

BÍLAR

MÁNUDAGUR 17. júní 2013



TÆKNINÝJUNGAR SEM BREYTA MUNU BÍLUM

Bílar næstu ára verða ólíkir bílum samtímans og nú þegar grillir í margar nýjungar sem hraðað gætu þróun þeirra.

Við smíði bíla nútímans er sífellt leitað tækninýjunga sem bæta eiginleika þeirra, gera rekstur þeirra hagkvæmari, öruggari, þægilegri, minnka líkur á bilunum og gera þá umhverfisvænni. En hvaða tækninýjungar eru líklegastar til að hafa mestu áhrifin á næstunni? Bílavefurinn Jalopnik telur að þessar tækninýjungar gætu einmitt verið þær.

1. Nýir orkugjafar

Rafmagn, metan, vetni, háþrýstiloft og ef til vill fleiri orkugjafar fyrir bíla munu breyta heiminum og ekki er jarðefnaorkan ótæmandi. Breyting orkugjafa er líkleg til að verða sú mest afgerandi á næstu árum, ekki síst hvað varðar umhverfisþáttinn og heilsu okkar allra.

2. Sjálfakandi bílar

Það væri ekki ónýtt að geta unnið í aftursætinu með þráðlausa nettengingu og látið bílinn sjá um að aka á áfanga stað. Þessi tækni er þegar til staðar og öryggi farþega ætti að vera meira en ef ökumaður sæi um aksturinn sjálfur

með öllum þeim öryggisbúnaði sem er í þessum bílum. Er tímasparandi og eykur öryggi.

3. Vélar án sveifarása

Bíliðnaðurinn er nánast á byrjunarreit þarna en búið er að sannreyna að vélar geta án þeirra verið og af því hlýst mikill árangur. Þær léttast, eyða minna, menga minna og fækka íhlutum sem bílað geta. Frumkvöðull þessarar tækni er hinn sænski ofurbílaframleiðandi Königsegg.

4. Notkun koltrefja

Notkun koltrefja hefur stóruáhrif á undanförunum árum en mun áfram vaxa mjög. Koltrefjar léttu bíla afar mikið en styrkja þá í leiðinni. Vandinn er fólgin í háu verði efnisins, en það á eftir að lækka. Er mikið notað í dýra bíla en mun teygja sig neðar í verðflokkum þeirra.

5. Aðlögunarhæf fjöðrun

Þessa tækni má nú þegar fá í margar gerðir bíla en kostar skilðinginn. Fjöðrunarbúnaður bílsins lagar sig að undirlaginu og breytir hegðun bílsins og

gerir hann hæfari til aksturs og bíllinn verður sig betur fyrir vikið. Þessi búnaður mun lækka í verði og teygja sig í fleiri bílgerðir.

6. Kasthjól

Þessi tækni (KERS) er í mörgum keppnisbílum og er skyld hybrid-tækni að því leyti að orkan sem knýr kasthjól kemur frá hreyfiorku bílsins sem uppruna sinn á í vélinni. Kasthjól snýst á allt að 65.000 snúninga hraða á mínútu og þegar afl þess er nýtt skilar það feikimiklu togi. Þessi tækni minnkar eyðslu bíla og skilar mikilli aflaukningu, oftast á skömmum tíma.

7. Nýting vélarhita

Bílvélar búa til mikinn hita sem í þeim flestum fer forgörðum. Með því að nýta þann hita betur til að drífa fleira en miðstöðvar bílanna má spara mikla orku, spara eldsneyti og vera umhverfisvænni í leiðinni. Auðveldast er að gera það gegnum pústkerfi bílanna.

8. Vélarstjórnun sem stjórnast af girvali

Sumir vilja meina að beinskiptingar séu

á hröðu undanhaldi fyrir sjálfskiptingum. En með búnaði eins og er í 2014 árgerð Chevrolet Corvette Stingray og hefur áhrif á snúning vélarinnar með tiliti til þess girns sem valinn er minnkar eyðslan og hámarksafl fæst úr vélinni hverju sinni.

