

Bílar

ÞRIÐJUDAGUR 7. ÁGÚST 2018

„Platooning“ er framtíðin í akstri flutningabíla

→2



ÖRUGGT START

MEÐ **EXIDE** RAFGEYMUM

Endingargóðir og sterkbyggðir rafgeymar fyrir flestar gerðir bifreiða. Veldu þrautreynda vöru frá gæðaframleiðanda.



EXIDE
TECHNOLOGIES
TRANSPORTATION

Exide fæst í verslun Rekstrarlands, Vatnagörðum 10 og hjá útibúum Olís um land allt. Sími 515 1100 • pontun@olis.is • olis.is

olis

REKSTARLAND

„Platooning“ (keðjun) er framtíðin í akstri flutningabíla

Mannlausir flutningabílar munu brátt aka um hraðbrautirnar með stutt bil á milli bíla og reyndar eru tilraunir þegar hafnar. Þessi tilhögun minnkar verulega eyðslu bílanna og er í leiðinni umhverfisvæn. MAN er einnig framarlega í þróun sendibíla og rúta sem eingöngu ganga fyrir rafmagni.

Trukkaframléiðandinn MAN bauð blaðamönnum um daginn í heimsókn til Berlínar að kynna sér nýjungar í framleiðslu fyrirtækisins þekktu, sem er með höfuðstöðvar í München. Bílaframléiðandinn var einn þeirra og fékk að kynna þeirri hröðu þróun sem er í tæknivæðingu og þróun flutningabíla, hvort sem þeir eru ætlaðir fyrir vörur, fólk eða grjóthullungu. MAN framleiðir líka breiða línu sendibíla sem eru nú óðum að rafmagnsvæðast, en trukkaframléiðandinn MAN spannar frá þriggja tonna bílum upp í trukka sem bera 250 tonn með eigin þyngd.

Blaðamönnum sýnd virkni sjálfakandi flutningabíla

Það sem ef til vill mesta athygli vakti á þessari kynningu MAN er þróun búnaðar fyrir flutningabíla sem leyfir þeim að aka um hraðbrautirnar í lest með svo stutt á milli bíla (10-15 metra) að eyðsla þeirra minnkar um 15%. Þetta kalla þeir hjá MAN og víðar „Platooning“. Það sem meira er með virkni búnaðarins, þá er meiningin að flutningabílarinn verði mannlúsir, nema fremsti bíll. Ef til vill endar það þannig að allir flutningabílar verða mannlúsir og mun slíkt spara mikla fjármuni í formi launa og lækka með því flutningskostnað til mikilla muna.

Tæknilausnin er sannarlega til staðar og sýndi MAN fram á virkni hennar á flugbraut sem fyrirtækið fékk að láni, en hún er ein af flugbrautum nýs flugvallar sem meiningin er að taka í notkun rétt fyrir utan Berlín. Þar ók fremsti truckur með ökomanni en þar á eftir kom annar og í honum sátu blaðamenn ásamt starfsmanni MAN sem sýndi þeim hvernig þessi búnaður virkar. Búnaðurinn svinvirkaði, enda buið að mála línur líkt og á hraðbrautum á flugbrautina.

Prófanir hafnar milli München og Nürnberg

MAN hefur þegar hafið raunverulegar prófanir á þessum „Platooning“-búnaði í nokkrum bíla sinna sem aka á milli München



Flutningabílar MAN við prófanir á hraðbrautum Þýskalands.

» Það sem ef til vill mesta athygli vakti á þessari kynningu MAN er þróun búnaðar fyrir flutningabíla sem leyfir þeim að aka um hraðbrautirnar í lest með stutt á milli bíla (10-15 metra).

og Nürnberg á A9 hraðbrautinni. „Platooning“-tæknin er ekki enn orðin lögleg en þýsk yfirvöld hafa leyft mannaðar prófanir og fylgjast vel með þróuninni. Ef hún reymist örug sparast mikið eldsneyti og mengun bílanna minnkar að sama skapi mikið. MAN segir að auk þess verði akstur flutningabíla öruggari og getur búnaðurinn t.d. bremsað innan 5 millisekúnda, eða mun hraðar en nokkur lifandi maður getur brugðist við, ef hægist á ökutækini fyrir framan.

Fleiri trukkaframléiðendur eru að þróa sams konar búnað og sem betur fer hafa þeir allir borið gæfu til að samræma aðgerðir sínar með þeim hætti að hann virkar á milli

bílgerða og það mun hraða þróun búnaðarins og stytta tímann þar til hægt verður að treysta alfaríð á þessa lausn, umhverfinu, neytendum og ökomönnum til góðs.

Rafbilavæðing sendibílaflotans

Blaðamönnum gafst einnig tækifæri til að prófa hreinræktaða rafmagnsútgáfu af sendibílum MAN og nýtti greinarritari það tækifæri vel og sannreyni að þar fara skemmtilegir bílar. Eitt það skemmtilegasta við að aka slíkum sendibílum er hve miklu meira upptak þeir hafa en hinir hefðbundnu sendibílar MAN, sem einnig voru til prófanar til saman-

burðar. Verða sendibílar MAN frá 3 til 26 tonnum í boði eingöngu drifnir áfram af rafmagni.

Það er ekki minna unnið með því að rafvæða sendibíla en heimilisbíla þar sem sendibílar eru tíðum í miðborgum Evrópu og menga þar mikið með sínar disilvélur, þ.e. hingað til, en því ætla MAN að breyta. Auk þess að rafmagnsbílarinn verði mengunarlúsir þá eru þeir líka hljóðlausir og hver vill ekki losna við símalandi og háværa sendibíla í sinni borg.

