

Lipur og laglegur

4



Ný kynslóð Cherokee

7



Kemur frísklegur inn

Fjórða kynslóð Hyundai Tucson verður kynnt á næstunni og er mikil breyting á útliti sem og búnaði bílsins. Von er svo á sportlegu N-módeli og tengiltvinnútgáfu með vorinu en Fréttablaðið prófaði tvinnútfærsluna á dögunum. 6



MYND/TRYGGVI ÞORMÓÐSSON

ÖRUGGT START

MEÐ EXIDE RAFGEYMUM

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



Hafið samband við sérfræðinga Olís í síma 515 1100 eða pontun@olis.is og fáið nánari upplýsingar.





Bill ársins í Evrópu eru eftirsóttustu bílaverðlaunin ár hvert.

Sjö í úrslit á vali á bíl ársins í Evrópu

Búið er að tilkynna hvaða sjö bílar hafa komist í lokavalið á Bíl ársins í Evrópu 2021. Tilkynnt verður um valið þann 1. mars næstkomandi. Listinn er valinn af 60 bílابلادامönnum frá 23 Evrópulöndum og fær hver bládamáður 25 stig til að deila á milli bílanna í úrslitum. Bílarnir sem eru í úrslitum að þessu sinni eru Citroen C4, Cupra Formentor, Fiat 500, Land Rover Defender, Skoda Octavia, Toyota

Yaris og Volkswagen ID.3. Vegna COVID-19 faraldursins voru færri bílar í valinu að þessu sinni og komust aðeins 29 bílar á upphaflega forvalið, en þar er fjöldinn venjulega um 40 bílar. Ísland tekur ekki þátt í valinu en dómnefnd bílابلادامanna á Íslandi velur Bíl ársins á Íslandi ár hvert. Fer valið fram í vor en valinu í fyrra var frestað vegna COVID-19 faraldursins.



Skjærinn nær yfir allt mælaborð bílsins og er samtals 141 sentimetrir á breidd.

55 tommu skjár í Mercedes S-línu

Mercedes bílaframleiðandinn hefur látið frá sér upplýsingar um nýjan ofurskjá sem kemur fyrst á markað í nýju S-línunni sem væntanleg er seinna á þessu ári. Skjærinn breiðir úr sér yfir allt mælaborð bílsins og tekur saman sjálft mælaborðið, miðjustökk ásamt snertitökkum og miðstöðv-arbúnaði í einn stóran glerflöt. Auk þess fær farþeginn sinn skjá sem sýnir tölvumynd þegar hann er ekki í notkun. Þessi skjár er 141 sentimetrir á breidd sem jafngildir 55,5 tommum. Hann stillir birtustig sitt

sjálfur með ljósnæmri myndavél. Tölvubúnaðurinn fyrir skjárninn er með 24 GB vinnsluminni sem er sex sinnum öflugra en meðal heimilistölva. Hugbúnaðurinn verður með gervigreind sem lærir á ökumanninn. Sem dæmi, ef öku-maðurinn hringir alltaf á sama tíma í ákveðinn einstakling mun skjárninn setja upp áminningu svo að öku-maður þarf bara að ýta á einn takka til að hringja. Auk þess getur myndavélin inni í bílnum lært að þekkja ökumanninn og geyma upplýsingar um hann og allt að sex aðra ökumenn.



Hyundai Le Fil Rouge tilraunabíllinn er rafbíll sem frumsýndur var á bílasýningunni í Genf árið 2019.

Hyundai bílamerkið í samtali við Apple um þróun sjálfkeyrandi bíls

Hyundai lét frá sér fréttatilkynningu í vikunni þar sem framleiðandinn sagðist vera í samstarfi við tæknirísann um þróun á rafbíli. Aðeins nokkrum klukkustundum síðar var fréttatilkynningin tekin niður og önnur sett í staðinn þar sem ekki er minnst á Apple.

Í fyrri fréttatilkynningunni kom fram að Hyundai og Apple hefðu lokið samningaviðræðum og aðeins væri beðið eftir samþykki stjórnarformanns Apple. Fréttatilkynningin varð til þess að hlutabréf í Hyundai hækkuðu um 8 milljarða dollara sem er mesta hækkan á hlutabréfum í Hyundai síðan 1988. Seinni fréttatilkynningin er loðnari og nefnir aðeins viðræður við nokkur ónefnd fyrirtæki um þróun á sjálfkeyrandi rafmagnsbílum. Einnig segir þar að engar ákvarðanir hafi verið teknar þar sem viðræðurnar séu á byrjunarstigi.