9. Mælaborðið á framrúðuna

Fá má margar dýrari gerðir bíla með þessari tækni þar sem helstu upplýsingum úr mælaborði bíla er varpað á framrúðuna og ökumenn þurfa ekki að taka augun af veginum. Þessi tækni kemur frá orrustubotum. Hún eykur mjög öryggi og verður sífellt algengari og ódýrari í bílum.

10. Sólarsellur

Notkun sólarsella er mikil hjá húseigendum í Evrópu sem víðar og rafmagnsbílaframleiðandinn Fisker er með sólarsellur á þakinu sem hlaða rafgeyma bílsins. Sólarsellur eru góð aðferð til að spara eldsneyti bíla og í sólríkari löndum hentuð til að sjá fyrir megninu af þeirri hleðslu sem rafgeymar bíla krefjast. Sparar eldsneyti og er umhverfisvænt.

mintex
BREMSUHLUTIR

Pulsen
partur af lífinu

Pulsen Skeifan 2 - sími: 530 5900 - www.pulsen.is - pulslen@pulsen.is



Á flottum skjá í miðju mælaborðsins má stjórna útvarpi og ýmsu fleira.



Innréttingar Audi eru þekktar fyrir fegurð og gæði og þessi sveik ekki.



Audi A4 Allroad skartar glerþaki sem nær langt aftur eftir bílnum.

Minna að fletta meira að fréttu

Frábært úrval afþreyingar, ferskar fréttir, fjölbreytt efnisval, myndrænt viðmót og færri flettingar.

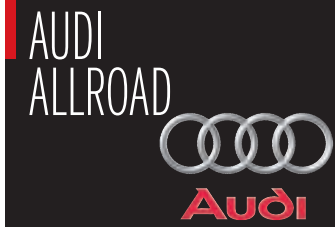
Þess vegna var visir.is kosinn **besti fréttu- og afþreyingarvefur ársins á Íslensku vefverðlauninum 2012.**

visir.is



BESTI FRÉTTA- OG AFÞREYINGARVEFURINN

Úr umsögn dómnefndar: „Vefurinn býður upp á margskonar afþreyingu auk gífurlegs úrvals fréttu. Vefurinn er léttur og skemmtilegur auk þess sem einfalt og fljótlegt er að finna það efni sem leitað er að.“



2,0 fjögurra strokka dísil, 177 hestöfl
Fjór hjóladríf
Eyðsla 6,0l/100 km í bl. akstri

Mengun 156 g/km CO₂
Hröðun 18,1 sek.
Hámarks hraði 215 km/klst.
Verð 8.890.000 kr.
Umboð Hekla

FÓLKSBÍLL OG JEPPI Í EINUM BÍL

Allroad-bílar frá Audi eru heppilegir fyrir íslenskar aðstæður, með mikla veghæð og fjór hjóladríf.



Stæðilegur á velli með stóra brettaboga, svuntu í sama lit og 18 sentimetra undir lágsta punkt.

AUDI A4 ALLROAD Finnur Thorlacius reynsluekur

Audi hefur boðið Audi Allroad-bíla frá árinu 1999. Fyrsti Allroad-bíllinn var örlítið stærri en Audi A6 og byggði að mörgu leyti á þeim bíl. Hann var framleiddur til ársins 2005. Þegar sá bíll var aftur kynntur eftir eins árs hlé, þ.e. árið 2006, var hann alfarið byggður á A6-bílnum en hærri á vegi. Það var síðan árið 2008 sem Audi kynnti Allroad sem byggir á hinum talsvert minni A4-bíl. Allir Allroad-bílar eiga það sameiginlegt að vera smíðaðir til að ráða við erfiðara undirlag en venjulegar A6 og A4 gerðir og eru hálfgerðir torfærubílar og allir með hinu ágæta quattro-fjór hjóladrifi. Útlitslega standa þessir Allroad-bílar upp úr, en þeir eru allir með áberandi brettaköntum, stórum plasthlífum að framan og aftan, standa hærra frá vegi, eru með stórum álplötum neðst að aftan og ýmsum öðrum útlitsbreytingum frá hefðbundnu bílnum. Fyrir vikið eru þessir bílar mjög kraftalegir og mörgum finnst þeir fallegastir af A4 og A6 bílnum. Þeir eru aðeins framleiddir sem langbakar og ekki síst ætlaðir til lengri ferðalaga. Því eru þessir bílar einstaklega Íslandsvænir, enda eru talsvert margir Audi Allroad-bílar á götunum, flestir af árgöndunum 2000 til 2005.

