

Bílablaðið

8. JÚNÍ 2022



MYND/TRYGGVI ÞORMÓÐSSON

Nýr smart #1 rafbíll frumsýndur

Frumskýning á nýjum smart #1 rafbíl fór fram í Evrópu í lok síðustu viku og var Ísland meðal þeirra staða þar sem bíllinn var frumsýndur, þar sem nýtt umboð opnar á næstunni. Bíllinn fer í forsölu í lok ársins og fyrstu eintökin væntanleg hér um mitt næsta ár. **2**



Einn af forvitnilegri bílum sem kynntir hafa verið að undanfögnu er nýr Maxus rafjepplingur. **8**



Volkswagen ID.5 var kynntur í Austurríki á dögunum en hann er kúpulaga útgáfa ID.4 rafbílsins. **6**



Mercedes-AMG One hefur loks verið frumsýndur en með honum er formúlubíll kominn á göturnar. **7**

Stuð í útilegunni með Exide rafgeymum

Áreiðanlegir og sterkbyggðir AGM rafgeymar henta vel fyrir ferðavagna, s.s. hjólhýsi, fellihýsi o.fl. Hraðari hleðsla, minna viðnám í hleðslu, engin uppgufun í hleðslu og lengra úthald. Veldu þaulreynda vöru frá gæðaframleiðanda.

Ráðgjafar Olís veita allar nánari upplýsingar í síma 515 1100 eða pontun@olis.is.



Búast má við að áherslan verði á fjórhjóladrifsbílinn sem mun kosta frá 7.490.000 kr.

Styttist í kynningu Toyota bz4X

njall@frettabladid.is

Toyota í Evrópu hefur blásið til kynningar á fyrsta alvöru rafbíl merkisins, en það er sportjeppinn bz4X. Kynning á bílnum fyrir blaðamenn fer fram í Kaupmannahöfn í vikunni en hérlandis verður hún fyrripart júlímánaðar. Verðið á bílnum hefur verið kynnt á heimasíðu Toyota en grunnverð hans verður 6.990.000 kr. en fjórhjóladrifinn mun hann kosta frá 7.490.000 kr. Framdrifsútgáfa hans verður með allt að 500 km drægi en fjórhjóladrifsútgáfan með allt að 460 km drægi, en hestöfl beggja bílanna verða þau sömu eða 218 hestöfl. ■



Frá valinu 2015 en keppt er um verðlaunagripinn Stálstyrið.

Sjö bílar í úrslit

njall@frettabladid.is

Bandalag íslenskra bíblablaðamanna (BÍBB) hefur valið þá sjö bíla sem komnir eru í úrslit í valinu á Bíl ársins á Íslandi 2022. Eru það bílarnir Aiiways U5, Ford Mustang Mach-E, Hyundai Ioniq 5, Kia EV6, Mercedes-Benz EQS, Polestar 2 og Volkswagen ID.5 sem keppa til úrslita að þessu sinni. BÍBB ákvað að sleppa því að flokka bílana nú vegna þess að innflutningur á bílum til Íslands er orðinn mjög einsleitur og erfitt að finna bíla í marga flokka. Sést það vel á því að bílarnir í úrslitum núna eru allir 100% rafbílar og flestir í sama stærðarflokki. Tilkynnt verður um hvaða bíll hlýtur titilinn Bíll ársins á Íslandi 2022 seinna í þessum mánuði. ■

Askja frumsýnir smart #1

Ný bílamerki á Íslandi vekja alltaf athygli og ekki síst þegar þau hafa þegar skapað sér markað erlendis. Smábílar handa almenningi var aðalsmerki smart en með smart #1 hefur merkið fært sig yfir í rafbíla fyrir alla.

njall@frettabladid.is

Askja frumsýndi í Grósku á fimmtudaginn nýjan bíl sem fer brátt í sölu hérlandis en það er næsta kynslóð smart. Á Íslandi sem annars staðar í Evrópu mun forsala á nýja smart #1 rafbílnum hefjast í lok ársins en fyrstu afhendingar á bílnum verða um mitt næsta ár. Fyrstu bílarnir verða í svokallaðri Launch Edition-útgáfu sem er með nánast samskonar útliti og Concept #1 tilraunabílinn sem frumsýndur var í München í fyrra.

