

www.vietscooter.com

1945 - MP6



Vietscooter

Ý tưởng “tiện dụng và mỹ thuật” của dự án MP6 được bắt đầu từ năm 1945. Thiết kế tổng thể, các bộ phận cấu thành xe không tuân theo các tiêu chuẩn truyền thống. Một trong những yếu tố phá cách nhất là các bộ phận máy được che kín gần như hoàn toàn bởi khung xe. Động cơ và hộp số là một kiểu mẫu lý tưởng về thiết kế nhỏ gọn, tỉ lệ hài hòa, các chi tiết máy rất ít. Mạnh mẽ, bền bỉ là hai từ để miêu tả động cơ này, và cho động cơ vespa nói chung sau này.

Động cơ MP6 là động cơ 2 thì, xy-lanh đứng có cánh tản nhiệt xung quanh. Đường kính và khoảng chạy piston đều bằng 50mm, tạo ra một động cơ 98cc, dùng nhiên liệu xăng pha nhớt với tỉ lệ 6%, công suất máy 3.2HP với tua máy 4500 vòng/phút.

Hỗn hợp nhiên liệu được hút qua xy-lanh. Trên đỉnh quả piston 1 cửa có “bướm hương”. Điện được cung cấp bởi bộ máy điện có 2 cuộn dây do Piaggio sản xuất. Xe có hệ thống đèn, còi xe nằm ngay phía dưới yên xe. Xe được gắn bình xăng con 16mm ở hộc phía dưới yên xe (cửa số) và không dùng bộ lọc (air filter). Xy-lanh được làm mát bởi không khí thông qua các khe ở cốp bên phải. Trong thời gian thử nghiệm, thậm chí người ta còn khoét một lỗ to ở bửng bên phải để tăng cường khả năng giải nhiệt cho động cơ. Tuy nhiên việc khoan lỗ đã không mang lại kết quả như mong đợi, không giải quyết được vấn đề giải nhiệt khi xe chạy ở tốc độ chậm hoặc leo dốc. Sau đó các kỹ sư đã lắp thêm cánh quạt vào máy điện để giải nhiệt cho máy bằng luồng không khí cưỡng bức. Các khe giải nhiệt trên cốp máy bên phải được bỏ đi.

Xe dùng hộp số 3 số, có hệ thống bánh răng vĩnh cửu. Bộ số được điều khiển bởi chữ thập số gắn trong cây láp. Tay nắm bên trái xe đóng vai trò chuyển số thông qua hệ thống “que” (rod). Vì lý do người dân, nhất là phụ nữ, chưa quen với việc điều khiển xe máy, nên bộ số được thiết kế sao cho chuyển số mà không cần phải bóp a-ma-ya.

Đây là model mẫu, toàn bộ khung xe MP6 được làm thủ công bằng những đôi tay tài hoa của những người thợ đồng nổi tiếng của Ban Nghiên Cứu và Thử Nghiệm.

Để làm cho xe cân bằng về mặt vật lý và thẩm mỹ, cốp bên phải được gắn vào xe để cân đối với cốp máy, đồng thời đóng vai trò hộp đựng đồ.