Næsta skref hjá MAN er að rafvæða einnig rútur sínar og er sú þróun þegar hafin og í fyrstu mætti nota slíkar rútur í tilfelli þeirra sem mest erindi eiga inni í borgum.

Ný A-Class er alger sparibaukur

Minnsti smíðabíll Mercedes-Benz, A-Class er nú kominn til landsins af nýrri fjórðu kynslóð og hefur hann frikkað verulega frá fyrri gerð. A-Class er nú orðinn öllu stærri en forverinn, hefur lengst, breikkað og farangursrýmið stækkað.

Bílaframléiðandinn prófaði þessa nýju gerð bílsins um daginn og hreifst talsvert af bílnum, þar fer afar góður aksturssíll sem er alger sparibaukur, en hann kostar skíldinginn fyrir ekki stærri bíl, en á móti kemur að hann er hlaðinn nýjustu tækni frá Mercedes-Benz. Hann hefur meira að segja erfitt ymislegt góðgæti frá flaggskipinu S-Class.

A-Class er nú orðin hátæknivæddur eins og stærri lúxusbílar Mercedes-Benz, E-Class og S-Class og er nú m.a. kominn með hið magnaða Intelligent Drive sem er í S-



A-Class er nú orðin hátæknivæddur.

Class bílnum og veitir ökomanni og farþegum mikil þægindi í akstrinum. Innanrýminu svipar til stærri lúxusbíla Mercedes-Benz með stórum og breiðum skjá. Þá er billinn með hinu nýja og háþróaða raddstýringarþúnaði Hey Mercedes sem þýski lúxusbílaframléiðandinn hyggst setja í alla nýja bíla sína á næstunni.

Tvær vélar verða í boði í hinum nýja A-Class til að byrja með. Annars vegar A 180d með 116 hestafla disilvél sem er 10,8 sekúndur úr kyrr-

stöðu í hundraðið. Togið er 260 Nm og eyðslan er frá 4,1 l/100 km. Þetta var sannreyni í akstri upp á Flúðir um daginn og í þó nokkuð frisklegum akstri þangað reyndist raunveruleg eyðsla bílsins aðeins 4,8 litrar og ekki jókst hún mikið við þæjaraksturinn. Einnig má fá A-Class 200 með 163 hestafla bensínvél en hann er 8 sekúndur í hundraðið. Togið er 250 Nm og eyðslan er frá 5,1 l/100 km. Innan skamms kemur síðan A250 sem er talsvert afmeiri bíll.

A-Class kemur einnig í AMG útfærslu en það verður þó ekki fyrr en næstu áramót. Síðar á árinu verður hann auk þess í boði í glænryrri sedan-útgáfu með skotti en þannig hefur A-Class aldrei verið framleiðdur áður. Til marks um það hve mikla trú Mercedes-Benz hefur á A-Class verður hann fyrsta sinni boðinn kaupendum í Bandaríkjunum.

Suzuki Swift fékk gullið í Grand Prix Auto Environment MAAF

Allir bílaframléiðendur heims taka þátt í samkeppinni í Frakklandi þar sem veitt er verðlaun fyrir frammistöðu bíla hvað varðar umhverfismildi, minnstu losun mengunar og mestu sparneytni. Dömnnefnd skipa 13 blaðamenn og mælikvarðinn sem stuðst er við í valinu eru nákvæm gögn yfir CO₂ losun, eldsneytisnotkun og fleira. MAAF Assurance, eitt af leiðandi tryggingafélögum í Frakklandi, stendur fyrir samkeppinni.

Suzuki Swift með 1.2L DUALJET + SHVS vélinni varð einróma fyrir vali dömnnefndar. Til grundvallar valinu lágu meðal annars kostir bílsins með tilliti til verðs, afkastagetu og áreiðanleika. Þess má geta að Suzuki Swift var valinn Bill ársins hér á landi í fyrri flokki smærri fólkabíla og hann hefur



Suzuki Swift varð einróma fyrir vali dömnnefndarinnar.

frá upphafi verið ferlega skemmtilegur aksturssíll á verði fyrir hvern sem er.

Enn fremur er Suzuki Swift Sport með allra skemmtilegustu aksturssílu og fékk frábæra dóma í reynsluakstri hér í blaðinu á þessu ári. Þar fékk einnig bíll sem flest veski ráða við.

UPPLIFÐU FRAMTÍÐINA NÚNA.

BRUNÐU INN Í FRAMTÍÐINA Í DAG Á NÝJUM
BMW X1 EÐA BMW X3.



BMW X1 18d xDrive. Verð frá 5.950.000 kr.

Staðalbúnaður í BMW X1 er m.a.: 8 gíra Steptronic sjálfskipting, 150 hestafla dísilvél með EU6 mengunarstaðli, 17" álfelgur, start-stopp búnaður, BMW professional 100W hljómtæki, handfrjáls símabúnaður, 6,5" litaskjár í mælaborði o.m.fl. Eldsneytisnotkun 4,8 l/100 km.

BMW X3 20d xDrive. Verð frá 7.190.000 kr.