Bíllinn kemur á nýjum undirvagni frá Geely í Kína sem kallast SEA og verður undir fleiri smart-bílum í framtíðinni. Samkvæmt talsmönnum smart munu bílar merkisins bera númer líkt og #1 eftir þeirri röð sem þeir koma í en ekki eftir stærð. Smart #1 mun koma með 66 kWst rafhlöðu sem hægt er að hlaða með allt að 150 kW hleðslustöð í 80% hleðslu á undir 30 mínútum. Með 22 kW heimahleðslustöð mun taka um þrjá tíma að komast í 80% hleðslu. Bíllinn verður afturdrifinn og mun skila 268 hestöflum og 343 Nm tugi. Aðrar tölur sem við vitum um bílinn eru að hann verður 1.820 kg að þyngd og hámarkshraðinn 180



» Að sögn talsmanna smart er bíllinn mjög rúmgóður og með svipað rými innandyrá og E-lína Mercedes-Benz.

km á klst. Bíllinn er 4.270 mm að lengd og með 2.750 mm hjólhaf, sem gerir hann að stærsta smart bílnum hingað til, og því mun merkið ekki einungis halda sig við smábíla eins og áður. Að sögn talsmanna smart er bíllinn mjög rúmgóður og er með svipað rými innandyrá og E-lína Mercedes-



Blaðamanni gafst tækifæri til að mæta bílinn á frumsýningunni en reynsluakstur biður þar til seinna.

Benz. Plássið aftur í verður 411 lítrar en einnig er 15 lítra hólf undir húddinu. Um tæknilega fullkominn bíl er að ræða í smart #1. Í miðju mælaborðinu er 12,8 tommu upplýsingaskjár en fyrir framan öku-mann er 9,2 tommu skjár ásamt 10 tommu framrúðuskjá. Bíllinn mun koma með Level 2 sjálfkeysrlubúnaði sem gerir honum kleyft að taka af stað og stoppa sjálfum í þungri umferð, halda sig innan akreinar, aka sjálfur í stæði og með sjálfvirkan háan ljósgeisla. Auk þess verður í honum ýmiss konar afþreyingarbúnaður þótt Evrópuútgáfan verði að öllum líkindum ekki með karaoke-kerfi eins og sú kínverska. ■

Hulunni svipt af Defender 130

njall@frettabladid.is

Land Rover í Bretlandi kynnti í síðustu viku Defender 130 sem er fjórða og nýjasta útgáfa bilsins á eftir Defender 90, Defender 110 og Defender Hard Top. Nýr Defender 130 er 34 sentimetrum lengri að aftan en Defender 110 og kemur meðal annars í fyrstu útgáfu sem verður búin sérstökum séreinkennum í ytra útliti og í farþegarýminu auk þess sem staðalbúnaður verður aukinn í tilefni frumsýningarinnar. Meðal búnaðar verða geymsluhólf fyrir hvern og einn farþega í öllum þremur sætaröðunum



Defender 130 er 34 sentimetrum lengri en 110 útgáfan.

» Fyrsta útgáfa bilsins verður með séreinkennum í ytra útliti.

ásamt greiðu aðgengi að þriðju sætaröðinni og birtu gegnum tvískipt glerþak. Dæmi um annan búnað er m.a. loftpúðaffjöðrun, 90 sm vaðgeta og 11,4 tommu Pivi Pro snertiskjár. Einnig má nefna Matrix dióðu aðalljós, hita í öllum sætum, fjögurra kerfa loftræstingu og Meridian hljóðkerfi. Land Rover býður Defender 130 með P300

og P400 sex strokka Ingenium bensinvélum með mildri tvinn-tækni og D250 og D300 sex strokka Ingenium dísilvélum. Er P300 vélin með hröðun úr kyrrstöðu í 100 km/klst á 8 sekúndum, en 6,6 sekúndur með P400. Allar útgáfur Defender 130 eru búnar aldriði og átta þrepa ZF sjálfskiptingu, ásamt því sem rafstýrð loftpúðaffjöðrun og háþrúð driftækni hámarka aksturseiginleika og drifgetu við mismunandi vegastæður. Nánari grein verður gerð fyrir búnaðarvali í haust þegar von er á fyrstu sendingu nýrra Land Rover Defender 130 til landsins. ■