Á markað eftir fjögur ár
Apple hefur verið þögull en gröfin þegar kemur að þróun bílaverkefnis þeirra. Það hófst árið 2014 með Titan verkefninu sem yfir 1.000 starfsmenn Apple unnu



Lexus RX450h sem Apple notaði til að þróa sjálfkeyrandi hugbúnað við prófanir í Kaliforníu. Bílana leigði Apple af Hertz og útbjuggu sérstaklega.

að. Verkefnið hefur ekki gengið hnökralaust og árið 2016 var uppi orðrómur um að það stefndi beint í geymsluhúlluna. Það sem Apple hefur lagt áherslu á að undanförunu er hugbúnaður fyrir sjálfkeyrandi bíla sem þeir sjálfir kalla „móður allra gervigreindarverkefna“. Að sögn Apple-greinandans Ming-Chi Kuo er líkleg útkoma verkefnisins ný nálgun á samvinnu hugbúnaðar, tölvubúnaðar og

þjónustu. Hvort eiginlegur bíll sé hluti af þeirri lausn er líklegt, en Apple hefur verið að þróa hugbúnað fyrir sjálfkeyrandi bíla í Kaliforníu síðan 2017 og notað til þess Lexus RX450h bíla sem þeir leigðu hjá Hertz. Að sögn Reuters hefur Apple sett markið á 2024 með að koma sjálfkeyrandi bíl á markað, en Ming-Chi Kuo telur líklegra að hann komi á markað á bilinu 2025-2027.

MICKEY THOMPSON

M/T

JEPPADEKK

DEEGAN 38
A/T

BAJA
MTZp3

BAJA
ATZp3

DEEGAN 38

BAJA
CLAW

BAJA
CLAW TTC

IceTrack ehf 773-4334 mtdekk@mtdekk.is www.mtdekk.is



NHTSA hefur hætt rannsókn á galla í inngjafarbúnaði Tesla bifreiða.

NHTSA hættir rannsókn á Tesla

NHTSA-öryggisstofnunin í Bandaríkjunum hefur hætt rannsókn á meintum galla í Tesla bílum að sögn fréttamiðilsins The Verge. Gallinn átti að lýsa sér þannig að bílanir tóku skyndilega af stað án viðvörunar. Alls voru 246 tilkynningar rannsakaðar en NHTSA þótti ekki ástæða til frekar rannsókna. Að sögn stofnunarinnar er

ástæðan í öllum tilvikum notand-anum að kenna með vitlausum þrýstingi á inngjafarpedalann. „Það eru engar sannanir um bilun í inngjafarbúnaði Tesla bílanna í þessum tilvikum, né heldur rafmóturum eða bremsu-kerfum sem leitt gætu til svona óhappa,“ sagði NHTSA í fréttatilkynningu á föstudag.



Með tveimur innspýtingum á AdBlue, þar sem fyrri skammtinum er dælt inn í mjög heitt flæðið strax eftir afgashemilinn, er uppgufunin bætt á lægri snúningi. Þetta þýðir að nýja V8-vélin frá Scania uppfyllir lagalegar kröfur sem taka munu gildi á árinu 2021.

MYND/ADSEND

Scania kynnir nýja V8-línu

Nýju V8-vélarnar frá Scania eru ekki aðeins eins kraftmiklar og hugsast getur heldur stórbæta þær einnig nýtingu á eldsneyti. Heildarsparnaður getur numið allt að sex prósentustigum, þegar nýi G33-girkassinn er hluti af aflrásinni.

Eldsneytissparnaður af þeirri stærðargráðu skiptir að sjálfsögðu miklu máli, bæði sé litið til lengri tíma vegna loftslagsáhrifa en einnig hér og nú fyrir fyrirtæki sem reka vöru- og flutningabíla.

„Á meðan umskiptin eiga sér stað úr jarðefnaeldsneyti yfir í hreinni orkugjafa í flutningum, verðum við öll að leggja okkar af mörkum til að bæta núverandi lausnir,“ segir Alexander Vlaskamp, aðstoðarframkvæmdastjóri og forstöðumaður sölu- og markaðsmála hjá Scania. „Þú getur ekki látið húsið þitt brenna til grunna einfaldlega vegna þess að hið nýja er í byggingu. Umskiptin þurfa að ganga snurðulaust.“

Þessi eldsneytissparnaður er afrakstur yfirgripsmikilla finstillinga og þróunar hjá verkfræðingum Scania og felur í sér tækni sem er í fararbroddi við framþróun á brunahreyflum.

Á meðal nýjunga, sem byggja á meira en 70 nýjum vélahlutum, má nefna minna innra viðnám, hærri þjöppunarhlutföll, endurbættan búnað fyrir eftirmeðferð útblásturs og nýtt, öflugt hreyfilstýrikerfi (EMS).