Staðalbúnaður í BMW X3 er m.a.: 8 gíra Steptronic sjálfskipting, 190 hestafla dísilvél með EU6 mengunarstaðli, 18" álfelgur, start-stopp búnaður, BMW professional 100W hljómtæki, handfrjáls símabúnaður, 6,5" litaskjár í mælaborði, LED dag- og afturljós, bakkmyndavél, leggja í stæði búnaður o.m.fl. Eldsneytisnotkun 5,0-5,4 l/100 km.



Sheer
Driving Pleasure



BL ehf
Sævarhófa 2 / 110 Reykjavík
525 8000 / www.bl.is

VERIÐ VELKOMIN Í REYNSLUAKSTUR Í DAG.

Sparibaukurinn Duster

Var með rauneyðslu upp á 4,5 lítra í utanbæjarakstrinum. Er mikið notaður af bílaleigunum enda er hann einn mest áberandi bíllinn á þjóðvegum landsins og ferðamenn oftast undir stýri.

Örn Óskarsson, ljósmyndari og líffræðikennari við Fjölbrotaskólann á Selfossi, hefur um rúmlega tveggja áratuga skeið haldið úti fróðlegum vef um fuglalíf, ornosk.com, einkum á Selfossi og í nágrenni. Örn og eiginkona hans, Kristín Runólfssdóttir, fara líka víða um land að taka myndir eða til að njóta náttúrunnar í fríum. Þau vilja þá gjarnan komast út fyrir alfararleiðir inn til landsins þar sem vegir eru víða torfarnir, eða að minnsta kosti ekki fyrir fólksbíla.

Þau Örn og Kristín áttu fjórhjóladrifinn Dacia Duster í fimm ár og í vor endurnýjuðu þau bíllinn með kaupum á nýjum Duster sem er enn betur búinn en hinn og auk þess þægilegri og hljóðlátari. Það sem kom þeim þó einna mest á óvart á nýlegu ferðalagi til Egilsstaða var hversu eyðslugrannur bíllinn er þótt fjórhjóladrifinn sé.

Hrása sparneytninni

„Já, ég má til með að hrása eyðslunni á Dusternum. Meðaleyðslan hjá okkur um daginn í vikufærð austur á Hérað og heim aftur var 4,6 lítrar að meðtöldum öllum akstri fyrir austan, m.a. til Kárahnjúka og annarra staða á hálendinu eystra. En þegar ég tek bara tillit til langkeyrslunnar fram og til baka, þá var meðaleyðslan 4,5 lítrar á hundradíð þrátt fyrir talsverðan mótvind á leið heim til Selfoss. Ég man að þegar við komum til Egilsstaða eftir um 580 km ferðalag frá Selfossi sá ég að ég hefði getað ekið 480 km í viðbót á tankinum samkvæmt mæli bílsins. Það fannst mér ansi gott,“ segir Örn sem er afar ánægður með nýja bíllinn.

„Ég var ánægður með þann eldri sem aldrei brást. En ég finn það greinilega á nýja bílnum að lagður hefur verið mikill metnaður að laga hann enn betur. Hann er breyttur í útliti, komin ný innrétting og sæti, hann er hljóðlátari en sá eldri og



Dacia Duster á heimavelli í fagurri náttúru Íslands.

„Já, ég má til með að hrása eyðslunni á Dusternum. Meðaleyðslan hjá okkur í vikufærð austur á Hérað og heim aftur var 4,6 lítrar að meðtöldum öllum akstri fyrir austan, m.a. til Kárahnjúka og annarra staða á hálendinu eystra.“

líka betur búinn tæknilega og með enn meiri torfærugetu.“ segir Örn, ánægður eigandi Dacia Duster.

Gríðarlega vinsælir bílar

Dacia Duster er búinn vélum Renault sem eru annaðaer fyrir sparneytni eins og endurteknar og árlegar sparaksturskeppnir hafa sannað. Meðal annars varð frægt þegar blaðamaður Morgunblaðsins ók um árið Renault Megane Sport Tourer riflega hringveginn á einum

tanki. Þessarar tækni Renault njóta bílgerðir Dacia ásamt bestu tækni frá Nissan sem er einnig hluti Renault-samsteyppunnar.

Bílar Dacia, jepplingurinn Duster, skutbíllinn Logan, sendibíllinn Dokker og nú frá því nýlega hjá BL einnig fólksbíllinn Sandero, njóta allir mikilla vinsælda í Evrópu þar sem einstakar gerðir eru á meðal þeirra söluhæstu á markaðssvæðum sínum. Á meðal dæma um það eru Frakkland, Þýskaland

og Spánn, að ekki sé talað um Rúmeníu, þar sem bílarnir eru framleiddir.

Ástæðan er ekki síst sérlega hagstætt verð og lítill rekstrarkostnaður vegna sparneytni og áreiðanleika. Þessum kostum gera íslensku bílaleigurnar sér góða grein fyrir eins og ökumenn um allt land hafa tekið eftir þegar þeir mæta hverjum Dusternum á eftir öðrum á vegum og fjölmönnum áfangastöðum landsins.



Tesla seldi 14.250 eintök og sló met yfir sölu hreinræktaðra rafmagnsbíla.

Tesla með metsölu í júlí

Þó að erfiðlega hafi gengið að ná upp fjöldaframleiðslunni á Tesla Model 3 bílnum hefur Tesla nú náð markmiðum sínum um framleiðslu yfir 5.000 bíla á viku og salan í júlí endurspeglar það.