Frísk vél og stíf fjöðrun

Audi A4 Allroad var tekinn til

kostanna nýlega, en hér á landi er hann boðinn með 2,0 lítra dísilvél, 177 hestafla. Þessi vél er mjög við hæfi fyrir þennan bíl, hún er mjög öflug og kemur honum í hundraðið á 8,2 sekúndum. Tog hennar er mjög mikið og ávallt nægt. Skrítið er að gefa honum inn og finna hversu ört sjö gíra S-Tronic sjálfskiptingin skiptir upp, en það gerir hún vegna þess hve miklu tugi vélin nær á lágum snúningi, mest á milli 1.750 og 2.500 snúninga. Því fer hún aldrei í neinn yfirsnúning og hröðunin verður fyrir vikið yfirveguð og hljóðlát. Bíllinn má einnig fá með 3,0 lítra dísilvél, 245 hestafla og sjö gíra DSG-sjálfskiptingu með tveimur kúplingum. Sá bíll er alger raketta og er orðinn hálfgerður sportbíll í leiðinni. Eyðsla tveggja lítra dísilvélarinnar er einn af stórum kostum þessa bíls, eða 6,0 lítrar í blönduðum akstri. Það kemur kannski ekki á óvart þar sem þessi vél er almennt álitin ein besta dísilvél sem framleidd hefur verið í heiminum og finnst í nokkrum útgáfum í hinum ýmsu gerðum bíla Volkswagen-fjölskyldunnar.

Eiginleikar fólksbíls og jeppa í einu

Ókumaður situr hátt í bílnum, útsýni er gott en það kunna margir að meta líkt og í jepplingum. Veghæðin er 18 sentimetrar, örlítið lægri en í flestum jepplingum. Taliandi um jepplinga, þá eru Allroad-bílar hálfgerðir jepplingar en hafa þann kost að auki að vera með fólksbílaeiginleika þegar kemur að akstri. Þetta kemur berlega í ljós við akstur A4 Allroad. Hann

liggur ekki alveg eins vel og hefðbundnir A4- og A6-bílar og hallar örlítið meira í beygjum. Fjöðrunin er öll nokkuð stífari og hastari og því er aksturinn ekki alveg eins ljúfur og í þeim frábæru akstursbílum. Þessi uppsetning Allroad er samt einkar skiljanleg þar sem hann stendur hærra og á að geta glímt við erfiðara undirlag og vera fær um að takast á við vegleysur. Tilfinning fyrir vegi er líka ekki eins beintengd ökumanni og í hreinræktuðu fólksbílunum, en hún vekur samt mikla öryggiskennd og er ekta Audi. Slagleg fjöðrunarinnar er lengri en í venjulegum A4 og hún étur betur upp ójöfnur og þar koma kostir Allroad sannarlega í ljós.

Kaupendur Allroad verða háðir

Það hefur einkennt Allroad-bíla gegnum tíðina að þeir eru einstaklega vel búnir og koma í staðalgerð með margt sem betur útbúnar fólksbílagarðir A4 og A6 státa af. Innréttingin í bílnum er gríðarlega faguð, alveg í takt við aðra Audi-bíla, en gengur e.t.v. örlítið lengra vegna góðs útbúnaðar hans. Ledurklædd sætin eru bæði hrikalega flott og góð og í lengri prufuakstri fóru þau vel með ökumann og farþega. Vel fer um aftursætisfarþega og rými gott aftur í. Einn af stórum kostum Audi A4 Allroad er síðan rífligt skottrými bílsins. Þar gleypir hann mikinn farangur og ef aftursætin eru lögð niður, heil ósköp. Gólfíð verður þó ekki marflatt með sætin niðri og telst það ókostur. A4 Allroad kemur með tíu hátalara hljóðkerfi,

KEMUR Á ÓVART

- Hversu vel bíllinn er búinn
- Af þessarar tveggja lítra dísilvélar
- Að mesta tog vélarinnar er á lágum snúningi



- Stíf fjöðrun
- Takmarkað val á vélarkostum



- Fallegur útlits
- Vel útbúinn
- Mikið notagildi

STÓR VÉL

Fá má bílinn með 3,0 lítra og 245 hestafla dísilvél.

