NAM

- HUYỀN LINH -

HYUNDAI THÀNH CÔNG CHÍNH THỨC ĐƯA VÀO THỊ TRƯỜNG VIỆT NAM SẢN PHẨM SANTAFe 5 CHỖ MODEL 2010 NHẬP KHẨU NGUYÊN CHIEC CÙNG MỨC GIÁ HẤP DẪN CHO 3 PHIÊN BẢN. PHIÊN BẢN T373 GIÁ 984.750.000 VNĐ, T380 GIÁ 1.023.750.000 VNĐ VÀ T381 GIÁ 1.043.250.000 VNĐ. TẤT CẢ CÁC PHIÊN BẢN ĐỀU ĐƯỢC TRANG BỊ ĐỘNG CƠ DIESEL 2.2L ĐỜI MỚI CÙNG HỆ DẪN ĐỘNG 4 BÁNH.

SantaFe không còn là “con gió mới” tại thị trường Việt Nam, nhưng đây vẫn là mẫu xe được khách hàng quan tâm nhiều trong tầm tiền 1 tỉ đồng. Có lẽ chính vì thế, hàng năm tập đoàn Hyundai vẫn dành những tình cảm đặc biệt của mình thông qua việc đưa ra những thay đổi nhỏ, vừa không mất đi

hình ảnh quen thuộc lại vừa tăng thêm những tiện dụng mới.

Hyundai SantaFe 5 chỗ vẫn mang dáng vóc của phiên bản 2010 7 chỗ với các kích thước dài x rộng x cao tương ứng 4.650 x 1.890 x 1.795 (mm) cùng chiều dài cơ sở 2.700 mm. Các vị trí, khoảng cách ghế vẫn được giữ nguyên nhưng hàng ghế thứ 3 đã được bỏ đi, thay vào đó là một mặt phẳng rộng rãi cùng hộc chứa đồ phía dưới lớn.

Với ba phiên bản do Hyundai Thành Công giới thiệu tại Việt Nam: T373, T380, T381 cùng mức giá chênh lệch vài chục triệu đồng, chắc hẳn khách hàng sẽ đặt

THÔNG SỐ KỸ THUẬT

Đài x Rộng x Cao (mm): 4.650 x 1.890 x 1.795
Chiều dài cơ sở (mm): 2.700
Bán kính vòng quay nhỏ nhất (mm): 5.450
Vết bánh trước - sau (mm): 1.615 - 1.620
Động cơ: 2.2L eVGT
Dung tích xy-lanh (cc): 1.995
Công suất cực đại (mã lực): 197
Hộp số: tự động 6 cấp





ra câu hỏi, các phiên bản đó có gì khác biệt?

Về ngoại thất, thì hai phiên bản T380, T381 được trang bị hệ thống đèn pha xenon, kính chống nắng, ốp bậc lên xuống còn T373 chỉ được trang bị đèn pha halogen thường. T380, T381 có gương chiếu hậu gập điện, còn T373 vẫn phải gập bằng tay. Cả 3 phiên bản đều được trang bị giá để đồ trên nóc. T380, T381 được trang bị la-zăng đúc 18 inch cùng bộ lốp tương ứng 235/60. Còn T373 chỉ trang bị la-zăng 17 inch cùng bộ lốp tương ứng 235/65. Trong số 3



phiên bản duy nhất có T381
được trang bị cửa nóc.

Trang bị tiện nghi của ba phiên
bản cũng có nhiều sự khác biệt.
T380, T381 được trang bị ghế bọc
da cao cấp, còn T373 chỉ sử dụng
ghế nỉ. Ngoài ra T380 và T381
còn có hàng loạt những tiện nghi
cao cấp khác như điều chỉnh ánh
sáng tự động, chìa khóa thông
minh và khởi động bằng nút bấm



(Start Stop Engine), ghế lái điều chỉnh điện, ghế phụ điều chỉnh điện (T381), hệ thống CD 6 đĩa và 6 loa. Còn T373 vẫn điều chỉnh ghế bằng tay, khởi động theo cách vặn chìa thông thường và CD chỉ có 1 đĩa. Cả ba phiên bản đều được trang bị vô lăng gập gù trợ lực điện EPS, vô lăng bọc da tích hợp các nút điều khiển, ngăn lạnh (cool box), hệ thống điều hòa tự động 2 vùng khí hậu...

Về trang thiết bị an toàn thì không có sự khác biệt trong cả 3 phiên bản. Tất cả đều được trang bị 6 túi khí và 12 điểm nổ, hệ thống chống bó cứng phanh ABS, hệ thống cân bằng điện tử ESP. Riêng bản T373 không được trang bị cảm biến lùi.

Cả ba phiên bản đều sử dụng động cơ diesel 2.2L tăng áp, điều khiển cách điện tử eVGT, công

suất cực đại lên tới 197 mã lực tại vòng quay 3.800 vòng/phút và mô-men xoắn cực đại nằm trong dải vòng quay nhỏ 1.800-2.500 vòng/phút. Cùng với hộp số tự động 6 cấp và hệ dẫn động 4 bánh toàn thời gian, chiếc xe mất khoảng 4,7 giây để tăng tốc 0-60 km/h và 10,2 giây 0-100 km/h.

Như vậy tùy theo nhu cầu sử dụng, khách hàng có thể lựa chọn cho mình phiên bản phù hợp nhất. Phiên bản T373 giá 984.750.000 VNĐ, T380 giá 1.023.750.000 VNĐ và T381 giá 1.043.250.000 VNĐ. **OTO**



BURNOUT

ĐỐT LỐP

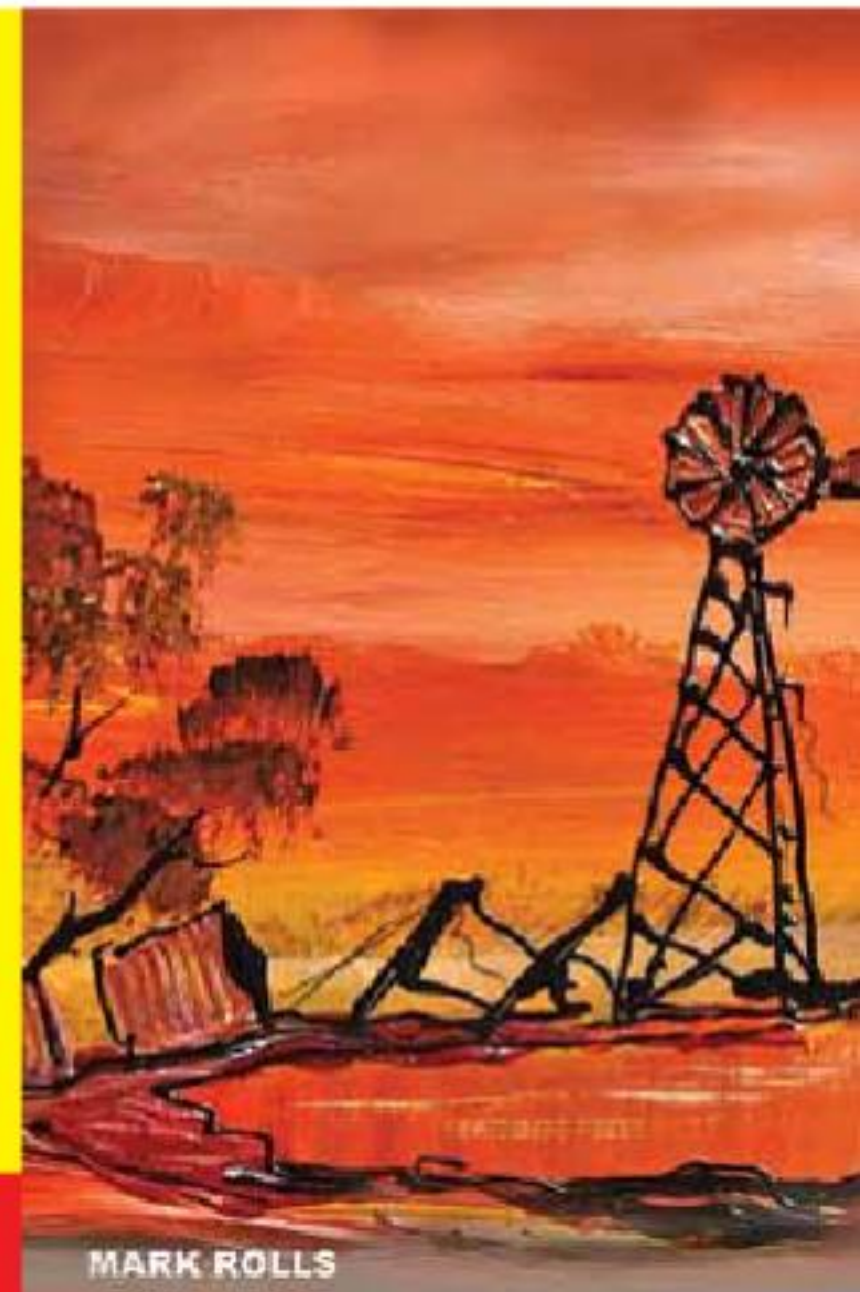
- HOANGPRO -

CHIẾC FORD MUSTANG BẮT ĐẦU GẦM RỦ TẠI CHỖ, XE VẪN ĐỨNG IM CHO DÙ 2 BÁNH SAU BẮT ĐẦU QUAY TÍT VÀ TRƯỢT TRÊN MẶT ĐƯỜNG, TIẾP THEO ĐÓ LÀ KHÓI BỐC LÊN NGHI NGÚT DO SỰ CỌ XÁT MẠNH MỀ. ĐÓ LÀ "BURNOUT - ĐỐT LỐP", MỘT HÌNH ẢNH DỄ GÂY XÚC ĐỘNG ĐẾN NHỮNG TÍN ĐỒ XE THỂ THAO.

Burnout là một cách truyền thống sử dụng hãm nóng lốp xe trước những cuộc đua. Hãm nóng lốp giúp cho lốp cao su trở nên mềm hơn và làm sạch lớp đất cát bám vào lốp giúp xe bám đường hơn rất nhiều. Thao tác để Burnout không khó, lái xe chỉ cần linh hoạt một vài thao tác theo đúng chủng loại xe. Đôi khi trên phố một số "anh hào" muốn thể hiện sức mạnh chiếc xe của mình cũng có thể thực hiện những pha Burnout nhẹ nhàng, đủ để gây xúc động những ánh mắt ngưỡng mộ, nhưng "quá chân" bộ

lốp thông thường có thể bị phá hủy chỉ sau vài phút!