- Fjórar nýjar V8-vélar og aflrásir skila eldsneytissparnaði sem getur numið allt að 3-6%
- 530, 590, 660 og 770 hestöfl – óviðjafnanleg lína af V-8 krafti
- Lágt innra viðnám, uppfærð forþjappa og snjall aukabúnaður
- Nýr afkastameiri búnaður fyrir eftirmeðferð á útblaststri (AdBlue kerfi)
- Lengri og öflugri flutningabílar bjóða upp á aukna flutnings-

getu og minni losun koltvísýrings, bæði með eða án lifðisilseldsneytis

Það veltur allt á smáatriðunum
V8-tækni Scania eins og hún best gerist:

- Minna innra viðnám
- Nýtt eftirmeðferðarkerfi útblásturs með tvöfaldri innspýtingu af AdBlue
- Ný háþrýsti-eldsneytisdæla með virkri inntaksmælingu
- Algerlega nýr vél- og hugbúnaður fyrir hreyfilstjórnun
- Aukið þjöppunarhlutfall og toppgildi strokkþrýstings
- Gerir aukabúnað óvirkan þegar þörf er á, eins og til dæmis loftþjöppuna
- Kúlulegu-forþjappa á 770 hestafla vélinni

Stöðug leit Scania að leiðum til að þróa V8-vélarnar sínar mun halda áfram þennan þriðja áratug aldarinnar – og skila sér í enn sparneytnari vélum sem henta í mest krefjandi verkefni á sviði flutninga. Þessar framfarir sem verkfræðingar Scania hafa nú skilað af sér eru afrakstur ástríðu, gífurlegrar reynslu, takmarkalausrar hæfni og mikils hugvits.

Scania kynnir breiða línu af hátæknigirkösum

Skiptingar fyrir næsta áratuginn:

- Ný lína AMT-skiptinga, hannaðir með aksturseiginleika og endingu í huga
- Girkassar með viðari dreifingu, hljóðlátari og allt að 1% minni eldsneytisnotkun
- Léttari og betrubætt girskipting, ræður við allt að 3700 Nm snúningsátak
- Húsin öll úr áli, minnkar innri töp og nýtnari girhlutföll
- Bætt afkastageta hamlara og fjöldi snjallra aflúttaka fánleg



SCANIA var mest seldi vörubíllinn í flokki vörubíla II, 16 t og stærri, á Íslandi árið 2020 enda þægilegur í akstri.



Ný kynslóð V8-véla frá Scania sem geta skilað allt að sex prósent eldsneytissparnaði samtengdar nýja Scania Opticruise girkassanum. Það felur í sér umtalsvert minna kolefnisfótspor og lækkun á eldsneytiskostnaði.

- Tryggir að sprengihreyflalausnir halda áfram að styðja við sjálfbæra flutninga

Scania kynnir nýja línu af girkössum sem á endanum munu taka við af öllum núverandi Scania Opticruise sjálfskiptilausnum. Fyrsti meðlimur nýju línunnar – G33CM – er samfastur endurbættum V8-vélum og hinum afkastamiklu 13 lítra Scania-vélum með 500 og 540 hestöflum. Scania hefur fjárfest fyrir meira en 400 milljónir evra í nýju línunni til að styrkja leiðandi stöðu á markaðnum. Með frammistöðugetu sinni mun þessi nýja lína af sjálfskiptingum sjá til þess að hinar farsælu og sparneytnu aflrásir Scania viðhaldi forskoti sínu á þessum áratug. SCANIA var mest seldi vörubíllinn í flokki vörubíla II, 16 t og stærri, á Íslandi árið 2020 og var með 37% markaðshlutdeild.

KOSTIR OG GALLAR Lexus UX 300e	Grunnverð: 8.490.000 kr. Hestöfl: 204 Tog: 300 newtonmetrar Hröðun 0-100 km: 7,5 sek. Hámarkshraði: 160 km/klst. Rafhlaða: 54,3 kWst Eigin þyngd: 1.850 kg	Drægi: 305 km Hleðsluhraði AC: 9 klst 30 mín Hleðsluhraði DC: 57 mín/50 kW L/B/H: 4.495/1.840/1.545 mm Hjólhaf: 2.640 mm Farangursrými: 367 lítrar	KOSTIR ■ Lipur í akstri ■ Hljóðlátur ■ Útlit	GALLAR ■ Staðsetning frambremsu ■ Fótaráymi aftur í
---	---	---	--	--



Lexus UX 300e er í senn sportlegur í útliti og akstri. MYNDIR/TRYGGVI ÞORMÓÐSSON

Lexus UX 300e - Lipur og laglegur

Reynsluakstur
Njáll Gunnlaugsson
njall@frettabladid.is



Það dylst engum lengur að framtíðin er rafmögnuð og nýjasta merkið til að falla undir þá skilgreiningu er Lexus. Þar hefur hinn alrafmagnaði UX 300e vakið mikla athygli að undanfögnu. Augljóslega er Lexus UX 300e fallegur bíll með sínu áberandi trapisugrilli, hvössum ljósalínunum og kúpu-laga þaklinu. Framljósasettið er mest áberandi með örvalaga útliti og þriggja geisla díódu-ljósum. Afturendinn er sportlegur enda nokkuð kúpulag á bílnum sem gerir hann líkari hlaðbak en smájepping í útliti.