SPARNEYTINN

Eyðslan er aðeins 6,0 lítrar í blönduðum akstri.

GOTT ÚTSÝNI

Ökumaður situr hátt í bílnum og útsýnið er gott.

VINSÆLL

Mesta tryggð Audi-kaupenda er við Allroad-bíla.

Þriggja svæða hitastýrðri miðstöð, rafstilltum framsætum með minni, regnskynjara að framan og aftan, þakboga og þeir koma á 17 tommu flöttum álfelgum. Margt annað góðgæti fylgir þessari útgáfu bílsins og því fær kaupandi hans margt aukalega sem hefði þurft að sérpanta fyrir talsvert fé í grunngerð A4. Einhvern veginn kemur það ekki á óvart að tryggð kaupenda Audi-bíla er mest við Allroad-bíla þeirra og kaupendurnir því einkar ánægðir með þá. Þeir sem kaupa Allroad kaupa aftur nýrri Allroad. Það er margt leiðinlegra en að verða háður gæðabílum eins og Audi Allroad.



Farangursrýmið er heppilegt til langra ferðalaga og opnun afturhlerans góð.



Þessi fór aldrei í framleiðslu hjá Ford

Mikil synd var að þessi bíll Ford fór aldrei í framleiðslu. Ford smíðaði hann árið 1962, nefndi hann Ford Cougar 406 Concept og hætti svo við framleiðsluna. Þetta var enginn venjulegur bíll, með 6,7 lítra V8-vél og því feikiöflugur. Það sem sérstæðast var þó við hann voru vængjahurðirnar. Það var Dean Jeffries hjá Ford sem útfærði þennan bíl og var hann smíðaður á undirvagni úr Thunderbird-bíl.

Ástæðan fyrir því að hann fór aldrei í framleiðslu var líklega sú að Bandaríkjamenn voru ekki tilbúnir fyrir bíl með vængjahurðum sem leit út fyrir að vera frá Ítalíu. Þessi bíll er hins vegar svo fallegur að hann hefði getað orðið að mikilli klassík á meðal bílaáhugamanna, en fyrst þarf jú að búa bílinn til. Hann var sem sagt of fallegur og framúrstefnulegur fyrir Bandaríkjamenn.

Fáðu ráðgjöf um tímareimaskipti

Er tímareimin komin á tíma?



Vélaland sérhæfir sig í tímareimum. Komdu í Vélaland og fáðu ráðgjöf um skiptingu á tímareim. Vélaland skiptir fljótt og vel um tímareimina fyrir þig, á föstu verði.

Gerðu verðsamanburð - Pantaðu tíma

Verðdæmi um tímareimaskipti



Við erum á 3 stöðum!

Skoda Octavia 1,9l dísil Árgerð 2004-Heildarverð, varahlutir og vinna: 66.048 kr.

Renault Kangoo 1,6l 16V Árgerð 2006-Heildarverð, varahlutir og vinna: 89.737 kr.

Chevrolet Lacetti 1,8l Árgerð 2006-Heildarverð, varahlutir og vinna: 57.632 kr.

Volkswagen Golf 1,6l Árgerð 2004-Heildarverð, varahlutir og vinna: 76.965 kr.

Subaru EJ20 2,0l Árgerð 1998-2005 Heildarverð, varahlutir og vinna: 81.999 kr.

Vara þessa tilboðs er eftirmarkaðsvara (non-OEM/ekki original)

Við erum í **Jafnaseli 6**, við hliðina á Krónunni og Sorpu.

Við erum í **Dalshrauni 5**, við hliðina á Actavis.