Tesla seldi 14.250 eintök af Model 3 bíl sínum og sló með því met yfir sölu hreinræktaðra rafmagnsbíla, en aldrei hefur rafmagnsbíll selst í meira magni á einum mánuði. Tesla hefur alls selt 38.617 Model 3 bíla á árinu og sú tala á eftir að hækka verulega nú þegar framleiðslan er komin á þetta flug. Tesla seldi að auki um 1.200 Model S og 1.325 Model X

bíla í júlí, sem er reyndar minni sala þeirra bíla en í júní, en á pari við sölu þeirra í júlí á síðasta ári.

Ef svo fer sem horfir mun Tesla selja meira af Model S bílnum í ár en Nissan mun selja af Leaf rafmagnsbíl sínum. Það er þó langt í það að Model 3 nái heildarsölu Leaf frá tilkomu hans, en sala hans fer að nálgast 400.000 eintök.

Góð sala Model 3 virðist þó ekki mikið vera að hjálpa rekstrinum hjá Tesla þar sem fyrirtækið greiðir frá mesta tapi sínu á öðrum ársfjórðungi þessa árs. Tesla á þó reyndar von á að fyrirtækið verði rekið yfir núllinu á næsta ári, en sú saga hefur reyndar heyrst oft áður.

Mission E verður Taycan

Porsche áætla að selja 20.000 eintök af rafmagnsbílnum Taycan á ári, sem samsvarar 2/3 hlutum árssölnunnar á 911 bílnum.

Fyrsti hreinræktaði rafmagnsbíll sem Porsche ætla að setja á markað hefur hingað til borið vinnuheitö Mission E. Porsche hefur hins vegar tilkynnt um nýtt nafn á bílnum, þ.e. Taycan, sem hann mun bera er hann kemur á markað á næsta ári.

Taycan verður hreint enginn aumingi er kemur að drægi og afli, en það samsvarar tveimur þriðju hlutum árlegrar sölu á Porsche 911 bílnum. Þessi áætlaða sala bílsins lýsir mikilli bjartsýni hjá Porsche-mönnum og vafalaust er innistæða fyrir svo jákvæðri áætlun og víst er að margir eru spenntir fyrir útkomu



Taycan verður hreint enginn aumingi er kemur að drægi og afli.

Áætla að selja 20.000 bíla á ári

Porsche gerir ráð fyrir að framleiða um 20.000 eintök af Taycan, en það samsvarar tveimur þriðju hlutum árlegrar sölu á Porsche 911 bílnum. Þessi áætlaða sala bílsins lýsir mikilli bjartsýni hjá Porsche-mönnum og vafalaust er innistæða fyrir svo jákvæðri áætlun og víst er að margir eru spenntir fyrir útkomu

bílsins. Porsche Taycan á að vera nokkru sneggr en 3,5 sekúndur að ná 100 km hraða og það tekur hann aðeins um 12 sekúndur að ná 200 km hraða.

Miklar prófanir á bílnum standa nú yfir hjá Porsche víðsvegar um heim við afar misjafnar aðstæður, en þeir hjá Porsche segja að þegar Taycan komi á markað eigi hann að ganga eins og nákvæmt klukkverk, sama hvaða aðstæðum hann mætir.

VW Tiguan Allspace Comfortline+ 2.0 TDI / Disil / Sjálfskiptur / Fjórhjóladrifinn / Sjö sæta / Dráttarbeiði

Besta Hekluverðið 6.990.000 kr.

Fullt verð: 7.635.000 kr.

Afsláttur

645.000 kr.



Volkswagen



Nýr Volkswagen á Besta Hekluverðinu

Nú er góður tími til að fá sér nýjan Volkswagen hjá Heklu því við vitum aldrei hvað svona frábært verð býðst lengi.

Tryggðu þér Volkswagen á besta Hekluverðinu ogaktu inn í sumarið.

VW Tiguan Offroad TSI

Fjórhjóladrifinn / Sjálfskiptur

Afsláttur

Besta Hekluverðið 4.990.000 kr.

800.000 kr.

Fullt verð: 5.790.000 kr.



VW Golf GTE

Tengiltvinnbíll / Sjálfskiptur / Vistvænn

Besta Hekluverðið 4.190.000 kr.



VW T-Roc

2.0 TDI / Disil / Sjálfskiptur / Fjórhjóladrifinn

Besta Hekluverðið

4.490.000 kr.



VW Passat GTE

Tengiltvinnbíll / Sjálfskiptur / Vistvænn

Besta Hekluverðið

4.690.000 kr.



VW Polo

Comfortline 1.0 TSI / Bensín / Sjálfskiptur

Besta Hekluverðið

2.990.000 kr.



35



HEKLA · Laugavegi 170-174 · Reykjavík · Sími 590 5000 · hekla.is
Höldur Akureyri · Bílasala Selfoss · Bílas Akranesi · HEKLA Reykjanesbæ · BVA Egilsstöðum

Hér er aðeins sýndur hluti af bílum í boði. Fullt verð er verð hvers bíls með aukabúnaði. Aukabúnaður á myndum gæti verið annar en í auglýstum verðdæmum. 5 ára ábyrgð fylgir fólksbílum HEKLU að upplýttum ákvæðum ábyrgðarskilmála. Þá er að finna á www.hekla.is/abyrgd

BÍLAR

KOSTIR OG GALLAR
AUDI TT S

- 2,0 LÍTRA BENSÍNVÉL
- 310 HESTÖFL
- FJÖRHJÓLDRIF

Eyðsla: 6,7 l/100 km í bl. akstri
Mengun: 159 g/km CO₂
Hröðun: 4,5 sek. í 100 km hraða
Hámarkshraði: 250 km/klst.
Verð frá: 9.790.000 kr.
Umboð: Hekla



- Útlit
- Frábær akstursbíl
- Innrétting
- Frágangur



- Aftursæti aðeins fyrir börn
- Verð fyrir vandláta



Akstursbíl draumanna

Í tilefni 20 ára afmælis Audi TT er nú komin andlitslyft þriðja kynslóð. Henni fylgja öflugri vélar, ný 7 girja sjálfskipting og enn fallega útlit. Mesta breytingin er þó líklega í svokölluðum stafrænum stjórnklefa.