Lítil pláss í sætum

Þótt útlitið sé vel heppnað hefur það sína ókosti þegar vel er gáð. Bíllinn er frekar þröngur og meira að segja framsætin eru einu númeri of lítil. Aftursæti eru af svipuðu tagi og fótaráymi þar er með minnsta móti. Auk þess er bitinn á milli hurðanna fyrirferðarmikill svo að erfitt er að skáskjóta fótunum þegar klöngrast þarf út úr bílnum. Hjólhafið er líka aðeins 2.640 mm sem er svipað og í Corolla, enda byggður á sama undirvagni. Farangurs-rými er ágætt þótt það slái ekki út keppinauta en fær plús fyrir gott aðgengi. Innréttingin er falleg eins og bíllinn og greinilega vel úthugsuð að flestu leyti. Gott er að stjórna bæði miðstöð og öðrum þæginda-búnaði með snertitökkum sem eru innan seilingar. Það er helst hand-

bremsan sem hefði mátt velja betri stað en hún er falin við hægri hné ökumanns. Upplýsingakerfinu er stjórnað með snertifleti á miðju-stokk og er þægilegt í notkun. Að visu hefði verið betra að hafa innbyggð leiðsögukerfi en það kemur bara í Luxury-útfærslunni. Aðrir geta notað Google Maps í gegnum Apple CarPlay eða Android Auto. Með Lexus Link smáforritinu í símanum er hægt að fylgjast með hleðslu bílsins, hita hann upp fyrir ferð eða leita að næstu hleðslustöð.

Góður í akstri

Þegar kemur að akstri bílsins fer maðni að líka mjög vel við hann en hann er einstaklega ljúfur og lipur í akstri. Hann er í senn hljóðlátur en einnig kraftmikill þegar maður vill og bíllinn settur í aflmeiri akstursham. Stýrið er skjótt að taka við sér og hann liggur eins og sportlegur fólksbíll enda rafhlöðunum vel fyrir komið í botni bílsins. Þótt hann sé þungur eins og allir rafbilar virkar hann það samt ekki í akstri og fjöðrunin ræður vel við hvassa hluti eins og kubbahraðahindranir án þess að það verði eitthvað óþægilegt. Drægið er uppgæfið 305 km en samkvæmt tölum Lexus er það á bilinu 190 til 405 km eftir veðri eða notkun bílsins. Fæst mesta drægið í mildu veðri innanbæjar en minnsta í köldu veðri á þjóðvegi. Óhætt er að segja að á þeim köldu vetrardögum þegar bíllinn var prófaður hafi drægið verið nálægt 200 km. Meiri samkeppni væntanleg Þegar horft er á samkeppnina kemur fljótlega í ljós að Lexusinn er talsvert dýrari en helstu sam-



Farangursrýmið er 367 lítrar og gott er að koma fyrir farangri og leggja niður aftursæti þar sem ekki þarf að teygja sig langt inn í bílinn.



Það er vel hannað mælaborð sem mætir manni í Lexus UX 300e.

keppnisaðilar, en þeir eru til dæmis Hyundai Kona Electric, Mazda MX-30 og Peugeot e-2008. Það á sér þó sínar skýringar enda Lexus-merkið í meiri lúxusflokki og meira lagt í alla vinnu við bílinn með hinu verðlaunaða Takumi handverki. Þeir bílar sem komast

næst honum í lúxusflokki eru Volvo XC40 Recharge P8 en hann er ekki kominn á markað hérland-is, en styttra er í annan keppninaut sem er Mercedes-Benz EQA. Gott gæti verið að skoða verð á þeim bílum til samanburðar þegar þeir mæta á markað með vorinu.



Ekki er mikið rými í aftursætum og snúið að koma fyrir fótunum.



Skiptingin er eins og í Mirai og snertiflöturinn nálægt armhvílu.



Rafmótórin er 204 hestöfl og sér um að skila aflinu til framhjólanna.

Mössun og keramíkhúðun

Motormax býður
SONAX® keramíkhúðun
á frábæru **kynningarverði**

Litlir fólksbílar

Verð frá 79.900 kr.