LIPINORM A-800

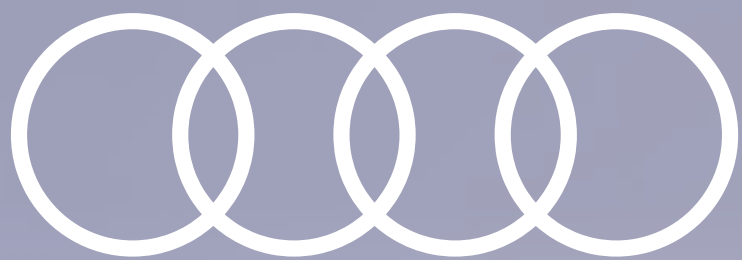
Ert þú að glíma við of hátt gildi kólesteróls í blóðinu?

Besta ráðið er aukin dagleg hreyfing og breytt matarræði.

Lipinorm A-800 er góð viðbót við þá lífsstílsbreytingu. Virk náttúrleg innihaldsefni í Lipinorm stuðla að eðlilegri blóðfitu og hjartastarfssemi.

Ekki slá vandamálinu á frest og hugsaðu með hjartanu.

Fæst í apótekum og almennum verslunum.



e-tron GT

Rafmagnaður draumur.

→ Keyrðu inn í sumarið
á nýjum e-tron GT!



Drægni allt að 475 km (WLTP) - 469 hestöfl - Quattro fjórhjóladrif - Hröðun 0-100 km/klst 4,1 sek



Laugavegi 174, 105 Rvk. → Sími 590 5000 → www.hekla.is
Höldur Akureyri → Bílasala Selfoss → Bílakjarninn Reykjanesbæ → BVA Egilstöðum

Veldu uppáhaldsbílinn og taktu hann frá á → www.hekla.is/audisalur

Fylgdu okkur @audi →   



Eins og sjá má er Polestar 3 eins og útblásin útgáfa Polestar 2 líkt og Tesla Model Y er stærri útgáfa Model 3.

MYND/POLESTAR

Polestar 3 kynntur í haust

njall@frettabladid.is

Polestar hefur tilkynnt að næsti bill merkisins, Polestar 3 verði kynntur í október á þessu ári. Hægt verður að panta bílinn frá þeirri dagsetningu sem hann verður kynntur á. Með fréttatilkynningunni sendir Polestar frá sér mynd af bílnum með aðeins léttum dulbúningi. Þar sést greinilega að um hærri bíl en Polestar 2 er að ræða sem byggir þó á útliti hans. Sama

svip má sjá á bílunum að framan-verðu með samskonar hönnun á grilli og ljósum. Polestar 3 virðist líka vera með innfelldum hurðarhandföngum. Bíllinn mun nota sama SPA2 undirvagn og nýr Volvo XC90 en þó með einhverjum breytingum því að Polestar 3 verður ekki með þriðju sætaröðinni. Hann verður smíðaður í sömu verksmiðju í Suður-Karólínu og mun mesta salan fara fram í Bandaríkjunum. ■



Nýr GLC fær nýja framendann en er ekki mikið stærri en fyrirrennarinn.

MYND/MERCEDES

Nýr GLC heimsfrumsýndur

njall@frettabladid.is

Mercedes GLC er söluhæsti bill merkisins með yfir 2,6 milljón seld eintök árlega og því eru það miklar-fréttir þegar ný útgáfa hans kemur á markað. Önnur kynslóð hans felur í sér þrjár tengiltvinnútgáfur sem hafa allt að 100 km drægi. Bíllinn er byggður á sama MRA2 undirvagni og C-línan og þótt bíllinn hafi stækkað er það samt ekki mikið. Útlitið er kunnuglegt og í stíl við nýjustu breytingar hjá