Reynsluakstur
 Finnur
 Thorlacius
 finnurth@frettabladid.is



Audi heldur nú um stundir upp á 20 ára afmæli Audi TT bílsins en hann sá fyrst dagsljósið árið 1998. Segja má að Audi TT hafi orðið til vegna ástríðu fyrir fallegri hönnun og það þurfti engan

minni mann en Peter Schreyer, einn alfrægasta bilhönnuð heims, til að teikna þennan fallega bíl sem haldist hefur þannig allar götur síðan.

Audi TT er og hefur verið gullfallegur gripur frá upphafi og með háan glápuðuul sem þeir sannreyna sem sitja við stýri hans. Eiginlega er þó nýjasta uppfærða gerð hans fallegust og það var einmitt bíllinn sem prófaður var þessu sinni.

Audi TT er enn af þriðju kynslóð en hefur nú fengið andlitslyftingu og það vel heppnaða, en þriðja kynslóð bílsins var kynnt árið 2014. Einn bíll af þessari nýju gerð hans er kominn til landsins og stóðst undirritaður ekki freistinguna að fá að prófa gripinn. Ekki minnkaði það gleðina að til stóð að aka bílnum í Stykkishólm til að taka Breiðafjarðarferjuna til hinnar draumkennu eyjar Flateyjar.

Frábærir aksturseginnleikar og mikið afl

Audi TT er framleiddur í þremur útfærslum, sem venjulegur TT og í ofursportbilagerðum TT S og TT RS. Reynsluakstursbíllinn TT S er með sömu vél og finna má í Volkswagen Golf R bílnum, 310 hestafla 2,0 lítra fjögurra strokka vél með forþjöppu. Venjulegur TT er með 230 hestafla vél sem einnig er 2,0 lítra en TT RS er með óskrandi 400 hesta 2,5 lítra vél og sá bíll er aðeins 5,7 sekúndur að ná 100 km hraða, en kostar líka 12,8 milljónir. Sá aflminnsti kostar 7,5 milljónir en TT S kostar rétt undir 10 milljónum og tekur spretinn í 100 á 4,5 sekúndum.

Þetta eru alls ekki ódýrir bílar en vel þess virði fyrir þá sem hafa unun af góðum akstursbílum. Allar gerðir hans eru hreint frábærir akstursbílur og reyndist þessi Audi TT S algjörflega frábær bíll til aksturs. Hann er hreinlega límdur við veginn en með ansi stífa fjöðrun sem ekki allir óska sér í bílum en er nauð-



Mjög faguð innrétting eins og í öllum Audi bílum, en hér afar sportleg.

synleg í sportbílum sem hefir eru til hressilegs aksturs og til mikillar nautnar fyrir þá sem brenna fyrir sliikum eiginleikum.

Audi TT er nú kominn með nýja 7 girja dual-clutch sjálfskipting sem Audi segir að hafi gert það mögulegt að stytta hina 6 girana til aukinnar hröðunar án þess að förna sparneytni þegar bílnum er ekið í sjöunda gir á krúsinu á þjóðvegum. Fá má Audi TT S einnig með 6 girja beinskípting.

Stífur í öllum akstursstillingum

Audi TT S er með akstursstillingum en þó að hann sé stíllur á Comfort er fjöðrunin enn nokkuð stíf, en þess eðlis er þessi bíll, aldrei skal förna aksturseginnleikum. Finna má mun meiri mun á akstursstillingum í öðrum gerðum Audi-bíla, svo sem Audi A7 sem reyndur var hér fyrir skömmu, en í honum er mun meiri munur á þessum akstursstillingum og Comfort stillingun gerir

fjöðrunina miklu mýkri, enda er A7 eins konar limósína sem veita á öku-manni ljúfa upplifun þó stífa megi þann bíl upp talsvert til grimmari aksturs.

Audi TT S er bíll fyrir tvo þó að aftursæti séu reyndar í bílnum en Coupé-lag bílsins gerir það að verkum að fullorðnum er nánast ógerlegt að sitja aftur í sökuðum lítills höftuðrymis og fótapláss. Þessi aftursæti eru aðeins fyrir börn og vart fyrir unglínga.

Allt aðra sögu er að segja af skott-rymi bílsins, en það er óvenju gott fyrir sportbíl, 305 lítra, sem kom sér vel í ferðinni til Flateyjar. Þessi bíll er því hentugur fyrir þá, þó að yngri börn séu hluti fjölskyldunnar. Leiða má þó líkur að því að helstu kaupendur Audi TT sé fólk sem komið hefur upp börnum sínum og er í efnameiri kantinum.