Stórir fólksbílar & jepplingar

Verð frá 99.900 kr.

Jeppar

Verð frá 109.900 kr.

Breyttir bílar & sendibílar

Verðtilboð



Starfsmenn Motormax dekra við bílinn með **SONAX** vörum

Profiline CC36 (ceramic coating 36) frá Sonax veitir lakki bílsins langtímavörn gegn UV geislum, eiturefnum og öðrum umhverfisáhrifum, svo sem salti, tjöru og vegryki. Umbreyttar nanóagnir tengjast saman og mynda þannig sérlega sterkan varnarhjúp svo að yfirborðið verður einstaklega vatnsfráhrindandi, hrindir frá sér ryki og verður sérlega auðvelt í þrifum. Varnarhjúpinn eykur styrk og mótstöðu lakksins, gefur hámarksgljáa, frískar upp á liti og veitir þeim um leið einstaka dýpt.

Vörnin endist í allt að 36 mánuði sé billinn þjónustaður árlega.



**Bókaðu tíma í keramíkhúðun hjá Motormax
í síma 545 4040 eða á motormax@motormax.is**

MotorMax
Bónstöð

Motormax ehf.
Vatnagörðum 12
Sími: 545 4040

motormax@motormax.is

KOSTIR OG GALLAR

Hyundai Tucson

Grunnverð: 6.490.000 kr.
Hestöfl: 180
Tog: 260 newtonmetrar
Upptak 0-100 km: 9,2 sek.
Eyðsla bl. ak: 4,9 l/100 km

CO2: 130 g/km
L/B/H: 4.500/1.825/1.650 mm
Hjólhaf: 2.680 mm
Eigin þyngd: 1.660 kg

KOSTIR
■ Pláss
■ Innrétting
■ Búnaður

GALLAR
■ Öryggisbelti aftur í
■ Verð



Hliðarlína bilsins er mjög áberandi og þá bæði ýktar hjólaskálarnar og krómlína í þaki. MYNDIR/ TRYGGVI ÞORMÓÐSSON

Hyundai Tucson – Kemur frísklegur inn

Reynsluakstur
Njáll
Gunnlaugsson
njall@frettabladid.is



Fjórða kynslóð Hyundai Tucson er nú komin og óhætt að segja að bíllinn hefur breyst mikið milli kynslóða. Hönnunin er mun ferskari en við höfum átt að venjast og nægir í þeim efnum að benda á framendann með margskiptum aðalljósunum. Von er á sportlegu N-módeli og tengiltvinnútgáfu með vorinu en fyrstu bílarnir sem komu eru með mildri tvinnútfærslu og það var eintakið sem Fréttablaðið hafði til reynslu yfir hátíðarnar.

Áræðið útlit

Það verður ekki fjallað um nýjan Tucson án þess að eyða nokkrum orðum í áræðið útlitið sem ein-kennir bílinn og aðgreinir hann frá fjöldanum. Grillið er áberandi með samofnum þríhyrningaformum og rennur það saman við dagljósin. Aðalljósin eru neðarlega og til hliðanna sem setur enn ákveðnari svip á framendann. Eins og það sé ekki nóg til að undirstrika sportlegt útlit eru hliðarlínur bilsins ekki síðri. Hvassar línur og brot sem formast í kringum hjólaskálarnar gefa í senn sportlegt og nýtiskulegt útlit. Silfurlit lína eftir þaklínunni gerir sitt til að fá yfirbygginguna til að virka lægri en hún er. Afturendinn er mikil breyting og þá sérstaklega ljósin sem eru með mjóum og tannlaga línun og tengjast þau saman með bremsuljósi sem nær enda á milli. Vel hönnuð innrétting Breytingin innandyrar er ekki síður mikil og ljósárum frá fyrra

útliti. Áberandi stállína nær eftir öllu fremra rými bilsins og lækkar allt mælaborðið. Í stað hefðbundins mælaborðs er kominn 10,25 tommu litaskjár með hraðamæli og öllum helstu upplýsingum. Stór, 10,25 tommu snertiskjár er efst í miðjustokki og í stað snúnings-takka eru komnir snertitakkar. Miðjustokkurinn er áberandi og aðgreinir vel plássíð milli öku-manns og farþega. Takkaskiptingin úr Hyundai Nexo er komin í stað hefðbundinnar sjálfskiptingar. Upplýsingaskjárinn er með þröðlausri tengingu við Apple CarPlay og Android Auto og til viðbótar við það er hægt að setja Hyundai Bluelink smáforrit í farsimann sem getur læst bílnum og hægt er að nálgast helstu upplýsingar, eins og stöðu eldsneytis til að mynda. Það er fljótlegt og þægilegt að nota nýju snertitakkana í Tucson ólíkt mörgum nýrri bílum með örfáum undantekningum. Til dæmis er enginn eiginlegur Home takki en hægt er að forrita einn takkann með mismunandi hætti og nota sem Home takka. Hefði líka kosið að hafa takka fyrir símann í miðjustokki en ekki bara í stýri.

