

Mang đặc trưng của dòng xe lai sport-touring, trang bị động cơ V4 dung tích 1.645cc, Motus ST 01 kết hợp giữa thiết kế đường trường ổn định cùng sức kéo mạnh mẽ với sự nhịp nhàng đặc trưng cho động cơ đa xi-lanh. Tuy nhiên chiếc xe còn nhiều thử thách đặc sắc hơn thế.

Quốc Đạt

MÓN LẠ MIỆNG
CỦA NGƯỜI MỸ

MOTUS MST 01

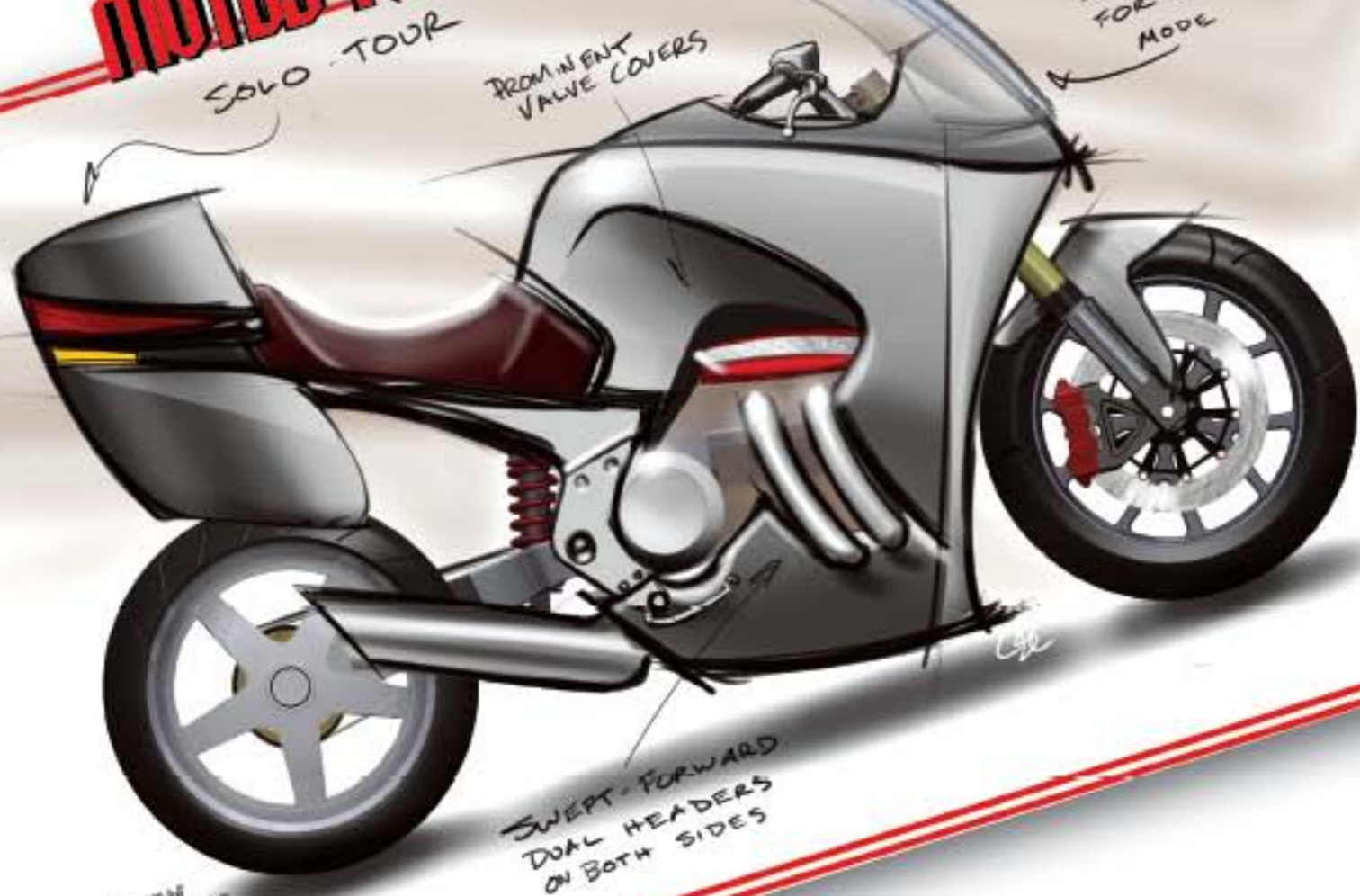
Ngay sau khi Motus tuyên bố sắp cho ra lò một mẫu xe mang động cơ V4 phun nhiên liệu trực tiếp đầu tiên trên thế giới, tôi lập tức viết một bức thư đến hãng để tìm hiểu thêm thông tin về chiếc xe này. Lee Conn, Chủ tịch công ty Motus Motorcycle, và Brian Case, Giám đốc thiết kế, đã rất cởi mở trong lá thư trao đổi về "đứa con" đầu lòng của mình.