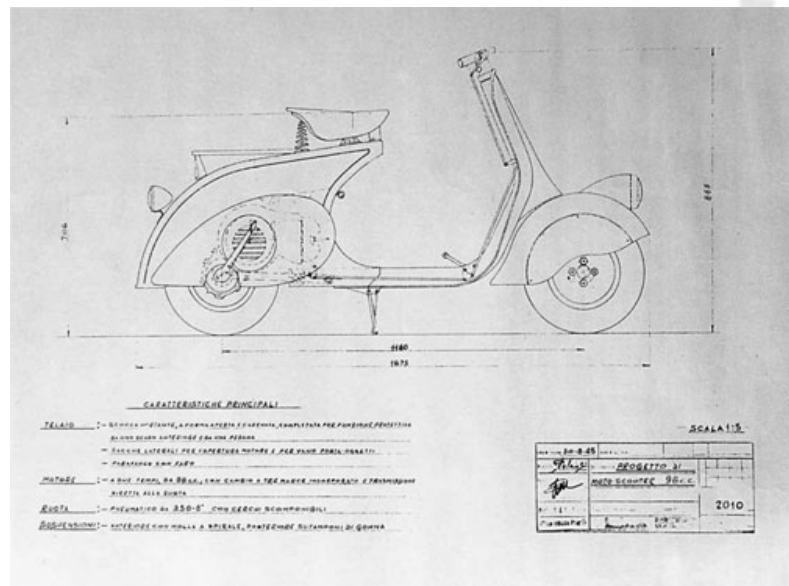
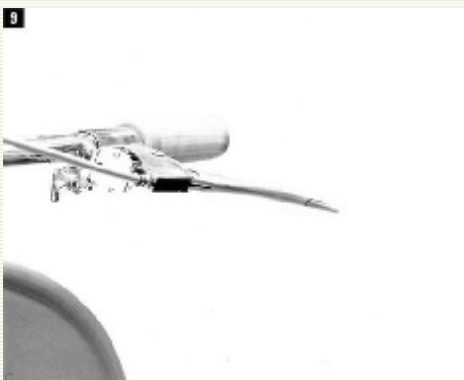
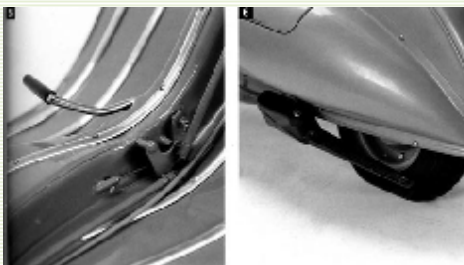
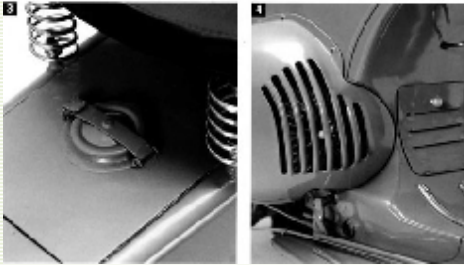
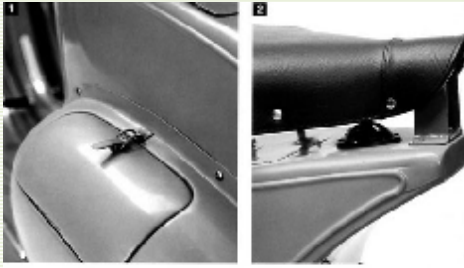
Phụộc trước của xe được lấy tương tự kỹ thuật hàng không. Xe không có giảm xóc sau. Máy xe được gắn vào khung xe bởi 1 trục lớn. Xe được trang bị thắng đùm, thắng trước điều khiển bởi tay thắng bên phải tay lái, thắng sau điều khiển bởi chân thắng bên trái phía sau bửng xe, ngược với các đời vespa sau này.

Bánh xe được gắn vào trục nhờ 4 con ốc, tương tự như bánh xe hơi và có thể dùng lẫn bánh trước sau. Vành xe (niêng) có thể tháo lắp được, giúp việc vá bánh xe dễ dàng hơn.

Các ý tưởng đột phá của D’Ascario gói gọn trong 3 điều. Thứ nhất, khung xe dùng kỹ thuật thép dậm liền tấm, kỹ thuật dùng trong ngành hàng không, các bộ phận máy được che toàn bộ, giúp người lái xe tránh bắn quần áo. Thứ hai, vị trí ngồi và yên xe rất thoải mái, khoảng trống để chân rộng, người lái xe có thể lên xuống rất dễ dàng. Thứ ba, bánh xe trước và sau có thể dùng chung.

Mô tả kỹ thuật:

Khung sườn	Thép dập liền tấm
Hệ thống giảm xóc	Nhún lò xo
Máy	2 thì, rotary valve
Đường kính cylinder	50mm
Hành trình piston	50mm
Dung tích động cơ	98 cm ³
Tỷ số nén	N/A
Bộ truyền động	Truyền động trực tiếp tới bánh sau bởi hệ thống nhông chuyên
Hệ thống khởi động	Khởi động bằng cần đạp
Hệ thống số	3 số được tích hợp với bộ ly hợp được điều khiển bên phải tay lái.
Bộ phận đánh lửa	Cung cấp bởi vô lăng thông qua cuộn HT
Bộ ly hợp	Gồm các lá thép, điều khiển bởi tay ly hợp bên trái.
Thắng	Thắng trước được điều khiển bởi tay thắng bên phải của tay lái, thắng sau được điều khiển bởi pê đan đạp bên trái, phía trước dưới sàn xe.
Bánh	3.50 x 8 inches



1. Cốp hộp
2. Yên xe và còi
3. Nắp xăng
4. Cốp máy
5. Chân thắng
6. Ống bô
7. Công tắc
8. Logo
9. Tay số