Meira pláss

Það er talsvert meira pláss í farangursrými en áður í Tucson og hefur það stækkað um 33 lítra í bensínútgáfunni eða upp í 620 lítra. Auk þess eru aftursætin fellanleg á þrjá vegu og slétt aðgengi í gólfi sem auðveldar hleðslu. Í tvinnútgáfunum minnkar það hins vegar um 45 lítra vegna rafhlöðunnar fyrir rafmótorinn. Annars er gott pláss í bílnum að öllu leyti og til dæmis er fótapláss í aftursæti í betra lagi. Eina sem pirraði undirritaðan í frágangi aftur í var staðsetning á öryggisbelti fyrir miðjufarþega. Þurfti helst að ganga frá því sæti til að það væri ekki að slást til í akstri.

Verð í hærri kantinum

Hægt er að velja um nokkrar gerðir vélbúnaðar í Tucson. Grunngerðirnar eru með 1,6 lítra bensínvél sem skilar 150 hestöflum og koma með 6 gíra beinskiptingu. Einnig er hægt að fá hann með 1,6 lítra dísilvél sem skilar 115 hestöflum. Þrjár gerðir mildra tvinnútgáfa eru í boði, með sömu bensín- og dísilvélum. Tvær gerðir bensínútgáfunnar með 150 og 180 hestöfl og dísilvélin í 136 hestafla útgáfu. Við prófuðum bílinn með 180 hestafla vélinni í tvinnútgáfu og virkaði bíllinn aflmikill þótt hann væri stundum lengi að skipta sér. Hægt er að velja milli sex gíra beinskiptingar og sjö þrepa sjálf-skiptingar en sjálfskiptingin er staðalbúnaður í dísilútgáfunni. Þegar tengiltvinnútgáfan kemur í vor verður hún með 1,6 lítra bensínvélinni ásamt rafmótor sem skilar samtals 265 hestöflum. Helstu samkeppnisaðilar Tucson eru RAV4 sem kostar frá 6.070.000 kr. í GX útgáfunni og Volkswagen Tiguan PHEV sem kostar frá 5.990.000 kr. Verðið á Tucson verður því að teljast í hærri kantinum.



Grillið blandast saman við stöðuljósin með nýstárlegum hætti.



Eins og sést er gott fótarými og lítið yfir plássíð að kvarta í aftursætum.



Takkaskiptingin fyrir sjálfskiptinguna er eins og í Nexo og það þarf stundum að taka augun af veginum til að rata rétt á hana í byrjun.



Frágangur á mælaborði og miðjustokki er góður og það situr allt saman lægra en venjulega sem bætir verulega útsýni út úr bílnum.



Bensínvélin í 180 hestafla tvinnútgáfu verður eflaust vinsæll kostur.



Útlitið minnir nokkuð á Wagoneer með lengri vélarhlíf og sjöskiptu grillinu.

Næsta kynslóð Grand Cherokee kynnt í Ameríku með sjö sætum

Jeep hefur kynnt næstu kynslóð Grand Cherokee L jeppans í sjö sæta útgáfu sinni sem eingöngu er hugsuð fyrir Ameríkumarkað. Billinn er væntanlegur á Evrópumarkað árið 2022 í 5 sæta útgáfu.

Að sögn talsmanna Jeep er útlit jeppans að nokkru leyti byggt á Wagoneer en hann er með lægri vélarhlíf og lægri þaklinu en áður. Billinn hefur verið endurbyggður með tilliti til sterkari yfirbyggingar með hágæða stáli og þá sérstak-

lega við vélaralinn sem er 125% stífari en áður. Komin er fjölliða fjöðrun að aftan sem bætir bæði þægindi og aksturseiginleika. Hægt er að velja um annað hvort sex eða sjö sæta útgáfu. Innréttingin fær 10,25 tommu skjá fyrir framan ökumann og 10,1 tommu upplýsingaskjá. Auk þess verður hann búinn framrúðuskjá og staf-rænum baksýnispegli.

Tvær bensínvélar

Hægt verður að velja um tvær

vélar, 3,6 lítra V6 vél sem skilar 286 hestöflum og 5,7 lítra V8 vél með 352 hestöfl og 528 newtonmetra togi. Báðar nota átta þrepa sjálf-skiptingu og getur V8 vélin slökkt á fjórum strokkum við minna átak og sparað þannig allt að 20% af eldsneytisnotkun.