Stafrænn stjórnklefi

Ein helsta breytingin á Audi TT með þessari uppfærslu er svokallaður stafrænn stjórnklefi þar sem öku-áður velur hvaða upplýsingar birtast á mælaborðinu, sem er háskerpu 12,3 tommu LCD skjár, annaðhvort sem venjulegar hringlaga skífur eða á öllum skjánum bak við stýri bílsins. Enginn skjár er fyrir miðju mælaborðinu og er þessi tilhögun til þess gerð að ökuáður sé einbeitari við aksturinn og þurfi minna að taka augun af veginum. Þessi tilhögun vandist vel, þjónaði tilgangi sínum og gaman var að fíktu í þessum flottu stjórnækjum bílsins.

Audi TT verður seint magnsölu-bíll hér á landi en þó má enn sjá þó nokkuð marga slíka bíla á götunum sem keyptir voru fyrir hrún. Vonandi munu samt einhverjir veita sér þá ánægju að eignast slíkan gæðabíl, leitun er að betri akstursbílum en þetta. Þarna fer hreint ótrúlega skemmtilegt leiktæki sem greinarritari væri til í að eiga.

TILBOÐ



DEEGAN 38 A/T 285/70R17
 kr. 37.900 stk.

MICKEY THOMPSON
M/T
 TIRES & WHEELS

lctrack ehf. Sími 773 4334 · mtdekk@mtdekk.is
 www.mtdekk.is

KOSTIR OG GALLAR

ALFA ROMEO
GUILIA VELOCE

- 2,0 LÍTRA BENSÍNVÉL
- 280 HESTÖFL
- FJÓRHJÓLADRIF

Eyðsla frá: 6,6 l/100 km í bl. akstri
Mengun: 152 g/km CO₂
Hröðun: 5,2 sek. í 100 km hraða
Hámarkshraði: 240 km/klst.
Verð frá: 8.290.000 kr.
Umboð: Ísband í Mosfellsbæ



- Útlit
- Aksturshæfni
- Þægindi
- Verð



- Betri innrétting í sumum samkeppnisbilum

Fegurðar- og fimleikadrottning

Ísband hefur fengið Veloce-útfærsluna af hinum nýja Alfa Romeo Giulia og þar fer 280 hestafla úlfur í sauðargæru. Giulia er 5 manna bill með mikið rými, en umfram allt með allra fallegustu bilum.

Reynsluakstur

Finnur
Thorlacius
finnurth@frettabladid.is



Í fyrra kynnti Alfa Romeo Giulia, bil í sama stærðarflokki og BMW 3, Mercedes Benz C-Class, Audi A4 og Jaguar XE og við þessa bila á hann sannarlega að keppa. Margir eru sammála um það að þarna hafi Alfa Romeo loks komið fram með bil sem erindi á í þessa hörðu samkeppni og vist er að hann hefur fegurðina í það og skákar þeim líklega öllum á því sviðinu, a.m.k. að mati greinarritara. Hann er að auki með innarrými og skotrymi í þennan slag, sem og úrval vélarokta.

Innflytjandi Alfa Romeo, Ísband í Mosfellsbæ hefur nýverið fengið magnaða útgáfu Giulia til landsins og er hann af Veloce-gerð. Það þýðir að hann er með 280 hestafla vél, fjórhjóladrifinn og kemur á einum flottustu 19 tommu felgum sem sjást. Ekki skaðar sanseraði blái liturinn á bílnum sem við ákveðið sjónarhorn í sól virkar fjólublár. Það verður ekki tekið af þessum bil að þarna fer mikill töflari sem horft er á og ekki skortir hann krafta í kögglum og var þess vel notið.

Griðarlegt vélarúrvall

Guilia fest með 200, 280 og 510 hestafla bensínvélum og 136, 150, 180 og 210 hestafla dísilvélum og með þessu úrvali er hann sist eftirbátur þýsku samkeppnisbilanna í vélarúrvalli.

Veloce-útfærslan af Giulia sem reynd var er með 280 hestafla bensínvélinni, en allt þetta afl fest úr aðeins 2,0 lítra sprengrými. Með þessari hressilegu vél skortir þennan bil aldrei afl og hann hreinlega hendist áfram sem viljugur foli. Giulia Veloce útgáfan er reyndar svo römm að afli að hún keppir öllu fremur við Audi S4, BMW 340i og Mercedes Benz AMG C43, sem allir eru reyndar með 6 strokka vélum. Samt er þetta talsvert ódyrari bill, en líka aflminni en þeir allir. Það hjálpar honum þó mikið að hann er meira en 100 kg léttari en þeir allir og þarf því ekki eins mörg hestöfl til að komast úr sporunum. Hann vegur aðeins 1.429 kíló og það tekur



Hrikalega flott sæti eru í bílnum og framsætin gefa frábæran stuðning



Að sama skapi flottar felgur og þessar eru 19 tommu.

hann aðeins 5,2 sekúndur að ná 100 km hraða og á meðan á því stendur er býsna gaman. En hvernig skyldi hann fara með allt þetta afl og hegða sér á vegi?

Frábærir akstursegineiklar

Guilia er í sem stystu máli hrikalega skemmtilegur og hefur akstursbíl með nákvæma stýringu, mikinn stöðugleika og afar lítinn hlíðarhalli á beygjum. Hann liggur eins og klessa og þar sem svo auðvelt er að koma sér vel fyrir í frábærum framsætunum í bílnum og ná fullkominni akstursstöðu er strax griðarlega gaman að henda þessum sportbíl um göturnar. Fyrir vikið fyllist ökumaður hratt sjálfstrausti bak við stýrið og vill ólmur komast nær þeim getumörkum sem þessi bill býður upp á.