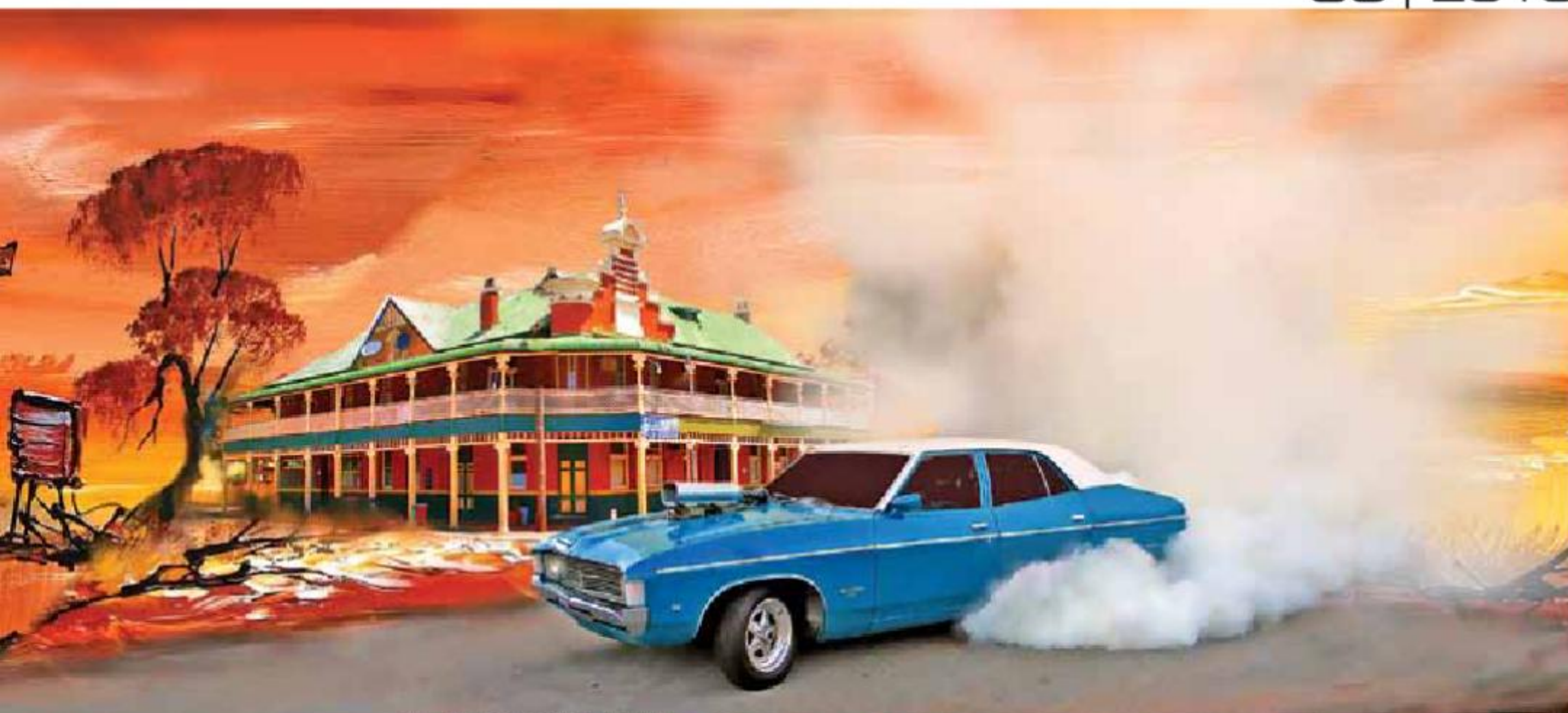
Burnout diễn ra khi sức mạnh động cơ thắng được lực ma sát của lốp với mặt đường và hệ thống phanh đủ để giữ chiếc xe không chuyển động về phía trước. Khi quá trình Burnout diễn ra, sẽ có sự cọ xát mạnh mẽ giữa lốp và mặt đường tạo nên sự nóng chảy của cao su, tạo khói. Trong mỗi cuộc đua xe chuyên nghiệp thường có một khu vực dành riêng cho các xe Burnout "Burnout box", khu vực này được



tưới nước giúp giảm ma sát giữa lốp và mặt đường, giúp các xe dễ dàng Burnout trước mỗi trận so tài. Hiện nay một số xe đua được trang bị hệ thống Line Lock (phanh độc lập 2 bánh trước hoặc 2 bánh sau) để phục vụ việc Burnout một cách đơn giản nhất.

Những cảnh báo khi Burnout:

- Với xe số tự động, không được tăng vòng tua động cơ cao rồi



vào số đột ngột, bởi như vậy bạn có thể gây hư hại nặng tới hộp số.

- Bạn có thể làm gãy trục xe khi Burnout;
- Bạn có thể phá hủy ly hợp nếu Burnout không đúng cách;
- Bạn có thể phá hủy động cơ nếu hoạt động liên tục ở vòng quay cực đại;

Burnout cho từng loại xe



A. Xe số sàn, dẫn động trước

- 1 - Giữ phanh tay;
- 2 - Vào số 1 và giữ chân côn (ngắt ly hợp);
- 3 - Đạp ga lên vòng quay 4.000 vòng/phút;
- 4 - Nhả côn và giữ chân ga, bánh trước quay tít;
- 5 - Kiểm soát chân ga tùy theo mức độ Burnout tuy nhiên không nên để vòng quay động cơ chạm vào vùng đỏ;

6 - Kết thúc Burnout, giảm ga, nhả phanh tay.

B. Số tự động, dẫn động trước

- 1 - Giữ phanh tay;
- 2 - Chân trái đạp mạnh và giữ phanh chân, chân phải đạp ga đưa vòng quay động cơ lên khoảng 4.000 vòng/phút;
- 3 - Chân trái nhả nhanh bàn đạp phanh, bánh trước quay tít;
- 4 - Kiểm soát vòng quay động cơ

5 - Kết thúc Burnout, giảm ga, nhả phanh tay;

C. Xe số sàn, dẫn động sau

1 - Cài số 1 và giữ chân côn (ngắt ly hợp);

2 - Đạp chân ga đưa vòng động cơ lên khoảng 4.000 vòng/phút

3 - Chuyển nhanh chân côn sang chân phanh trong khi chân phải giữ đều ga;

4 - Kiểm soát vòng quay động cơ và lực chân phanh. Thêm ga, giảm phanh tới thời điểm phù hợp nhất để bánh sau quay tít (thắng được lực phanh và lực ma sát mặt đường) mà giữ được trạng thái cố định cho xe;

5 - Giảm ga để kết thúc Burnout;

D. Số tự động, dẫn động sau

1 - Chân trái đạp phanh;

2 - Vào số;

3 - Chân trái giữ phanh, chân phải vào ga;

4 - Tăng ga và giảm dần lực phanh tới thời điểm lốp quay tít thì kiểm soát vòng quay động cơ và giữ chân phanh để Burnout;

5 - Giảm ga để kết thúc Burnout;

E. Burnout trên dốc cho xe số sàn - tận dụng lực hấp dẫn

1 - Tìm một con dốc với mặt đường tốt;

2 - Vào số 1;

3 - Ngắt ly hợp cho xe trôi nhẹ xuống dốc;

4 - Tăng vòng tua động cơ lên khoảng 4.000 vòng/phút;

5 - Đóng ly hợp;

6 - Kiểm soát vòng quay động cơ để Burnout đẹp nhất;

7 - Nhả ga để kết thúc Burnout;

LINE LOCK

Line lock được thiết kế để hệ thống phanh trước và sau có thể hoạt động độc lập. Hệ thống này thông thường được kích hoạt thông qua một công tắc bên trong xe. Thông thường xe dẫn động cầu sau thường sử dụng hệ thống này nhằm bảo vệ động cơ và hệ thống phanh phía sau.

Hệ thống Line lock có thể làm việc theo hai cách. Cách đầu là khóa dầu hồi về của hệ thống phanh trước khi nhả phanh (thao tác: đạp và giữ phanh rồi bật công tắc line lock sau đó nhả phanh), lúc này bánh trước bị khóa cứng, bánh sau thoải mái chuyển động trượt trên mặt đường. Cách thứ hai thì ngược lại, khi đạp phanh và bật công tắc line lock, xe van dầu phanh sau sẽ được mở và sẽ không còn lực phanh cho bánh sau, lúc đó bánh sau cũng sẽ thoải mái chuyển động trong khi bánh trước được khóa cứng.





2 NGÀY ĐÁNG NHỚ CÙNG MERCEDES-BENZ GLK TẠI NA HANG

KHÁM PHÁ KHOẢNG 700 KM CÙNG ĐƯỜNG TÂY BẮC CÙNG NHỮNG PHÚT GIÂY THÂN TÌNH TẠI NA HANG, ĐÃ GIÚP CHO CHUYẾN ĐI TÂY BẮC MỚI ĐÂY NHẤT CỦA ĐOÀN XE GLK THỰC SỰ TRỞ NÊN ĐÁNG NHỚ VỚI TẤT CẢ CÁC THÀNH VIÊN. ĐÂY CŨNG LÀ MỘT TRONG SỐ NHỮNG HOẠT ĐỘNG MẠNH MẼ CỦA MERCEDES-BENZ GLK - MỘT TRONG NHỮNG MẪU SUV HẤP DẪN TẠI VIỆT NAM TRONG THỜI GIAN GẦN ĐÂY.

- TUNG SON -

Một đội ngũ xe phù hợp với mục đích của chuyến đi: 15 chiếc thể thao đa dụng GLK 4MATIC. Thành viên của chuyến đi là các khách hàng đang và sẽ sử dụng xe GLK, phóng viên chuyên ngành ô tô và các thành viên công ty Andu. Hành trình dài với đa dạng địa hình từ Hà Nội - Tuyên Quang - Na Hang và một số khu vực sâu trong vách núi đem đến những trải nghiệm phiêu lưu đa dạng cho người tham dự. Đối với những ai cầm lái GLK, hàng trăm cây số đường nhựa quanh co trên vùng đồng bằng đã đem lại

nhiều cảm xúc, cho đến khi đoàn xe tiến đến con đường đèo ôm theo sườn núi trùng điệp, hùng vĩ và mạo hiểm, đó là lúc các tay lái bắt đầu cảm nhận được điều khác lạ so với đời thường. "Những tay lái vàng" không hề nao núng dù thường xuyên gặp phải những đoạn "khó nuốt" nhất. Nhiều người lần đầu chinh phục đường núi đèo hiểm trở tỏ ra khá ngạc nhiên và ấn tượng với khả năng đa dạng của chiếc xe SUV mang thương hiệu Đức. Động cơ V6 3.0L cùng với hộp số tự động bảy cấp 7G-Tronic tạo nên sự phối hợp ăn ý, cảm giác lái năng động và vận hành ổn định và mạnh mẽ; GLK linh hoạt





trong từng loại địa hình, luôn đảm bảo vận hành ổn định, ngay cả khi vào cua ở tốc độ cao nhờ hệ thống giảm xóc AGILITY CONTROL có thể điều khiển áp lực giảm chấn độc lập tại mỗi bánh xe tùy theo điều kiện lái xe khác nhau cũng như tính năng an toàn ESP triệt tiêu tối đa hiện tượng trượt bánh... Hệ thống lái trợ lực nhạy tốc độ cũng là một tiện nghi khác khi nó có thể tự tăng trợ lực để tay lái đầm và chắc hơn khi xe chạy ở tốc độ cao.