Þá getur billinn aftengt framdrif-ið við sömu aðstæður til að minnka álag enn frekar. Tengiltvinnútgáfa verður í boði í framhaldinu þótt ekkert hafi verið gefið upp um tæknibúnað hennar enn.

Kínverski framleiðandinn Nio kynnir ET7

Nio hefur kynnt í Kína bíl sem keppt getur við Tesla Model S en hann er væntanlegur á markað á næsta ári. Er hann líkt og Model S sjálfkeyrandi og verður með allt að 965 km drægi.

Í dag selur merkið rafjeplinga af nokkrum stærðum og seldi í fyrra 36.721 bíl sem var meira en helmingsaukning frá árinu áður. ET7 er svipaður að stærð og Model S og verður með 241 hestafla rafmótor að framan en á afturöxli verður annar rafmótor sem skilar 402 hestöflum. Samtals er billinn því 644 hestöfl og mun hann því komast í hundraðið á 3,9 sekúndum. Drægið verður frá 500 km að lágmarki en að sögn Nio næst það með léttari undirvagni og lægri vindstuðli sem er aðeins 0,23 Cd.



Nio ET7 verður með 644 hestafla rafmótorum og fjórhjóladrifi og drægið allt að 965 km að sögn Nio sem er vel samkeppnisfært ef satt reynist.

Að innan verður stór 12,8 tommu snertiskjár í miðjustokki alls-ráðandi eins og í öðrum bílum Nio. Einnig verður hljómkarfi með 23 hátölurum staðalbúnaður. Hvort að Nio merkið komi á markað í Evrópu á enn eftir að koma í ljós en óstaðfestar fregnir hafa borist af hugsanlegri innkomu þess á Evrópumarkað síðar á þessu ári.

Opel kemur aftur með rafmagnaðan VRX

Opel hefur tilkynnt að hið sögu-fræga VRX merki muni snúa aftur árið 2022. Fyrsta nýja VRX módelið verður rafmögnuð útgáfa af Mokka smájeplingnum en fljótt á eftir kæmi svo ný Corsa VRX sem byggð yrði á grunni Corsa-e.

Þegar Opel Mokka VRX kemur á markað verður hann fyrsti VRX-inn síðan 2015. Spurningin er hvort billinn verði eitthvað öflugri en núverandi bíll, en talsmenn Opel/Vauxhall hafa sagt að hægt sé að bæta akstur bílsins með fleiri en einum hætti. Opel hefur ekki gefið út tæknipplýsingar fyrir Mokka-e en hann deilir sama undirvagni og rafbúnaði og Peugeot e-2008. Sá bíll er með hröðunina sléttar níu sekúndur í hundraðið. Opel Corsa VRX er líklegri til að hafa meira afl en hann þyrfti að



Opel Mokka-e er handan við hornið en VRX útgáfa mun koma árið 2022.

keppa við bíla eins og Ford Fiesta ST og VW Polo GTI. Til að byrja með sæjum við samt sama 134 hestafla rafmótor og í Corsa-e með breyttri fjöðrun, öflugri bremsum og skarpara stýri. Opel Corsa-e er 7,6 sekúndur í hundraðið svo hann er ekki mikill eftirbátur Opel Corsa VRX 2019 sem var 6,8 sekúndur í 100 km hraða. Líklega yrði rafútgáfan einnig sneggri en bensínbillinn í 50 km á klst.

et VERSLUN

Mikið úrval af kösturum og aukaljósum fyrir allar gerðir bíla

Pollux9

LEDSON



Torfi Karl Ökukennari á Nissan Leaf rafbílnum sínum sem er annar rafbíllinn sem hann kennir á.

Sjálfskipt bílpróf eru framtíðin

Torfi Karl Karlsson ökukennari er einn þeirra kennara sem skipt hefur algerlega yfir í að kenna á sjálfskiptan bíl. Síðan haustið 2017 hefur verið leyfilegt að taka bílprófið á sjálfskiptan bíl án sérstakrar undanþágu. Fær þá próftakinn aðeins réttindi á sjálfskiptan bíl.

Meirihluti nýrra bíla sem seldir eru í dag eru sjálfskiptir og þá sérstaklega í vinsælustu flokkunum. Meira að segja smábílar eru oftar en ekki búnir sjálfskiptingu þótt margir þeirra sé einnig fánlegir beinskiptir. Svo eru það aðrir bílar sem eru ekki einu sinni fánlegir beinskiptir nema með sérpöntun. Hyundai Tucson er hægt að fá sem bensínbíl, dísilbíl, tvinnbíl eða tengiltvinnbíl en umboðið tekur bílinn aðeins inn sjálfskiptan. Svo eru auðvitað allir tengiltvinnbílar og rafmagnsbílar sjálfskiptir og engar líkur á að það breytist mikið á næstunni. Torfi hefur einmitt kennt á Nissan Leaf rafmagnsbíl síðan að breytingin átti sér stað og ætlar nú að kaupa rafbíl númer tvö á heimilið.