Vél með ekki stærra sprengrými en 2,0 lítra þarf öflugra forþjöppu til að skila öllu þessu afl en Alfa Romeo hefur tekið að fela það vel og ekki gætir mikils forþjöppuhiks eða væls í forþjöppunni og reyndar er hljóðið í bílnum enn eitt sem gleður ökumann. Giulia er með þremur aksturstillingum, Dynamic, Normal og All Weather (DNA). Mikill munur er á þessum stillingum og þó svo flestir freistist í fyrstu til að taka bílinn ekki úr hörðustu Dynamic-stillingunni þá er einfaldlega miklu þægilegra að aka bílnum í hinum stillingunum. Hitt er þó skemmtilegast. Fjóðrunin er svo góð í bílnum að hann er ekki einu sinni of harður í Dynamic og étur allar ójfnur með bestu lyst. Allt er varðar akstursetu þessa bíls

virðist stíllt að fullkomnun og því er mjög auðvelt fyrir ekki svo vana ökumenn að aka þessum bil hratt, en örugglega.

Lagleg innrétting en til betri

Að flestu leyti er erfitt að setja út á þennan Giulia Veloce bil, en þó verður að segjast að Alfa Romeo gerir ekki eins vel í innréttingunni í og þýsku keppinautarnir. Hún er þó sannarlega snout en gefur manni ekki eins mikla lúxustilfinningu. Það er þó fremur hægt að hrósa Alfa Romeo fyrir einfaldleika hennar frekar en að vera flækja hlutina og flest lærist hratt í stjórntækjunum.

Full ástaða er til að itreka hve gegguð framsætin eru, bæði í útliti og að sitja í þeim, en þar er ökumaður geirnegldur og ekki veitir af miðað við getu bílsins.

Þó svo Giulia Veloce sé sportbíl að getu og akstursegineikum fer þarna 5 sæta bill með gott aftursetispláss og fint skotrymi sem slær hátt í 500 lítrana. Hér er því kominn úlfur í sauðargæru sem fullt eins má skottast með krakkana á í skólann eða fara á í gott ferðalag.

Alfa Romeo Giulia Veloce er einfaldlega ferlega gott útspil ítalska framleiðandans og kærkominn nýliti þennan stærðarflokk. Þeir sem eru orðnir leiðir á sama útliti og nálgu þýsku samkeppnisbilanna ættu að ihuga að fá sér eintak af honum þessum. Hann vinnur fegurðarsamkeppnina og svo margt annað í leiðinni. Alfa Romeo Giulia má fá frá 5.990.000 krónum, en þessa Veloce-gerð hans frá 8.290.000 kr.

Ford ýjar að pallbíl byggðum á Focus

Ford ætlar að fækka bílgerðum sínum í Bandaríkjunum og víðar og brátt munu folksbíla-gerðirnar aðeins innihalda Focus og Mustang, en bílar eins og Mondeo og Fiesta munu heyrja sögunni til.

Sala folksbíla Ford hefur snarminnkað á undanförmum árum og áhersla Ford, sérstaklega í Bandaríkjunum, verður á framleiðslu jappa, jepplinga og pallbíla. Ford framleiðir vinsælasta pallbíl heims,

F-150 bílinn, sem selst í um 800.000 eintökum á ári bara vestanhafs.

Ford framleiðir einnig Ranger-pallbílinn en hyggur nú á smíði enn minni pallbíls sem byggður verður á undirvagni hinnar nýja fjórðu kynslóðar Focus og verður því ekki smíðaður á grind, heldur plötu. Ekki er þó von á þessum smávaxna pallbíl fyrir en árið 2022, ef sögusagnir reynast réttar og yrði hann smíðaður í Mexíkó. Mögulegt er

» Ford ætlar að fjölga gerðum af joppum, jepplingum og pallbílum.

að þessi smávaxni jepplingur verði fyrst í boði í Brasilíu.

Ford ætlar verulega að fjölga gerðum af joppum, jepplingum og pallbílum og stýttast fer í kynningu á nýjum Bronco-jappa, sem margir biða spennir eftir.



Lamborghini Aventador SVJ.

Lamborghini á nú metið á Nürburgring

Porsche 911 GT2 RS á ekki lengur metið á hinni 20 kílómetra löngu Nürburgring akstursbraut því nýlega náði Lamborghini Aventador SVJ tímanum 6:44,97 og bætti met Porsche-bilsins um rúmlega tvær sekúndur. Þegar Porsche GT2 RS náði metinu í fyrra var það tekið af Lamborghini Huracan Performante bíl og því hefur Lamborghini endurheimt þetta eftirsóttá met.

Lamborghini hefur ekki enn kynnt hinn nýja Aventador SVJ bíl en það stendur til á Monterey Car Week í Kaliforníu í ágúst. Hann hefur verið í prófunum á Nürburgring-brautinni að undanförmum og með þessum líka fina árangri. Hætt er við því að Porsche unni Lamborghini ekki lengi þessa mets og mæti brátt á brautina til nýs metsláttar.



Hinn djafi ökuumaður frá Hucknall birti margar stíklur af hraðakstrinum.

Eingöngu bensínvélur í nýjum Porsche Macan

Ekki ólíklegt að Porsche Cayenne jepinn verði brátt líka eingöngu í boði með bensínvélum.