Lee gửi cho tôi thiết kế vẽ tay đầu tiên của chiếc ST 01 với những nét bút nguệch ngoạc do ông và Brian ghi nhí nhằng xung quanh. Tuy còn sơ sài nhưng có thể thấy tổng quan về chiếc xe mang đậm phong cách thể thao từ kính chắn gió, miếng ốp sườn ở hai bên chỉ để lộ các phần chính của động cơ và ống xả để tạo một kết cấu liền khối và khí động học. Tuy nhiên, mục đích chính của chiếc xe không phải là việc thi thố tốc độ mà chính là nhu cầu đi đường trường. Giống như mọi chiếc touring, để tránh mỏi vai, vị trí ngồi của người lái được hạ thấp so với tay lái, chỗ để chân cũng được hạ thấp để tránh việc cơ gặp đầu gối, gây tê mỏi khi đi xa.

"Ban đầu, chúng tôi vốn không có ý định chế tạo dòng xe sport-

touring. Mãi đến khi phác họa xong "mẫu xe trong mơ cuối cùng", chúng tôi mới nhận ra bản concept này sở hữu tất cả đặc trưng vốn có của một chiếc sport-touring". Lee tiết lộ. "Sau đó, chúng tôi thu thập ý kiến của hàng trăm khách hàng để quyết định những tính năng ưu việt nhất như thể tích bình nhiên liệu, hệ thống treo... Quá trình đó đã giúp chúng tôi tìm ra nhóm khách hàng mục tiêu của mình".

MÓN LA MIỆNG CỦA NGƯỜI MỸ MOTUS MST 01



Lee gửi cho tôi thật nhiều tài liệu về tay đua tiên của chiếc MST 01 với những nét bất ngờ xung quanh. Tuy còn sơ sài nhưng có thể thấy tầm quan trọng của chiếc xe mang đậm phong cách thể thao.



Nghệ có phần hơi ngẫu hứng, nhưng trên thực tế Lee đã rất tinh táo vì tại Mỹ, chỉ riêng năm 2008, có khoảng 50.000-70.000 chiếc sport-touring được tiêu thụ. Điều này chứng tỏ phân khúc này đang phát triển với tốc độ chóng mặt chứ không chỉ đơn thuần là theo chu kỳ hoặc xu hướng. Dù vậy, đây là phân khúc hiện còn ít cạnh tranh tại Mỹ.

Tuy nhiên phần thực sự thú vị ở chiếc chiếc xe là động cơ 4 xi-lanh ứng dụng công nghệ phun xăng trực tiếp (GDI - Gasoline Direct Injection) vốn chỉ được dùng ở ô tô. "Khi bắt đầu thiết kế một mẫu mô-tô đường phố đậm chất Mỹ hiện đại và cơ bản, chúng tôi nhanh chóng nhận ra nhu cầu chế tạo một loại động

cơ chuyên dụng. Đầu tiên, chúng tôi cần phải tăng mô-men xoắn trong khoảng tua máy lớn, giảm rung, cải thiện hiệu suất và độ bền. Đó là những gì động cơ KMV4, làm mát bằng dung dịch, dung tích 1.650cc, 4 xi-lanh tích hợp công nghệ phun nhiên liệu trực tiếp có thể làm được", Brian Case cho biết. Phun nhiên liệu trực tiếp là một công nghệ đã được chứng minh hiệu quả trong đó nhiên liệu được phun thẳng vào buồng đốt. Nhờ được tối ưu hóa thời gian và lượng nhiên liệu phun một cách chính xác, động cơ hoạt động với hiệu suất cao hơn, công suất cũng như mô-men xoắn lớn hơn trong khi giảm thiểu phát thải khí độc hại. Động cơ này có thể tăng công suất và mô-men xoắn thêm 10% trong khi lượng khí thải lại giảm 25% suốt quá trình khởi động nguội vốn là thời điểm tạo ra nhiều khí độc hại nhất.

Lee Conn là nhà sáng lập, lãnh đạo đồng thời cũng là dân ghiền mô-tô. Sinh trưởng trong một gia đình sở hữu nhà máy sản xuất máy bay, Lee đã học hỏi cách vận hành doanh nghiệp và cao kỹ năng gia công chính xác tại đây. Một mệnh của Lee là quản lý tài chính, nghiệp vụ quảng cáo, gây dựng nhóm, cơ sở hạ tầng, làm hàng và phân phối. Brian Case là Phó chủ tịch kiêm Giám đốc thiết kế của Motus. Brian có kinh nghiệm phát triển sản phẩm. Anh chính là đồng tác giả thiết kế của Confederate Wraith - một trong những mẫu mô-tô được yêu thích nhất hiện thị trường hiện nay và cũng là "chiếc mô-tô gọi cảm nhất thế giới" do International Design bình chọn.