Að sögn Torfa Karls gengur vel að kenna eingöngu á sjálfskiptan og nóg af nemendum sem eru að biðja um það til að hann geti kennt á það eingöngu. „Ég var með stúlku í kennslu um daginn sem var mikið að velta þessu fyrir sér þar sem að vinkona hennar er að læra á sjálfskiptan. Hún spurði for-eldra og fleiri í kringum sig og allir sögðu henni að taka beinskiptan því að þá mætti hún keyra bæði. Hún velti þessu fyrir sér vel og lengi og tók síðan sjálf ákvörðun og vildi taka sjálfskiptan. Þegar ég spurði af hverju hún hefði valið það sjálf sagði hún einfaldlega að sjálfskiptir bílar væru einfaldlega framtíðin og beinskiptir fortíðin og hún ætlaði að tilheyra framtíðinni,“ sagði Torfi og brosti.

Georg Georgsson, prófdómari Frumherja

Einfalt mál er að bæta beinskiptingunni við þegar búið er að taka próf á sjálfskiptan og í raun og veru lítill aukakostnaður við það ef einhver, þar sem einfaldara er að kenna á sjálfskiptan bíl. „Þetta er allt saman einfaldara í byrjun og fókusinn er meiri á umferðinni. Brosið kemur hins vegar mun fyrr á andlitið þegar þau eru að læra á sjálfskiptan, venjulega í fyrsta tíma“ segir Torfi. Georg Georgsson prófdómari er því líka sammála að sjálfskiptingin sé til að einfalda hlutina. „Það er bara allt annar handleggur að prófa nemanda á sjálfskiptan bíl. Þá er ekkert fálma eða fum lengur og próftakinn miklu rólegri. Mín vegna mætti hafa öll próf þannig og leyfa fólki að læra sjálf á beinskiptan, sem það getur þá gert hjá ökukennara ef það kys svo“ sagði Georg að lokum.

Kia kynnir nýtt merki sitt með eftirtektarverðum hætti

Kia kynnti í á dögunum nýtt vörumerki bílaframleiðandans. Með kynningu á nýja merkinu á sér um leið stað ákveðin umbreyting hjá vörumerkinu og skipulagningu þess innan fyrirtækisins.

Nýja merkið á að höfða til ört stækkandi viðskiptavinahóps Kia þar sem vinsældir rafbíla eru sniðnar að þörfum notenda. Vörumerkið var kynnt með afar veglegum hætti í S-Kóreu þar sem heimsmet var sett með notkun pyróndróna.



Nýja merkið er tákn framsýni og á að vera hvetjandi fyrir kaupendur.

„Markmið Kia er að skapa nýja framtíð í samgöngum og raungera drauma fólks með skapandi hugsun og með því að takast á við

áskoranir. Nýja merkið er einn liðurinn í umbreytingu fyrirtækisins í þá átt að gera það enn meira spennandi og framsæknara. Það eru afar spennandi tímar hjá Kia sem hefur verið að koma fram með mikið úrval rafbíla á markað að undanförunu. Kia hefur lagt mikið upp úr því að framleiða vel hannaða og trausta bíla þar sem nýjasta tækni og öryggi spila stórt hlutverk ásamt mjög góðum aksturseiginleikum. Kia er fyrsti bílaframleiðandinn í heiminum

til að bjóða sjö ára ábyrgð á bílum sínum. Kia hefur unnið til fjölda alþjóðlegra hönnunarverðlauna fyrir bíla sína á síðustu árum og nýjasti bíll Kia, hinn stóri og stæðilegi Sorento, hefur nú þegar sópað til sín fullt af eftirsóknarverðum verðlaunum - hann er nú væntanlegur í ákaflega spennandi tengiltvinnútfærslu sem við hjá Öskju fáum í febrúar. Fram undan er því áfram mikil sókn hjá Kia á öllum sviðum,“ segir Jón Trausti Ólafsson, framkvæmdarstjóri Öskju.



SCANIA kynnir nýja V8 línu



SCANIA mest seldi vörubíllinn á Íslandi 2020

* SCANIA var mest seldi vörubíllinn á Íslandi árið 2020 og í flokki vörubíla 11,16 t og stærri

KLETTUR / SALA OG ÞJÓNUSTA / KLETTAGARÐAR 8-10 104 REYKJAVÍK / 590 5100 / klettur.is