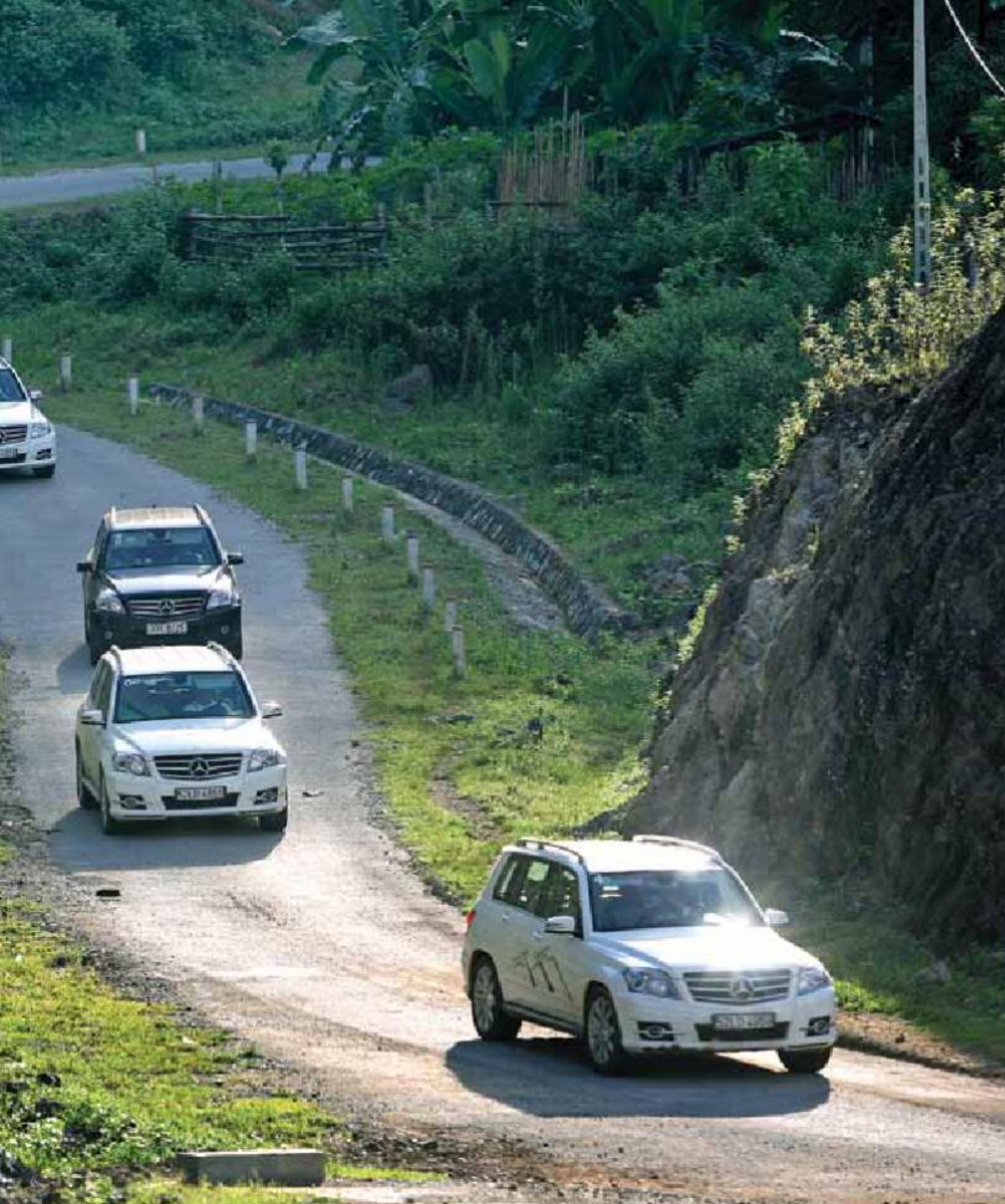
Đôi khi nơi nguy hiểm nhất cũng là nơi an toàn nhất, với điều kiện ở đó ta có thể phát huy sở trường! Off-road là một phong cách lái xe "cơ bắp", nhưng cũng đòi hỏi những kỹ năng đặc biệt, ít nhất lái xe phải hiểu rõ chiếc xe của mình và tận dụng mọi ưu thế sẵn có để vượt qua các trở ngại địa hình. Lái xe trên vùng đất

hoang vu và nguy hiểm sát vách núi ở Na Hang, các thành viên thực sự bất ngờ với những gì mà chiếc SUV này có thể làm được, đặc biệt ngay cả khi xe đầy tải, tức chờ cả gia đình 5 người với đầy đủ hành lý.

Tuy hào nhoáng, bóng bẩy, nhưng Mercedes-Benz GLK vẫn mang đầy đủ phẩm chất của một mẫu xe Offroad. Đầu tiên phải nhắc tới hệ dẫn động 4 bánh toàn phần 4MATIC nổi tiếng của Mercedes-Benz. Nó thể hiện rõ sức mạnh khi vận hành ở một số địa hình phức tạp đặc thù và tiện lợi trên cả hành trình. Trên mặt đường bùn lầy lội, động cơ V6 sẽ truyền động lực đến bất cứ bánh nào còn ma sát trong khi bánh bị trượt sẽ được phanh lại. Điều tương tự cũng xảy ra nếu mặt đường lồi lõm, nhiều hố hoặc rãnh sâu sẽ gây nên hiện tượng

kênh bánh. Có tay lái đã tỏ ra bất ngờ khi 2 bánh sau le trước sau vẫn có tác dụng đưa xe chuyển động trong khi 2 bánh còn lại đang treo lơ lửng. Thực chất, với toàn bộ hành trình hệ động 4 bánh sẽ là yếu tố chính tạo nên "sức kéo" tuyệt vời cho chiếc xe. Các hệ thống an toàn luôn là vũ khí cần thiết để củng cố tinh thần các tay lái. Chỉ sau những chặng vượt dốc, đổi cao gần 35 độ, tính năng an toàn được khách hàng cảm thấy hữu ích nhất khi vượt địa hình chính là Hệ thống Hỗ trợ Khởi hành khi Leo dốc (Hill Start Assist). Nó cho phép người lái có đủ thời gian để chuyển từ chân phanh sang chân ga đưa xe vượt lên khi dừng trên dốc và tránh hiện tượng trượt lùi thường thấy. Bên cạnh đó, khoảng sáng gầm xe lớn và cổ hút gió cao cũng là nhân tố quan trọng giúp xe vượt địa hình ngập nước dễ dàng. Leo dốc, vượt đèo, lội nước, trên những con đường hiểm trở... không phải là khó khăn với Mercedes-Benz GLK ngoài công việc "on road" thường ngày. Chuyến du ngoạn đến huyện miền núi Na Hang trôi qua thật nhanh - một trải nghiệm thật thú vị với tất cả các thành viên trong đoàn.



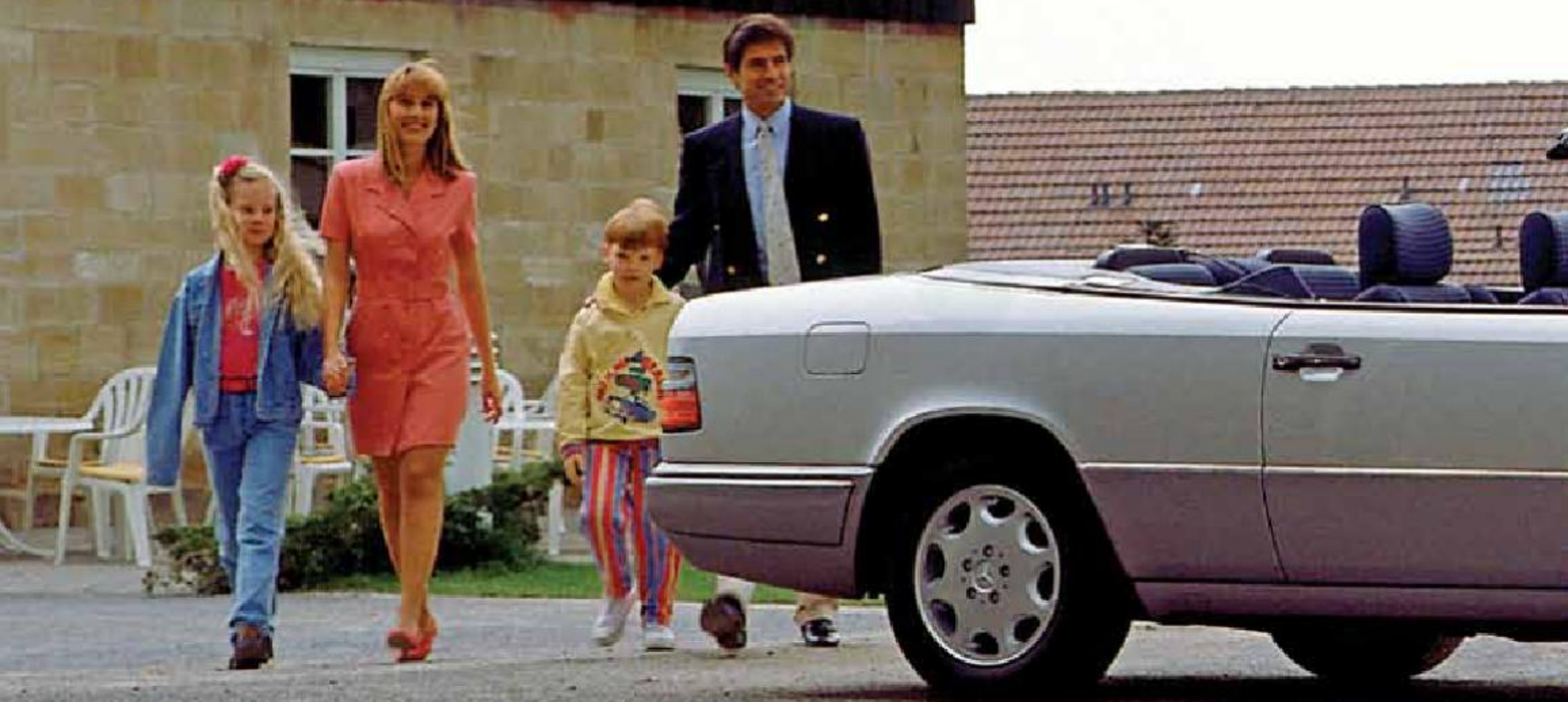


"Đây là lần đầu tiên công ty Andu thực hiện một chương trình mang nhiều ý nghĩa xã hội với sự tham dự nhiệt tình của các khách hàng thân thiết của Andu. Đoàn chúng tôi đã chọn Na Hang là điểm đến cho chương trình từ thiện lần này vì đây là một huyện miền núi có tỷ lệ hộ nghèo khá cao. Chúng tôi sẽ tặng trâu và quà gồm chăn màn cho 36 hộ thuộc diện nghèo, chiếm gần 60% dân số tại Thôn Nà Pìn, xã Đà Vị" - Bà Trần Thị Phương Mai, Phó Tổng Giám đốc công ty Andu chia sẻ.



MERCEDES-BENZ
124 SERIES
VANG BÓNG MỘT THỜI
CABRIO

- K Y V I N H -



LET



Tháng 9/1991, như bước tiến mới của dòng 124 series, Mercedes-Benz giới thiệu chiếc 300 CE-24 Cabriolet. Việc sản xuất thực hiện gần như ngay sau đó. Phiên bản Cabriolet được phát triển dựa trên phiên bản Coupé, nhưng nhiều yếu tố kỹ thuật như hệ thống treo, hệ thống phanh được sang nhượng nguyên vẹn, không chút điều chỉnh từ người anh em Saloon 4 cửa.

Chiếc mui trần khi xuất hiện đã gây nhiều cảm tình với báo chí và công chúng. Phiên bản Cabriolet được thiết kế phù hợp cho việc bỏ đi bộ mui cứng và thay vào đó bằng mui mềm, đồng thời đáp ứng tiêu chuẩn an toàn đã áp dụng trên phiên bản Saloon, Estate và Coupé dòng 124 series. Mercedes cũng rất chú trọng "tìm diệt" các điểm hạn chế thường gặp của xe mui trần.