Hãng Katech với kinh nghiệm 30 năm chịu trách nhiệm thiết kế và sản xuất cho Motus một loại động cơ V4 đậm chất Mỹ. Nghĩa là chế tạo một loại động cơ V4 nhìn giống V8 trang bị vốn cho dòng xe hơi "cơ bắp". Để tăng mô-men, không cần thiết phải trang bị nhiều trục cam và 4 van cho mỗi xi-lanh. Tất cả những gì bạn cần là dung tích lớn, tỷ số nén cao và cấu trúc 2 van/xi-lanh vận hành bằng hệ thống cam cò. Tương tự loại động cơ V8 dùng trong dòng xe Mỹ cổ, loại động cơ làm mát bằng dung dịch này được đặt nằm dọc theo trục-xi có chức năng điều khiển bộ côn đĩa thông thường và hộp số 6 cấp thông qua các bánh răng hình nón thay cho bánh răng hình trụ. Có thể thấy động cơ hẹp, chỉ rộng 45,7cm. Đối với các thợ cơ khí người Mỹ, trông nó khá quen mắt vì rất giống động cơ V8 nhưng so với động cơ xe máy thì KMV4 (Katech Motus V4) được thiết kế gọn gàng khi ngay cả bơm nước làm mát cũng được đặt trong vỏ động cơ.

Động cơ 4 xi-lanh này cho công suất 140 mã lực cùng mô-men xoắn cực đại 162Nm tại vòng tua máy khiêm tốn 7.800 và 4.500 vòng/phút. Với tỉ số nén 11.5:1 chỉ thích hợp cho loại động cơ làm mát bằng dung dịch, MST 01 sở hữu mô-men xoắn lớn và hữu ích giúp người lái dễ dàng vận hành ở nhiều tình huống giao thông. Thiết kế động cơ V-twin 90° mang đến sự cân bằng tốt cho xe.

Bộ khung thép ống giằng nhau tạo các góc tam giác đơn giản, ôm lấy khối động cơ gọn gàng và cồng kềnh kết thúc phần đuôi xe. Túi đựng đồ 35 lít và kính chắn gió tùy chỉnh độ cao mang đến vẻ đẹp đậm nét touring cho chiếc xe.

Chỉ cần nhìn vào thiết kế động cơ, chắc hẳn ai cũng đoán ra chiếc xe thuộc dòng sport-touring với điểm nhấn là vẻ ngoài thể thao. Xích truyền động loại vòng đệm cao su (O-ring) giúp giữ dầu bôi trơn và giảm rung xích khi xe luôn chạy ở tốc độ cao. Bên cạnh đó, MST 01 còn sở hữu cặp vành nan nhôm đúc theo phong cách thể thao do hãng Marchecini sản xuất với kích thước 3,5 x 17 inch trước và 6 x 17 inch sau.

Không chỉ đơn thuần là một con số, trục cơ sở của xe còn chỉ ra cho chúng ta rất nhiều điều. Khi tập trung vào tính năng "đường trường", trục cơ sở có thể dài hơn 1.500mm (ngang với BMW K1200LT) để tăng tính ổn định. Còn nhằm sở hữu khả năng bắt phá mạnh mẽ, trục cơ sở xe Motus được làm ngắn hơn, chỉ 1.461mm.

"Chúng tôi hi vọng MST-01 sẽ thu hút nhiều nhóm người sử dụng khác nhau. Hiện rất nhiều tay lái sportbike có nhu cầu về một mẫu mô-tô mang lại cảm giác tốc độ mà vẫn thoải mái khi chạy đường trường, và những người đam mê dòng xe cruiser trang bị động cơ V-Twin lại tìm kiếm một mẫu sport touring thay thế cho sản phẩm của châu Âu và Nhật. Và cũng không ít khách hàng khác thích mẫu xe tính năng cao nhưng ghét phải lái xe vất vả như Valentino Rossi", Brian Case hóm hỉnh chia sẻ về những kỳ vọng cho chiếc xe của mình. 



THÔNG SỐ KỸ THUẬT		
MOTUS MST 01		
Chiều dài tổng (mm)	2.133	
Chiều dài cơ sở (mm)	1.480	
Chiều cao yên (mm)	767	
Trọng lượng khô (kg)	236	
Động cơ	Dual OHV V4 90°, làm mát bằng dung dịch	
Dung tích	1.650cc,	
Thể tích bình nhiên liệu (lit)	22,7	
Công suất (mã lực/v/ph)	140/7.800	
Mô-men xoắn (Nm/v/ph)	162/4.500	
Hệ thống treo trước	Phụộc ống lồng ngược 43mm, điều chỉnh tùy ý, hành trình 120mm	
Hệ thống treo sau	Tay đòn dầm kép, giảm sóc đơn tùy chỉnh, hành trình 120mm	
Phanh trước/sau	Phanh đĩa kép 320mm, calip liên khối 4 piston	

TRANG 104 SỐ 92 THÁNG 04 NĂM 2010

Ô TÔ

xe máy



VIỆT NAM

VIETNAM AUTOMOBILE MAGAZINE

SỐ 92 tháng 04-2010
ISSN: 1859 - 0594

MỘT CHUYỆN ỒN ÀO... NHỎ NHỎ

CẢM NHẬN BAN ĐẦU
LEXUS GX460

HÃY GIÀU CÓ ĐỂ ĐI
FERRARI!

Ô TÔ MẮC KẾT...
CÓ AI KHOẺ ĐƯỢC!



TỰ ĐỘNG HÓA XE SỐ HONDA

WAVE FIAT