Porsche kynnti nýverið 2019 árgerðina af sportjoppum Macan og verður hann eingöngu í boði með bensínvél. Hingað til hefur hann fengist með dísilvél en með þessari nýju árgerð heyrir hún sögunni til. Minnsta bensínvél sem í boði verður í Macan er 2,0 litra og fjögurra strokka vél sem skilar 245 hestöflum til allra hjóla bilsins, en þessi vél skilaði áður 252 hestöflum en sökum nýrrar Euro 6d-TEMP reglugerðar um mengun verður hún aflminni. Macan verður fyrst kynntur með þessari vél en á næsta ári verður hann einnig í boði með 6 strokka og 354 hestafla vél sem áður var 340 hestafla. Með henni er er billinn ef til vill kominn hættulega nálægt GTS útgáfu Macan, sem er með 360 hestafla vél. Því má búast við uppfærðri útgáfu Macan GTS sem búist er við að kynntur



Hingað til hefur hann fengist með dísilvél en með þessari nýju árgerð heyrir hún sögunni til.

verði á bílasýningunni í Los Angeles í desember.

Öflugasta útfærslan 440 hestöfl.

Öflugasta gerð Macan verður svo í boði með 440 hestafla 2,9 litra V6 vélinni sem einnig má finna í Porsche Cayenne. Með því er þessi

öflugasta gerð Macan 40 hestöflum öflugri en núverandi gerð. Porsche hefur ekki álfarið útilokað tilkomu Macan með dísilvél en ætlar að fylgjast vel með markaðnum og eftirspurn eftir bílnum með dísilvél. Svo gæti þó farið að Cayenne jepinn verði brátt eingöngu í boði með bensínvél, líkt og Macan.

Macan verður ekki í boði enn sem komið er í tengiltvinnútfærslu vegna þess að undirvagn hans byður ekki upp á þá útfærslu. Það mun væntanlega breytast með enn nýrri gerð bilsins og til greina kemur að bjóða Macan eingöngu drifinn með rafmagni. Eftir honum verður þó einhver bið.

Náðist á mesta melda hraða

Breti einn mældist nýverið á 304 km hraða á mótörhjól sínu á almenningsvegi og hefur breska lögreglan aldrei mælt ökutæki á svo miklum hraða. Hann situr nú inni fyrir athæfi sarti og prófskirteininu fátækari.

Þessi breski mótörhólaeigandi frá Hucknall hefur margsinis birt stíklur af sér akandi á ólöglegum hraða og hefur í kjölfarið jatað fjölmörg brot, en einnig við að aðstoða glæpamenn við varðveislu stolinna vara. Hann hefur verið dæmdur í 21 mánaðar fangelsi.

Í einu af myndskjölinu sem lögreglan fann og mótörhólaökuníngurinn birti sést að hann er að mynda hraðann sem hann ekur á og reyndist hann vera 189 mílur, eða 304 km. Það er nokkuð myndarlegur hraði, ekki síst í ljósi þess að hann er einungis með aðra hönd á stýri mótörhólsins, en hina upptekna við að mynda hraðann með farsíma sínum.

Lögreglan í Bretlandi hafði áður mælt mesta hraða ökuamanns 277 km og ók sá Porsche-bíl.

Á 114 VW Golf bíla

Einlægur aðdáandi Volkswagen Golf bíla hefur safnað flestum gerðum hans í hreint ótrúlegu safni í Austurríki.

Af þeim 30 milljón eintökum af Volkswagen Golf bílum sem smíðaðir hafa verið frá árinu 1970 á Josef Juza frá Austurríki 114 þeirra. Volkswagen Golf er söluhæsti bíll Volkswagen frá upphafi og hefur hann selst í fleiri eintökum en Bjallan góðkunnna. Reyndar hefur Josef Juza alls átt 144 Golf bíla en nú eru í safni hans 114 bílar. Juza á til dæmis Golf með rennihurð, Golf með blæju, Golf GTI þegar hann vill taka sprettinn

og Golf Country til að aka um vettur. Hann segist eiga Golf fyrir hvaða tækifæri og árstíma sem er og telur engan bíl betri og Golf sé eins og sérhannaður fyrir hann hvað varðar sætisstöðu og flest annað sem ökuamenn kjósa sér. Golf bíla safnarans kappsama er að finna í vöruhúsi rétt fyrir utan Vín í Austurríki.

Ekki dýrt safn en fjölbreytt

Margir af þeim Golf bílum sem hann hefur keypt hafa kostað minna en kostnaðurinn við að flytja þá til hans og er þetta safn hans því alls ekki með verðmætari bílasöfnum, heldur öllu fremur mjög áhugavert. Elsti Golf bíll Juza er af árgerð 1974 og var sá bíll frumgerð með rennihurð þar sem framhurðin rennur fram eftir bílnum. Sá bíll var aldrei fjöldaframleiddur. Juza á einnig tvo rafmagns-Golf bíla sem báru nafnið CitySTROMer I og II, eins konar forvera e-Golf, en hann á einnig einn af 71 ein-



Margir af þeim Golf bílum sem hann hefur keypt hafa kostað minna en kostnaðurinn við að flytja þá til hans og er þetta safn hans því alls ekki með verðmætari bílasöfnum, heldur öllu fremur mjög áhugavert.

taki framleidda af G60 Limited Golf sem voru handsmiðaðir af Volkswagen Motorsport og eru þeir 207 hestafla bílar. Hann á líka 181 hestafla Rally Golf frá 1989 og nokkra Golf Camper

bíla til ferðalaga. Sem og tvo Golf pallbíla sem breytt var í bíla sem báru stiga fyrir farþegaflugvélar á Bremen flugvelli. Josef Juza ætlar að opna safn sitt fyrir almenningi á næstunni.