Điều chỉnh đáng chú ý cho phiên bản Cabriolet như cột A được gia cố vững chắc hơn, bù đắp sự thiếu vắng cột đỡ mui hai bên sườn. Thanh chống lật được thiết kế lại, tạo ra hệ thống an toàn tuyệt vời. Đặc biệt, chiếc mui trần 300 CE-24 Cabriolet có thêm bộ phận bảo vệ đặt phía sau hàng ghế sau, tự động bung lên trong vòng 0,3 giây khi xảy ra sự cố lật xe. Ở điều kiện bình thường, bộ phận này đảm nhiệm công việc làm tựa đầu cho các thượng đế ngồi ghế sau.

Bộ mui mềm gây ấn tượng nhờ các chi tiết kỹ thuật đậm đà bản sắc Mercedes. Xếp được gọn gàng, hoạt động với độ chính xác cao, cân nặng chỉ 43 kg, bộ mui là một công trình phức hợp hoàn hảo của 27 bộ phận liên kết, 34 mối nối, và chỉ cần chỗ cư ngụ không đáng kể khoảng 80 lít. Bởi vậy, xe vẫn có được chỗ để hành lý tương đối rộng rãi. Bên dưới nắp capô 300 CE-24 Cabriolet là động cơ mang mã hiệu M 104. Trái tim 6 xylanh

cung cấp cho chiếc mui trần 4 chỗ sức mạnh 162 kW tại vòng tua máy 6.400 vòng/phút. Sáu tháng sau khi loạt sản xuất đầu tiên rời dây chuyền nhà máy, 300 CE-24 Cabriolet nhận được gói trang bị tiêu chuẩn cao cấp hơn, gồm túi khí cho người lái, gương hậu điều chỉnh điện...Xe cũng được lắp đặt khóa vi sai và bộ hộp số 5 cấp.

Năm 1993, để hoàn thiện sự thích nghi với...thời cuộc, 300 CE-24

Những chiếc mui trần dòng 124 series (sau này là E-Class) xuất hiện trong khoảng thời gian từ 1991 đến 1997. Không chỉ được đánh giá cao về chất lượng, kỹ thuật, tính năng an toàn, lựa chọn động cơ phong phú, những chiếc mui trần này còn sở hữu đường nét thiết kế mượt mà, sống động. Tất cả tạo nên một phong cách cabriolet thanh lịch, trẻ trung và đầy cá tính.

Cabriolet cùng anh em trong dòng 124 series được nâng cấp như tất cả các dòng Mercedes khác. Thay đổi đáng chú ý là bộ lưới tản nhiệt mới có đường viền mạ crôm hẹp hơn, biểu tượng ngôi sao 3 cánh truyền thống được đặt lên nắp ca-pô giống như chiếc saloon S-Class. Cụm đèn hậu, ốp cản sau được chỉnh trang lại, để nhìn hơn, thanh lịch hơn. Nội thất xe có nét đặc trưng riêng. Các tông màu, chất liệu bọc được tỉ mỉ lựa chọn nhằm tạo ra không gian bên trong tĩnh lặng và ấm áp. Nhờ những điều chỉnh mới, bạn sẽ nhận thấy hương vị quý tộc của 300 CE-24 Cabriolet từ cách xa 10 dặm.

Không chỉ thổi làn hơi tươi trẻ ở ngoại thất và nội thất, Mercedes còn cung cấp nhiều phiên bản động cơ khác nhau cho chiếc Cabriolet. Bên trong xe, loại động cơ 3,0 lít đã bị thay thế bởi động cơ 6 xylanh 3,2 lít áp dụng công





nghe 4 van trên mỗi xylanh. So với mẫu tiền nhiệm, động cơ 3,2 lít có công suất hầu như không thay đổi, nhưng lại dễ dàng đạt được ngay tại vòng tua máy thấp. Lượng mômen xoắn cũng cao hơn, trong khi khí thải và tiếng ồn giảm đi rõ rệt.

Mercedes cung cấp cả động cơ 4 xylanh cho chiếc Cabriolet, với giá thành rẻ hơn nhiều đồng nghiệp 6 xylanh. Động cơ mới có dung tích 2,2 lít cho công suất 136 kW. Phiên bản động cơ này từng xuất hiện từ cuối năm 1992 và trang bị trên tất cả các thành viên khác của dòng 124 series.

Chiếc Cabriolet tiếp tục được bổ sung phiên bản 2,0 lít của động cơ 4 xylanh, nhưng dành riêng cho thị trường Ý, Hy Lạp và Bồ Đào Nha. Đây là phiên bản động cơ có công suất 100 kW và đã xuất hiện trên những chiếc Coupé xuất khẩu trước đó.







Số liệu sản xuất của Mercedes-Benz 124 series Cabriolet:

Model	Mã hiệu nội bộ	Thời gian (tiền sản xuất - kết thúc)	Số lượng
300 CE-24 Cabriolet	A 124 E 30/2	1990-1993	6.343
E 200 Cabriolet	A 124 E 20/2	1993-1997	6.922
E 220 Cabriolet	A 124 E 22	1992-1997	8.458
E 320 Cabriolet	A 124 E 32	1992-1997	12.229
E 36 AMG Cabriolet	A 124 E 36	1993-1997	*
Tổng số			33.952

Cũng trong năm 1993, thuật ngữ E-Class được đặt cho dòng 124 series, trong đó ký tự "E" không còn dùng mô tả loại động cơ phun xăng, mà sử dụng để chỉ một phân hạng xe. Nếu như S-Class chỉ phân hạng cao cấp và C-Class chỉ phân hạng thấp hơn thì E-Class là dòng xe...chơi với ở giữa. Các phân hạng được định danh bằng một chữ cái đại diện kèm sau đó là cụm gồm 3 chữ số chỉ dung tích động cơ. Theo cách gọi mới, những chiếc Cabriolet dòng 124 series lần lượt được biết đến với cái tên E 220 Cabriolet và E 320 Cabriolet.

Ít lâu sau, một phiên bản mạnh mẽ hơn, thể thao hơn có tên E 36 AMG được cung cấp để thỏa mãn đam mê vui chơi của người yêu Mercedes và...tốc độ. Ngoài động cơ AMG 3,6 lít công suất 195 kW, chiếc Cabriolet đầu đàn mới sở hữu nhiều trang bị khác, xứng tầm phiên bản tính năng cao. Tầm hướng gió trước, ốp hông, ốp cản sau sơn cùng màu thân xe và được thiết kế để tạo sự

kết hợp hài hòa với các bộ phận bên ngoài. Phiên bản mới cũng được nhận ra dễ dàng nhờ bộ mâm hợp kim AMG đường kính 43,2 cm.

Đầu năm 1994, phiên bản E 200 Cabriolet gia nhập danh mục sản phẩm cung cấp cho thị trường nội địa, thay vì chỉ phục vụ mục đích xuất khẩu. Xe có mức giá thấp hơn hẳn phiên bản trang bị động cơ 2,2 lít nhưng thiếu đi mâm hợp kim, nội thất bọc da, ghế sưởi...Nếu muốn, khách hàng phải vui vẻ chi thêm cho các món đồ sành điệu này.

Được duy trì sản xuất đến tháng 7/1997, E-Class Cabriolet là biến thể cuối cùng của dòng 124 series. Tổng số E-Class Cabriolet bán ra thị trường đạt 33.952 chiếc, trong đó 15.380 chiếc trang bị động cơ 4 xylanh, 18.572 chiếc trang bị động cơ 6 xylanh. Sau hơn 10 năm nhìn lại, những chiếc mũ trần dòng 124 series vẫn được đánh giá là "mặt hàng" thành công và mang lại nhiều tiếng thơm cho Mercedes. **OTO**





NISSAN

SKYLINE GT-R

- Quang Huy -

HUYỀN THOẠI GODZILLA

Những ai đã từng xem loạt phim Fast & Furious hay chơi các phiên bản game Need For Speed, Gran Turismo chắc hẳn đều biết đến cái tên Nissan Skyline GT-R. Cùng với Toyota Supra và Mazda RX7, Skyline là một trong những chiếc xe thể thao Nhật Bản nổi tiếng nhất, đặc biệt là với dân độ xe đường phố, những tay đua thi đấu cho các giải đấu không chuyên nghiệp hay các cuộc đua tốc độ. Cho dù Nissan GT-R đã trở thành một dòng xe độc lập, nhưng huyền thoại về Skyline chắc sẽ còn ở mãi trong tim những tín đồ thể thao, tốc độ.

Thế hệ GT-R đầu tiên được sản xuất vào năm 1969-1972. Sau 16 năm gián đoạn kể từ thế hệ Skyline KPGC110 năm 1972, việc sản xuất GT-R được khôi phục vào năm 1989 với sự ra đời của R32 Skyline. Chiếc xe này đã được tạp chí Wheels của Úc đặt nickname

là "Godzilla" trong số tháng bảy năm 1989 và cái tên đã gắn liền với nó cho đến ngày nay. Thế hệ R32 GT-R đã khiến mọi người phải ngạc nhiên khi hoàn toàn thống trị tất cả các giải đua xe tại Nhật Bản, giành chiến thắng cả 29 lần trong 29 cuộc đua liên tiếp. GT-R đồng thời giành chức vô địch giải JTC class A 4 năm liên tiếp, và cũng rất thành công trong giải Touring Car Championship của Úc những năm 1990-1992, trước khi bị cấm thi đấu vào năm 1993. Skyline GT-R (R33) là chiếc xe sản xuất hàng loạt đầu tiên hoàn thành một vòng đua ở đường đua Nürburgring huyền thoại trong thời gian dưới tám phút.

Trong nhiều năm liền, Skyline GT-R là lá cờ đầu của Nissan trong các giải đua, là nơi để hãng giới thiệu nhiều công nghệ tiên tiến bao gồm hệ thống 4WD ATTESA-ETS và Super-HICAS. So với các đối thủ đến từ châu Âu của mình, Nissan GT-R có một mức giá khá

rẻ với những gì mà nó có thể làm được (khoảng 31.000 USD cho các thế hệ từ R34 trở về trước và khoảng 80.000 USD cho thế hệ Nissan GT-R R35 đang được sản xuất). Ngày nay, chiếc xe được sử dụng phổ biến cho thể thức đua Drag, đua theo vòng, tính thời gian và các sự kiện được tổ chức bởi các tạp chí Tuning. GT-R đã chiến thắng trong giải đua tính thời gian Tsukuba được tổ chức tại Nhật Bản năm 2007 (9 trong số 15 xe đứng đầu là GT-R). Việc sản xuất Skyline GT-R chính thức bị ngừng vào tháng 8 năm 2002. Hiện tại chiếc xe chỉ được biết đến dưới cái tên GT-R, còn "Skyline" đã được cắt bỏ, như vậy GT-R đã trở thành một dòng xe độc lập, không chỉ là phiên bản thể thao của Skyline như trước nữa.