Við erum á **Bíldshöfða 8** við hliðina á Citroen og Mazda

Benz uppfærir E-línu í samkeppninni við BMW og Audi

Það hefur farið fyrir brjóstið á Mercedes-Benz að hafa misst kórónuna sem söluhæsta lúxus-bílamerkið í Bandaríkjunum og vera nú á eftir BMW. Í því augnamiði að snúa þeirri þróun við ætlar Benz að troða uppfærða E-línu sína af nýjungum sem margar eiga uppruna sinn í lúxusbílum S-Class. Meðal búnaðar sem bætist í E-Class verður öryggisbúnaður sem greinir gangandi vegfarendur, búnaður sem varar við ef farið er út af akrein og búnaður sem greinir þreytumerki og syfju ökumanns. Benz hefur gefið það upp að

fyrirtækið ætli að ná titlinum stærsti lúxusbílaframleiðandi heims árið 2020 og ætlar greinilega að gera það með tækninýjungum. Nýr Mercedes-Benz E-Class hefur selst svo vel í Bandaríkjunum frá því hann kom í apríl að enginn lager er til af bílnum þar. Benz mun kynna nýja fjögurra strokka dísilvél í E-Class í september til að keppa við sambærilegar vélar í BMW 5-línunni og Audi A6-bílum. Benz mun kynna CLA-bíl sinn vestanhafs í september og gæti sá bíll hjálpað Benz að komast upp fyrir BMW í fjölda seldra bíla í Bandaríkjunum.



Mexíkó hið nýja draumaland ofurbíla

Kína hefur verið mest vaxandi ákvörðunarstaður dýrra ofurbíla á undanföllum árum, en viðskiptablaðið Forbes spáir því að mikill vöxtur verði í eftirspurn eftir þannig bílum í Mexíkó á næstu árum. Fyrir stuttu bárust Ferrari 15 pantanir í Ferrari LaFerrari bílinn frá Mexíkó og á Ferrari von á því að það marki einungis upphafið í góðri eftirspurn þaðan. Ýmis teikn eru á lofti sem styðja þessar væntingar.

Efnahagurinn í Mexíkó er á lóðréttri uppleið og milljónamæringum fjölga dag frá degi. Stjórn málaástand er stöðugt, hagvöxtur mikill, menntun sífellt batnandi og nálægðin við Bandaríkin hefur gert viðskiptalífina gott. Því horfa bílaframleiðendur dýrra bíla hýru auga til landsins sunnan við Bandaríkin. Mörg framleiðslufyrirtæki hafa á undanföllum árum reist verksmiðjur í Mexíkó og eru bílaframleiðendur þar á meðal.



Citroën Nemo – skrifstofa á hjólum

Nýr meðlimur í sendibílaflórinni er nú í boði hjá Brimborg. Citroën Nemo, nettur bíll en stór að innan og með talsvert mikið flutningsrými. Í hann má koma allt að 660 kílóum og slær hann þar við mörgum stærri sendibílum. Hann er með rennihurðir á báðum hliðum og að auki afturhurð sem opnast í 180 gráður og því góður til lestunar. Hleðslurými hans er 1,52 metrar og leggja má farþegasætið niður og þá lengist það í 2,49 metra. Hann rúmar því auðveldlega eina pallettu. Allt er fyrir ökumann hans gert, fjöldi geymsluhólfa er í honum og þegar farþegasætið er lagt niður breytist það í vinnuborð, eins konar skrifstofu fyrir ökumann. Verðið á bílnum er 2.390.000 krónur, eða 1.904.382 kr. án virðisaukaskatts.



Fréttablaðið er fáanlegt alls staðar!

Fréttablaðið er fáanlegt á sölustöðum víða um land, í stórmörkuðum, sjoppum og á bensinstöðvum.

Blað dagsins er alltaf aðgengilegt í rafrænni útgáfu á visir.is.

Og nú er hægt að sækja Fréttablaðsappið í App Store, Google Play eða Windows Marketplace. Með appinu geta snjallsíma- og spjaldtölvunotendur lesið Fréttablaðið á hverjum morgni.

Þú þarft ekki að hafa neinar áhyggjur af að missa af þínu daglega blaði þegar þú leggur af stað í sumarfríið. Fréttablaðið er aðgengilegt alltaf og alls staðar.

FRÉTTABLAÐIÐ



App sem þú þarft!

Fáðu Fréttablaðið ókeypis í spjaldtölvuna og snjallsímann með nýja Fréttablaðsappinu. Sláðu inn Fréttablaðið í App Store, Google Play eða Windows Marketplace og náðu í appið.