Nissan Skyline GT-R không được sản xuất ngoài Nhật Bản, và chỉ xuất khẩu sang một vài thị trường như Úc và Anh, vào năm 1991, và New Zealand trong những năm 1999-2001. Mặc dù



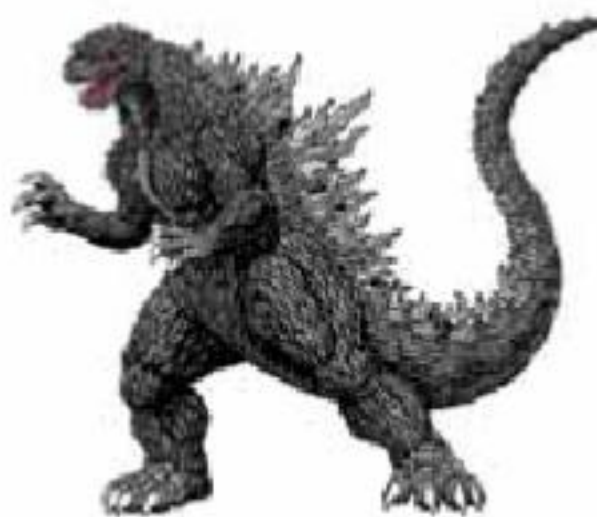
vậy, chiếc xe đã trở thành một huyền thoại trong thế giới xe thể thao trên toàn thế giới. Nó thậm chí còn nổi tiếng trong điện ảnh qua loạt phim Fast & Furious, các trò chơi tốc độ như Gran Turismo hay Need For Speed và bộ truyện tranh Initial D. Chiếc xe đã được "Mr Châm chọc" Jeremy Clarkson nhận xét là "một trong những chiếc xe tốt nhất trên thế giới" và được Top Gear đặt danh hiệu "Đóng góp duy nhất cho Nhật Bản trong thế giới siêu xe".

6 thế hệ oai hùng nhà Skyline

Tên Skyline có nguồn gốc từ công ty Prince, nơi phát triển và bán



các dòng Skyline sedan trước khi sáp nhập với Nissan-Datsun. GT-R là viết tắt của Gran Turismo Racer. Người Nhật đã sử dụng tiếng Anh khi đặt tên xe vào thời gian đó để nâng cao hơn nữa doanh số bán hàng. Thế hệ đầu tiên của GT-R, chiếc S54 2000 GT-B, đứng thứ hai trong cuộc đua đầu tiên vào năm 1964. Sự phát triển tiếp theo của GT-R, chiếc PGC10 2000 GT-R 4 cửa, giành được 33 chiến thắng trong vòng một năm rưỡi tham gia đua. Thế hệ GT-R gốc cuối cùng, chiếc KPGC110 2000GT-R, sử dụng động cơ S20 6 xi lanh thẳng hàng 160 hp (120 kW) từ chiếc 2000 GT-R. Do cuộc khủng hoảng năng lượng thế giới, chỉ có



197 chiếc được sản xuất. Mặc dù được phát triển cho những cuộc đua nhưng chiếc xe lại không hề tham gia một cuộc đua lớn nào. Phiên bản gốc của chiếc xe hiện đang nằm tại bảo tàng của Nissan tại Zama.

Skyline GT-R trở lại vào những năm 1990 với thế hệ R32 và nhanh chóng trở nên nổi tiếng với hệ dẫn động 4 bánh và khối động cơ 6 xi lanh thẳng hàng RB-26DETT mạnh mẽ và bền bỉ. Hai thế hệ R33 và R34 tiếp theo vẫn giữ nguyên những đặc điểm trên cho đến khi ngừng sản xuất vào năm 2002. Sau 5 năm, tại triển lãm Tokyo Motor Show năm 2007,

Nissan giới thiệu thế hệ GT-R đời mới. Dưới mã hiệu R35, chiếc xe đã phá vỡ nhiều truyền thống của các thế hệ trước. Là chiếc GT-R đầu tiên không dựa trên nền tảng Skyline, chiếc xe cũng lần đầu tiên được lắp động cơ V6 thay vì 6 xi lanh thẳng hàng. Đặc biệt, đây là thế hệ đầu tiên được bán trên toàn thế giới.

Trải qua nhiều thế hệ, nhiều phiên bản đặc biệt khác nhau với những sửa đổi bổ sung nâng cao hiệu suất đã được giới thiệu và phân phối bởi Nissan và chi nhánh thể thao của hãng là Nismo (Nissan Motorsport).



Sản xuất: 1969-1972
Kiểu thân xe: sedan, 2 cửa coupe
Kiểu bố trí động cơ: Phía trước
Kiểu động cơ: 2.0L 160 mã lực (120 kW) I6
Hộp số: số tay 5 cấp

THẾ HỆ 1 (1969-1972)

Chiếc Skyline GT-R đầu tiên, được biết đến với tên mã PGC10, được giới thiệu vào ngày 4 tháng 2 năm 1969. Nó xuất hiện với kiểu thân xe sedan sau khi ra mắt công chúng tại Tokyo Motor Show lần thứ 15. Xe được trang bị động cơ S20 2.0L DOHC, 6 xy-lanh thẳng hàng, công suất cực đại 160 hp (120 kW) tại 7.000 vòng / phút và mô men xoắn 118 Nm. Chiếc xe sử dụng hộp số sàn 5 cấp và dẫn động cầu sau. Tháng Ba 1971 hãng công bố phiên bản coupe với tên mã là KPGC10. Tổng cộng đã có 1.945 chiếc PGC và KPGC10 Skyline GT-R được sản xuất.

THẾ HỆ THỨ 2 (1972-1977)

Thế hệ thứ 2 với tên mã C110, được chính thức bán vào năm 1973, sau khi được giới thiệu tại triển lãm Tokyo một năm trước. Chiếc xe được trang bị động cơ 1.989 cc S20 I6 thế hệ thứ hai, GT-R sử dụng hộp số sàn 5 cấp và dẫn động cầu sau. Thật không may, thế hệ thứ hai của GT-R không thành công. Cuộc khủng hoảng nhiên liệu vào đầu thập niên 70 đã giết chết nhu cầu của thị trường dành cho những chiếc xe thể thao. Chỉ có 197 chiếc xe được sản xuất trong suốt vòng đời ngắn ngủi của nó. Đây là thế hệ GT-R cuối cùng cho đến khi GT-R R32 được sản xuất vào năm 1989.

Kiểu thân xe: sedan, coupe
Động cơ: đặt trước, dẫn động bánh sau
Kiểu động cơ: I6 2.0L
Hộp số: số tay 5 tốc độ

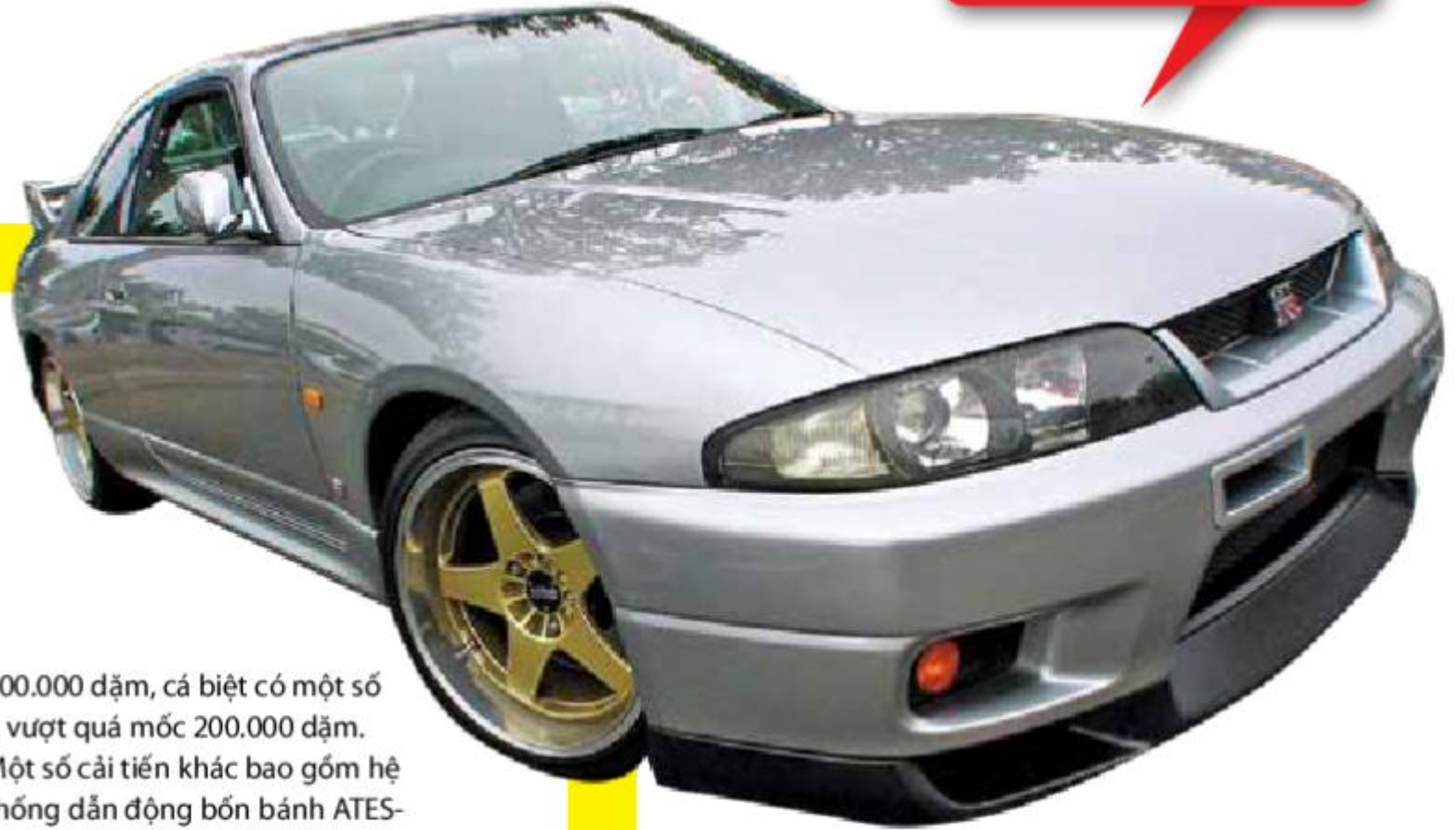


THẾ HỆ 3 (1989-1994)

Năm 1989, Nissan hồi sinh GT-R, nhưng lần này dựa trên một chiếc Skyline hoàn toàn khác biệt. Với mã hiệu R32, chiếc xe đã đặt ra nhiều chuẩn mực ảnh hưởng tới tận chiếc R35 ngày hôm nay: hệ thống dẫn động 4 bánh và động cơ 6 xy- lanh tăng áp kép. Trái tim của chiếc xe, khối động cơ RB26DETT cho công suất cực đại 280 mã lực và mô men xoắn đạt 353 N/m. Tuy nhiên, khi thử nghiệm công suất thực trên máy Dyno, nó có thể đạt mức gần 330 mã lực. Việc giảm công suất này nhằm đáp ứng tiêu chuẩn giới hạn động cơ không quá 286 mã lực ở Nhật. RB26DETT đã trở thành một huyền thoại trong thế giới xe về độ bền và sức mạnh của nó. Mặc dù dung tích chỉ có 2,6 lít và các xi lanh được bố trí thẳng hàng, nhưng cỗ máy này có thể đạt tới 600 mã lực (khi độ) mà không cần phải thay đổi bất cứ bộ phận gì trong động cơ. Thậm chí, nếu độ "tới bến", công suất động cơ có thể đạt đến hơn 1 megawatt (hơn 1340 mã lực). Nhiều động cơ đã chạy được hơn

100.000 dặm, cá biệt có một số ít vượt quá mốc 200.000 dặm. Một số cải tiến khác bao gồm hệ thống dẫn động bốn bánh ATES-SA-ETS và phanh đĩa trên cả bốn bánh. R32 đạt được nhiều thành công hơn thế hệ tiền nhiệm C110 với 43910 chiếc được bán ra và chiến thắng liên tiếp 29 cuộc đua trong vòng đời 6 năm.

Kiểu thân xe: coupe
Kiểu dẫn động: dẫn động bốn bánh
Động cơ: I6 2.6L RB26DETT
Hộp số: số tay 5 tốc độ



Kiểu thân xe: coupe
Kiểu dẫn động: bốn bánh
Động cơ: 2,6 L RB26DETT I6
Hộp số: số tay 5 cấp



THẾ HỆ 4 (1995-1998)

Thế hệ R33 xuất hiện năm 1995 với hệ động lực không có thay đổi gì lớn so với R32. Mômen xoắn của động cơ được tăng lên chút ít, cộng với hình dáng khí động học làm chiếc xe có tốc độ tối đa và thời gian tăng tốc cao hơn R32. Đặc biệt lần đầu tiên hệ thống chống trượt được trang bị cho Skyline.



THẾ HỆ 5 (1999-2002)

Các R34 Skyline GT-R được sản xuất vào tháng 1 năm 1999 với động cơ không thay đổi so với các phiên bản trước, chỉ có một điểm khác là mômen xoắn được tăng lên thành 392 N/m. Đây là chiếc xe ưa thích của nhân vật Brian trong loạt phim Fast & Furious.

Một tính năng mới trên R34 GT-R là màn hình hiển thị LCD 5.8" đa chức năng trên bảng điều khiển trung tâm, giúp cung cấp thông tin về các chỉ số của động cơ xe như áp suất turbocharger (tối đa 1,2 bar), dầu và nhiệt độ nước... Ngoài ra chiếc xe đưa vào thêm tùy chọn bộ đếm thời gian hoàn thành một vòng đua. R34 GT-R có trục cơ sở ngắn hơn để đáp ứng mỗi quan tâm của những khách hàng ưa chuộng sự gọn gàng.

Giống như R33, R34 GT-RV-Spec được trang bị hệ thống Pro ATTESA E-TS và một LSD hoạt động ở phía sau, trong khi phiên bản tiêu chuẩn GT-R không có. GT-R V-spec có hệ thống treo thấp hơn và cánh đuôi bằng sợi carbon, được thiết kế để làm tăng tính năng



Kiểu thân xe: coupe
Kiểu dẫn động: bốn bánh
Động cơ: 2.6 L RB26DETT 16
Hộp số: số tay 6 cấp

khí động học. Một phiên bản đặc biệt khác của R34 GT-R là M-spec. Nó tương tự như V-spec, nhưng có nội thất da với ghế sừng cho chỗ ngồi phía trước. Các phiên bản V-Spec cũng được nhập khẩu vào thị trường Anh với một số điều chỉnh. Chúng được lắp thêm 3 hệ thống làm mát dầu, thay đổi ECU, nội thất da Connolly, bodykit khuếch tán, treo cứng hơn, thêm nhiều tính năng ở màn hình hiển thị trên xe.



Series đặc biệt cuối cùng của thế hệ R34 là Z-tune. Chỉ có 20 chiếc xe được sản xuất. Động cơ được nâng lên 2.8L, công suất được giới hạn ở 500 mã lực có thể đạt tới 8.000 vòng / phút. Hệ thống tăng áp được cung cấp bởi hãng IHI, Nhật Bản. Phiên bản thứ hai của Z-tune được gọi là Z2 với thân xe được thiết kế gần giống với chiếc xe đua Nismo GT500, với khe hút gió trên mui xe và chắn



bùn, cũng như các chắn bùn rộng để phù hợp với các bánh xe rộng hơn. Toàn bộ series Z-Tune được lắp ráp hoàn toàn thủ công. Mặc dù Nismo có kế hoạch sản xuất 20 xe, trên thực tế chỉ có 19 chiếc tồn tại với 2 trong số đó là concept. Z-Tune được coi là chiếc GT-R đắt nhất và hiếm nhất (giá cho một số xe có thể vượt qua ngưỡng 180.000 USD) từng được chế tạo.

THẾ HỆ 6 (2007-NAY)

Sau 5 năm kể từ ngày chiếc GT-R R34 dừng sản xuất, tại triển lãm Tokyo năm 2007, Nissan lại một lần nữa hồi sinh GT-R. Chiếc xe được chính thức bán tại Nhật vào 06/12/2007, tại Mỹ vào 04/07/2008, và bán rộng khắp trên thế giới vào 03/2009.

cơ VR38DETT V6 3.8L tăng áp kép Twin Turbo do Ishikawajima-Harima Heavy Industries (IHI) cung cấp. VR36DETT có công suất cực đại lên tới 485 mã lực (362 kW) và mômen xoắn đạt 588 Nm nhưng vẫn đáp ứng được tiêu chuẩn khí thải của California ULEV. Với sức mạnh đó, chiếc xe nặng 1730kg chỉ mất khoảng 3,2 giây để tăng tốc từ 0 lên 100km/h trong và đạt tốc độ tối đa 313,8 km/h. Đối với



Nissan GT-R, mặc dù không còn mang tên "Skyline", nhưng nó vẫn mang trong mình những di sản của các thế hệ Skyline Nissan GT-R từ R32. Chiếc xe vẫn có hệ dẫn động 4 bánh và động cơ twin-turbo 6 xi lanh. Hệ thống HICAS đã được bỏ, và động cơ RB26DETT I6 được thay thế bởi cỗ máy V6 VR38DETT hoàn toàn mới. Do được coi là chiếc xe kế nhiệm R34 GT-R nên mã khung gầm cho phiên bản hoàn toàn mới được đặt là CBA-R35, hay gọi tắt là 'R35'. GT-R mới cũng được người yêu xe gọi với nickname Godzilla giống như những thế hệ tiền nhiệm của nó.

Nissan GT-R được trang bị động

phiên bản sản xuất tại Nhật, Nissan giới hạn công suất xe ở 280 mã lực bằng một hệ thống đặc biệt dựa trên công nghệ GPS. Khi chiếc xe đi ngoài phố, hệ thống này sẽ tự động giới hạn công suất để tuân thủ luật của Nhật. Chỉ đến khi chủ xe lái chiếc xe tới một trong những trường đua được Nissan chỉ định sẵn, hệ thống này mới mở công suất của xe về mức 485 mã lực. Nổi bật R33 GT-R, chiếc xe từng hoàn thành một vòng của đường đua Nürbergring trong thời gian 7 phút 38 giây và đứng vào bảng vàng các xe hoàn thành một vòng đua trong thời gian nhanh nhất. **OTO**



Kiểu thân xe coupe

Kiểu dẫn động: dẫn động 4 bánh

Khung sàn: Premium Midship

Động cơ: VR38DETT 3.8L twin-turbo V6

Hộp số: 6 tốc độ bán tự động ly hợp kép



GT-R ĐỘT PHÁ TRONG THIẾT KẾ CỦA NISSAN

Giám đốc sáng tạo của Nissan, ông Shiro Nakamura, đã so sánh GT-R mới với các robot khổng lồ trong series phim hoạt hình nổi tiếng của Nhật Gundam. Ông cho biết: "GT-R là chiếc xe đặc biệt vì nó không chỉ đơn giản là một bản sao của những chiếc siêu xe đến từ châu Âu, nó phải thực sự phản ánh văn hóa Nhật Bản". Nakamura lưu ý rằng những đường nét thiết kế sắc cạnh và các khe hút gió lấy ý tưởng từ robot Gundam. Các nhà thiết kế từ Mỹ đảm nhận phần sau hông của chiếc xe, trong khi các nhà thiết kế châu Âu tạo nên những đường nét của mũi xe. Polyphony Digital, tác giả của series game đua xe Gran Turismo, đã tham gia vào dự án R35. Họ thiết kế màn hình hiển thị đa chức năng của GT-R. Với thế hệ R35, Nissan đã chính thức có một đại diện tham gia vào thế giới siêu xe. Chiếc xe giống như một chú Robot Gundam, sẵn sàng tuyên chiến với các đầu thủ sừng sỏ khác đến từ Lục địa già.



ĐỘNG CƠ V6 VÀ V8 MỚI CỦA MERCEDES-BENZ MẠNH HƠN & TIẾT KIỆM HƠN

VỚI NỖ LỰC KHÔNG NGỪNG ĐƯA RA NHỮNG
CẢI TIẾN ĐỂ PHỤC VỤ CHO NHU CẦU NGÀY
Càng KHẮT KHE CỦA KHÁCH HÀNG, CŨNG
NHƯ XÂM NHẬP VÀO THỊ TRƯỜNG XE XANH
VỒN ĐANG SÔI ĐỘNG. MERCEDES-BENZ ĐÃ
CÔNG BỐ CHI TIẾT KỸ THUẬT CỦA CÁC
DÒNG ĐỘNG CƠ MỚI V6 VÀ V8 VỪA MẠNH
MẼ, VỪA TIẾT KIỆM NHIÊN LIỆU HƠN.

- PHƯƠNG PHẠM -



Hai phiên bản V6 3.5L và V8 4.7L đều được cải thiện rõ rệt về công suất và hiệu suất nhiên liệu, sẽ được ứng dụng trên các mẫu xe Mercedes-Benz trong năm nay. Dòng động cơ V6 dung tích 3,5 lít mới của Mercedes có công suất tăng thêm 38 mã lực, trong khi tiêu thụ tiết kiệm hơn 24% nhiên liệu. Còn dòng động cơ V8 dung tích 4,7 lít mới cũng đạt công suất cao hơn 43 mã lực và tiết kiệm hơn 22% nhiên liệu tiêu thụ. Đây là một con số đáng kể trong nỗ lực đưa những chiếc xe Mercedes-Benz ngày càng “xanh” hơn. “Với bộ động cơ trên, khách hàng sẽ vẫn được trải nghiệm cảm giác lái thoải mái và an toàn tương tự như đang sử dụng động cơ V8 dung tích 4.7L”, đại diện phía Mercedes-Benz cho biết.

Các dòng động cơ V6 3.5 và động cơ V8 5.5 hiện nay có công suất lần lượt là 268 và 382 mã lực. Trong khi đó, dòng động cơ V6 3.5 sau khi được cải tiến đạt công suất 306 mã lực cùng mô-men xoắn tối đa 370 Nm. Dòng động cơ V8 4.7

tăng áp kép đạt công suất 435 mã lực cùng mô-men xoắn tối đa 700 Nm.

Ngoài ra các động cơ này cũng rất mạnh mẽ khi động cơ V8 mới đạt mô-men xoắn 600 Nm ở tốc độ tua chỉ 1.600 vòng/phút và mô-men xoắn tối đa ở 1.800 vòng/phút. Trong khi đó, động cơ V6 mới đạt mức mô-men xoắn tối đa ở tốc độ tua từ 3.500 đến 5.250 vòng/phút. Đi ngược lại với suy nghĩ một động cơ muốn nhanh và mạnh thì phải ăn xăng, hiệu suất tiêu thụ nhiên liệu của hai dòng động cơ mới này lại đạt mức ấn tượng: động cơ V6 mới nay tiêu thụ nhiên liệu ở mức 9,15 lít/100 km còn động cơ V8 mới ăn 11,45 lít nhiên liệu/100km. Đây không phải là con số mơ ước nữa mà đã trở thành hiện thực dưới bàn tay của các kỹ sư Mercedes-Benz.

Mercedes có bí quyết để tạo nên sự cải thiện rõ rệt cho động cơ của hãng. Đầu tiên là nhờ có công nghệ phun nhiên liệu trực tiếp và hệ thống nạp cưỡng bức cũng giúp động cơ twin-turbo V8 nâng cấp cả về công suất và hiệu



suất. Cơ chế hoạt động cường bức tăng áp kép giúp động cơ V8 mới mạnh hơn và tiêu thụ ít nhiên liệu hơn. Hệ thống phun nhiên liệu và đánh lửa đa điểm cũng là yếu tố giúp tăng cường hiệu quả nhiệt cho động cơ. Góc nghiêng của động cơ V6 đã giảm từ 90° xuống còn 60°

Bên cạnh đó, hệ thống stop-start cũng đóng góp một phần trong thành quả nâng cấp động cơ của Mercedes. Phiên bản V8 dự kiến sẽ được sử dụng đầu tiên trên các mẫu S-Class và CL-Class trong năm nay, tuy nhiên nhà sản xuất chưa tiết lộ sẽ ứng dụng phiên bản V6 cho mẫu xe nào. Theo dự đoán của các chuyên gia, động cơ V6 có thể sẽ xuất hiện trên mẫu E-Class, bao gồm các biến thể sedan, coupe, wagon và cabrio.

"Chúng tôi hi vọng, sau khi ra mắt thị trường, khách hàng sẽ hoàn toàn hài lòng với những bộ động cơ mới của hãng. Mercedes-Benz sẽ luôn nỗ lực hết sức để mang lại cho người dùng những chiếc xe sang trọng, tiết kiệm nhiên liệu

và thân thiện với môi trường", phía Mercedes-Benz cho biết.

Được biết, hai động cơ V8 và V6 mới sẽ hiện diện cùng dòng động cơ mới công bố trước đó là M157 AMG V8 tăng áp kép dung tích 5,5 lít vốn cũng ứng dụng các công nghệ tương tự để đạt công suất 571 mã lực cùng mô-men xoắn tối đa 900 Nm với mức tiêu thụ nhiên liệu ấn tượng là 12,85 lít/100km. Động cơ này sẽ được lắp cho chiếc S63 AMG trình làng trong năm nay.

Với những thành tựu liên tục đạt được trong thời gian gần đây, Mercedes-Benz ngày càng chứng tỏ mình là một trong những nhà sản xuất ô tô hàng đầu thế giới. Với nỗ lực tạo ra những chiếc xe có hiệu suất cao đi cùng với mức tiêu thụ nhiên liệu hiệu quả, sân chơi "xe xanh" đang ngày càng sáng sủa hơn cho nhà sản xuất ô tô đến từ Đức. Hai động cơ V6, V8 sẽ mở ra một bước tiến mới về hiệu suất nhiên liệu cũng như sức mạnh cho các dòng xe sang.



Đặc điểm kỹ thuật	Động cơ V6	Động cơ V8
Dung tích	3499 cc	4663 cc
Công suất	306 mã lực	435 mã lực
Momen xoắn tối đa	370 Nm ở 5250 rpm	700 Nm ở 1800 rpm
Mức tiêu hao nhiên liệu	9,15 lít / 100km	11,45 lít / 100km
Đường kính xi lanh	92,9 mm	





SẢN PHẨM BẢO VỆ KHÔNG GIAN 303

" KEM CHỐNG NẮNG SPF 40 ... CHO ĐỒ DÙNG CỦA BẠN"

AEROSPACE PROTECTANT™

1. "303" là giải pháp ngăn ngừa tia cực tím mạnh mẽ nhất dành cho nhựa vinyl. Việc sử dụng "303" thường xuyên sẽ ngăn chặn được sự bạc màu và xuống cấp do tác động của tia cực tím. Nó thực sự giống như "kem chống nắng SPF 40 ... cho đồ dùng của bạn".
2. "303" bảo vệ nhựa vinyl khỏi bụi bẩn, dầu mỡ, nhựa cây và các vết ố, duy trì được tính năng ban đầu của bề mặt nhựa.
3. "303" phục hồi màu sắc và độ bóng đã bị mất. Giúp các đồ dùng bằng nhựa đã bạc màu lại trông như "mới xuất xưởng" ... và sử dụng thường xuyên sẽ giữ được màu lâu phai.
4. "303" giúp bề mặt nhựa vinyl sạch lâu hơn, tẩy sạch dễ dàng hơn.
5. Để sử dụng: chỉ cần xịt lên và lau khô.
6. An toàn đối với cao su, nhựa, thủy tinh và sơn.



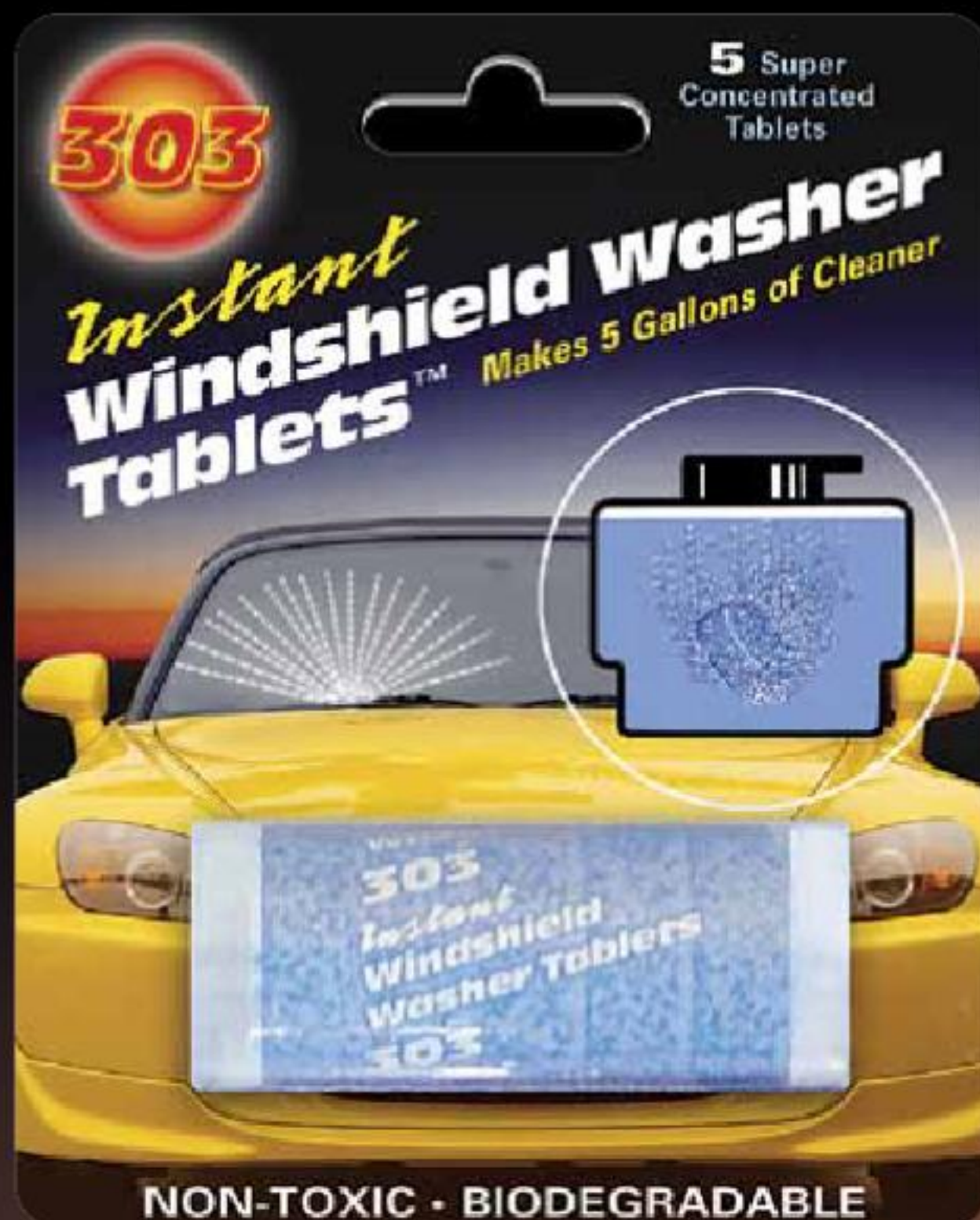
Bảo dưỡng: để tránh tối đa tác động xấu của tia tử ngoại nên sử dụng "303" định kỳ sau 30 - 45 ngày phơi nắng

Sản phẩm bảo vệ không gian 303 có thể ứng dụng cho các mũ rời bằng nhựa vinyl, các cửa sổ bằng nhựa vinyl trong, các lớp bọc ghế, các vòng bít cửa PDM và thân xe, các đầu lọc của tấm chắn bùn, các lớp ghế thảm trải sau xe con bằng da vinyl, đồ trang trí bằng nhựa, lớp xe.



SẢN PHẨM BẢO VỆ CẦN GẠT NƯỚC - 303 PRODUCTS WIPER TREATMENT

Giúp cao su không bị lão hóa, giữ cho cần gạt nước luôn mềm, không gây ồn, không bị giật và không để lại vết nước khi sử dụng cần gạt. Giúp cho cần gạt hoạt động tốt trong suốt tuổi đời sử dụng.



VIÊN NƯỚC RỬA KÍNH CỦA 303 PRODUCTS - INSTANT WINDSHIELD WASHER TABLETS 303

- * Được cô đặc ở dạng viên, rất tiện lợi cho việc cất giữ trong hộp xe
 - * Chỉ cần đổ nước là đầy bình chứa nước rửa kính trong xe và thả một viên nước rửa kính vào, rất thuận lợi và tiết kiệm.
 - * Có chứa những thành phần hóa học chuyên dụng cho việc tẩy rửa sạch khỏi dầu, xác chết côn trùng bám trên kính và giữ cho kính luôn sáng bóng.
 - * Không chứa những thành phần độc hại làm ô nhiễm môi trường, tự hủy sinh hóa, không làm hỏng cao su hay sơn xe
- Chỉ cần thêm nước là, bạn đã có loại nước rửa kính xe chất lượng tốt nhất.

303 AEROSPACE PROTECTANT™



NHÀ PHÂN PHỐI ĐỘC QUYỀN TẠI VIỆT NAM:

Công ty TNHH Đầu tư, Thương mại, Tư vấn và Chuyển giao Công nghệ GmG
 Địa chỉ: 185 Bà Triệu - Quận Hai Bà Trưng - Hà Nội
 Điện thoại: (04). 3 974 4118 / 3 974 4132 * Fax: (04). 3 974 3898
 Hotline: 0974.626.686
 Email: admin@gmgvn.com
 Website: www.GmGvn.com

ĐẠI LÝ PHÂN PHỐI SẢN PHẨM 303 PRODUCTS TẠI TP. HỒ CHÍ MINH:

Công ty TNHH TM DV Thuận Lân Xưởng sửa chữa ô tô Thuận Lân
 Địa chỉ: 163 Đinh Tiên Hoàng - Phường Đa Kao - Quận 1 - TP Hồ Chí Minh
 Điện thoại: (08). 3 822 3135/3 820 6675 * Fax: (08). 3 820 0948
 Hotline: 0913.196.856 * Email: thuanlancom@yahoo.com.vn

ĐẠI LÝ PHÂN PHỐI SẢN PHẨM 303 PRODUCTS TẠI TP. HÀ NỘI:

Công ty TNHH Phân phối Song Long
 Xưởng Song Long Chăm sóc xe hơi và Rửa xe chuyên nghiệp
 Địa chỉ: 25/71 Lê Văn Lương - Trung Hoà - Nhân Chính - Hà Nội
 Điện thoại: (04). 3 556 9872 * Hotline: 0913.215.586



Nissan Elgrand
Vua của dòng Minivan



FREIGHTLINER
Coronado 2010
ĐẲNG CẤP ĐƯỜNG TRƯỜNG

TẢI & BUÝT

NISSAN ELGRAND

VUA CỦA DÒNG MINIVAN

- THUY NGUYEN -



Các dòng xe đều có "lãnh tụ". Với minivan, đó chính là Nissan Elgrand. Thế hệ Elgrand đầu tiên được giới thiệu vào năm 1997, sau đó thế hệ thứ hai chính thức rời dây chuyền sản xuất năm 2002. Gặt hái nhiều thành công trên thị trường, được đánh giá

cao nhờ phong cách ấn tượng và tính năng lái tuyệt vời, Elgrand trở thành mẫu xe phổ biến và là đối thủ cạnh tranh quyết liệt của đồng hương Toyota Alphard và Honda Elysion. Ở Nhật, người ta tán tụng Elgrand bằng danh hiệu "Vua của minivan". Cùng với danh tiếng các thế hệ trước đã vun đắp, Elgrand thế hệ

thứ ba tiếp tục ghi điểm bằng dáng vẻ đường bệ, trịnh trọng mang bản sắc truyền thống. Tiêu thụ nhiên liệu rất kinh tế, hiệu quả. Sự thoải mái, tiện nghi được đánh giá tốt nhất trong phân khúc, với không gian bên trong khiến khách hàng luôn tin rằng mình là Thượng đế. Elgrand sở hữu các trang bị nội





NISSAN ELGRAND

VUA CỦA DÒNG MINIVAN





thất cao cấp, nhằm mang lại sự hài lòng tối đa cho người lái và hành khách. Bước vào xe, bạn sẽ bị hấp dẫn bởi những chiếc ghế đa năng chất lượng cao, đủ thoải mái cho 7 người lớn. Thiết kế ghế ngồi theo phong cách 3 chiều đẩy tính sáng tạo, hữu ích đi kèm chỗ để chân rộng rãi. Khu vực quanh người lái nổi bật với ốp bằng điều khiển màu gỗ thanh lịch. Cụm đồng hồ với những vòng tròn xanh tạo cái nhìn hiện đại và cảm giác thú vị. Màn hình 11 inch có thể thu lại lần đầu tiên được sử dụng trên một chiếc minivan. Người ngồi hàng ghế sau cũng được phục vụ chu đáo bởi hệ thống giải trí Private Theater System dưới sự hỗ trợ của dàn âm thanh Bose® 5.1 Surround Sound System. Các vật liệu cách âm cao cấp biến không gian bên trong thành một thế giới tĩnh lặng.

Elgrand thế hệ thứ ba được chia sẻ cấu trúc gầm bệ với mẫu Nissan Quest R42H dành cho thị trường Mỹ. Ý tưởng chi phối quá trình phát triển là làm sao để khách hàng có thể cảm nhận được sự năng động và sang trọng trên mỗi chi tiết nhỏ. Vóc dáng bên ngoài có sự kế thừa của Elgrand thế hệ trước như cụm đèn trước chia hai tầng, lưới tản nhiệt bề thế với các nan ngang lớn...

Body xe thấp và rộng nhấn mạnh tính ổn định của Elgrand khi vận hành. Các đường viền cửa sổ mạ crôm, cụm đèn sau tạo thành các dải sáng dài gắn với thiết kế ban đầu, bộ mâm hợp kim nhôm được đánh bóng giúp hoàn thiện vẻ ngoài sang trọng và hấp dẫn. Đúng như tên gọi "Vua của minivan", chiếc Elgrand mới được

cung cấp các công nghệ tiên tiến nhất. Danh sách dài về trang bị kỹ thuật có thể kể đến như: Hệ thống kiểm soát hành trình thông minh ICC; hệ thống hỗ trợ lái an toàn; đèn pha xenon; đèn sương mù halogen tích hợp trên cản trước; hệ thống ổn định xe điện tử VDC; phanh chống bó cứng ABS; hỗ trợ phanh khẩn cấp; phân bổ lực phanh điện tử; hệ thống túi khí tiên tiến SRS; cảm biến đo áp suất lốp...

Chiếc Elgrand mới trang bị động cơ VQ35DE được hiệu chỉnh đặc biệt. Với công suất 280 mã lực tại vòng tua 6.400 vòng/phút và mômen xoắn 344 Nm tại 4.400 vòng/phút, trái tim 3,5 lít đủ khả năng mang lại cảm xúc thú vị trên đường cao tốc cũng như trong đô thị. Nissan còn cung cấp động cơ dung tích 2,5 lít mang mã hiệu QR25DE cũng đã được nâng cấp, công suất 170 mã lực tại 5.600 vòng/phút và mômen xoắn 245 Nm tại 3.900 vòng/phút.

Các phiên bản động cơ kết hợp cùng hộp số Xtronic CVT-M6 tạo ấn tượng về hiệu quả hoạt động và tính linh hoạt khi vận hành. Mức phát thải CO₂ giảm đáng kể cho phép Elgrand được xếp vào nhóm xe thân thiện với môi trường.

Nissan đã thông báo kế hoạch đưa chiếc minivan sang trọng của mình tới các đại lý trên toàn nước Nhật kể từ giữa tháng 8. Ngoài ra, trong chiến lược lâu dài, hãng có lẽ cũng sẽ chú ý đến một số thị trường khác như Anh, Australia, New Zealand, Nga và Hồng Kông - những "khu mỏ" nhiều tiềm năng nhưng chưa được chú trọng khai phá. oto

FREIGHTLINER Coronado 2010

ĐẲNG CẤP ĐƯỜNG TRƯỜNG

FREIGHTLINER CORONADO 2010
VỚI VIỆC CẢI TIẾN KIỂU DÁNG KHÍ
ĐỘNG HỌC, TIỆN NGHI CÙNG NHƯ
SỰ MẠNH MẼ MỚI ĐÃ THỰC SỰ
KHẲNG ĐỊNH VỊ THẾ TRONG LÀNG
ĐẦU KÉO HẠNG NẶNG TRÊN TOÀN
THẾ GIỚI.

- K I Ê N Đ I N H -

Chiếc xe tải hạng nặng được giới thiệu phiên bản mới nhất trên đường cao tốc Coronado tại trụ sở Chrome Shop Mafia, Mỹ. "Chiếc Coronado gây được nhiều chú ý với những người có kinh nghiệm trong vận tải hạng nặng, khai thác vận tải hạng nặng, những người muốn một chiếc xe tải mà không chỉ lần lượt đứng đầu và đẳng cấp", ông Melissa Clausen, giám đốc tiếp thị sản phẩm cho xe tải Freightliner cho biết, "kiểu dáng được thiết kế đẹp hơn cả bên trong lẫn bên ngoài, chiếc xe giảm thiểu mức tiêu hao nhiên liệu và nâng cao hiệu suất".

Hãng Freightliner sử dụng công nghệ hãm gió hiện đại để phát triển và trải nghiệm cho xe tải mới. Nhờ đó chiếc Coronado được thiết kế với phong cách mới cùng hiệu quả mới. Mui của chiếc Coronado được cấu tạo bởi một mảnh sợi thủy tinh và nhôm, nhưng vẫn dễ dàng tháo lắp để sửa chữa và chi phí. Ga lăng được làm bằng lưới thép không gỉ, tay gương ống xả đều mạ crôm, tấm mui mạ crôm của chiếc Coronado được thiết kế tăng cường luồng khí trên xe.

Nâng cao hơn nữa khí động học, hình dạng cong của kính chắn gió được chia làm 2 phần của chiếc Coronado tạo độ dốc tốt hơn cho





luồng khí xung quanh, và phía bên trên cabin, sức cản của gió giảm đi. Không khí đi vào hệ thống thông qua hai tấm lưới thép mạ crôm ở hai bên mũi, sự kết hợp chức năng khí động học với cửa hút gió với một phong cách thiết kế hoàn hảo và hữu dụng. Các cửa hút gió được đặt mỗi bên của mũi xe để giảm thiểu xâm nhập của nước, tuyết,

rác rưởi trên đường hoặc bụi bẩn.

Cabin của chiếc Coronado có nhiều đặc điểm nổi bật. Nhiều chi tiết sử dụng hợp kim nhôm nhẹ, có độ bền cao. Cấu tạo vật liệu nhẹ này cho phép lái xe có thể kéo hàng hóa container với trọng tải lớn hơn. Đặc biệt chiếc xe này còn có khóa vi sai giúp chia đều lực kéo tới từng bánh xe



CORONADO

AUTOVINA.VN

<https://tieulun.hopto.org>

FREIGHTLINER **Coronado 2010** ĐẲNG CẤP ĐƯỜNG TRƯỜNG

giúp chiếc Coronado dễ dàng vận hành trên bề mặt đường khó. Thiết kế mới nhất của chiếc Coronado bao gồm hệ thống đèn pha mới được cả hai tiêu chí phong cách và tuổi thọ cao. Mặt đèn pha được làm từ vật liệu composite và gắn với một chiếc chóa đèn pha thiết kế mới. Nhờ đó khả năng chiếu sáng của xe được nâng cao hơn. Để thuận tiện việc thay thế và lắp mới vào xe, đèn pha chỉ sử dụng một bóng đèn duy nhất, nó có sẵn tại bất kỳ cửa hàng phụ tùng để thay thế mà không cần bất kỳ công cụ chuyên dụng nào.

Mui xe có thể nghiêng 90 độ giúp lái xe có thể dễ tiếp cận, kiểm tra dầu mỡ hàng ngày một cách dễ dàng. Đó là nhờ một hệ thống thủy lực đặc biệt giúp mở và đóng mui xe và làm giảm lực để nâng mui xe lên tới 18 kg, cho phép mở mui xe một cách trơn tru, dễ dàng.

Nội thất của xe được trang bị đầy đủ các tiện nghi, bảng điều khiển xe tạo điểm nhấn bởi nó được trang trí bằng gỗ Oregon Burl cùng bộ ghế lái bọc da mang tới cảm giác sang trọng và thoải mái.

Chiếc Coronado cũng có tính năng cập nhật các thông số hoạt động của xe lên màn hình hiển thị đa thông tin. Mặt táp lô được

thiết kế cấu tạo nguyên khối để giảm thiểu lầy cài và điểm ma sát gây tiếng ồn. Bảng điều khiển của chiếc Coronado là một trong những chiếc hoạt động êm ái nhất mà Freightliner từng phát triển. Hệ thống điều khiển, van và công tắc khí nằm ở ngay phía trước rất dễ quan sát và dễ đọc.

Không gian ngủ dành cho lái xe của chiếc Coronado được thiết kế khá sang trọng bao gồm nhiều ngăn tủ để chứa đồ nhiều hơn cung một giường gấp phía trên giường chính tầng cường không gian nghỉ ngơi. Ngoài ra có thể kể đến một mặt bàn nhỏ gọn phục vụ việc ghi chép, giá treo quần áo và một bảng điều khiển riêng biệt cho hệ thống sưởi, điều hoà không khí và ánh sáng cho toàn bộ nội thất...

Chiếc Coronado này lắp động cơ Detroit Diesel (r) DD13 (tm), DD15 (tm), và DD16 (tm), cũng giống như ISX Cummins, Coronado được thiết kế để đáp ứng tiêu chuẩn EPA 2010. Động cơ Detroit Diesel được trang bị công nghệ mới Bluetec (r). Với công nghệ này, động cơ mang tới sự cải tiến về tiết kiệm nhiên liệu lên đến 5% so với động cơ EPA 2007 và nó là sự tiến triển của công nghệ giảm xúc tác có chọn lọc được phát triển bởi Daimler. **oro**