Mercedes. Bíllinn er 4.716 mm að lengd og er hann því 60 mm lengri en fyrri kynslóð. Hann er samt 4 mm lægri og þótt breidd milli hjóla sé meiri er heildarbreidd bílsins óbreytt. Lengdarbreytingin er aðallega á fráfallshorni en hún bætir 50 lítrum við farangursrýmið. Að sögn Jónas Kára Eiríkssonar hjá Öskju kemur bíllinn hingað til lands í lok nóvember og þá aðeins í tengiltvinnútgáfunum. Verð á bílnum mun liggja fyrir eftir nokkrar vikur. ■



Rafdrifna útgáfan er nánast eins í útliti með smávægilegum áherslubreytingum en hún er 308 hestöfl og með 494 Nm togi.

MYND/BMW

Þriðja kynslóð BMW X1 komin fram

njall@frettabladid.is

Hönnuðir BMW hafa verið iðnir við kolann að undaförnu en nýjasti bíllinn sem frumsýndur er frá þeim er þriðja kynslóð X1 jepplingsins. Um stærri bíl er að ræða en áður en hann er nú 4.500 mm að lengd sem er 53 mm meira en áður. Einnig breiðkar hann nokkuð og hjólhafið lengist um 22 mm en bíllinn er enn á UKL2 undirvagninum þrátt fyrir kynslóðarskiptin. Það sem réttlætir breytinguna

er að hann kemur nú einnig í rafdrifinni útgáfu sem með tveimur rafmótorum skilar 308 hestöflum og 494 Nm af togi. Þannig getur hann náð 100 km hraða á aðeins 5,7 sekúndum en drægið er 440 km frá 64,7 kWst rafhlöðu. Bílarnir líta nánast eins út en rafbíllinn er með smábreytingum á loftflæði og bláa línan undirstrikar rafvirknina. Verð hefur ekki verið gefið út ennþá en sala á rafbílnum hefst í sumarlok, um leið og á tengiltvinnútgáfunni. ■



Aftur til framtíðar er það sem kemur upp í hugann þegar horft er á nýjan DeLorean.

MYND/DELOREAN

Aftur til framtíðar með DeLorean Alpha5 rafbílnum

DeLorean hefur frumsýnt bíl í fyrsta skipti í 40 ár og er hann rafdrifinn að þessu sinni. Bíllinn kallast Alpha5 og er með vængjahurðum sem eiga að auðvelda mjög aðgengi um bílinn.

njall@frettabladid.is

Um langan og ávalan bíl er að ræða með löngu húddi, breiðum hjóla-skálum og þaklínu sem mjókkar aftur. Lögd er mikil áhersla á loftflæðihönnun í bílnum og hlutir eins og lokaðar felgur og grill ásamt stórum loftdreifara að aftan gera honum kleift að ná loftmótstöðu niður í 0,23 Cd að sögn DeLorean. Alpha5 er 100% rafdrifinn og mun rafhlaðan vera yfir 100 kWst sem gefur honum um 500 km

» Lögd er mikil áhersla á loftflæðihönnun í bílnum og hlutir eins og lokaðar felgur og grill ásamt stórum loftdreifara gera honum kleift að ná loftmótstöðu niður í 0,23 Cd.

drægi. DeLorean hefur látið hafa eftir sér að upptakið í 100 km væri innan við 3 sekúndur, en með tilvísun í myndina Back to the Future er upptakið í 88 mílur gefið upp sem 4.35 sekúndur, en það er um 150 km á klst. Bíllinn er með sæti fyrir fjóra í sportstólum og fram í er stór upplýsingaskjár fyrir miðju ásamt skjá fyrir ökumann bak við stýrið. Líklegast er hér um öflugasta DeLorean bílinn að ræða en von er á fleiri bílum sem munu bera lægri tölu í Alpha nafninu. Alpha5 er svipaður að stærð og Porsche Taycan eða rétt tæpir fimm metrar að lengd, 2.044 mm á breidd og aðeins 1.370 mm á hæð. Bíllinn verður frumsýndur endanlega á Pebble Beach-bílasýningunni um miðjan ágúst. ■



Sjá má líkindi við fyrri kynslóð eins og fljótandi C-bita og nýjungar eins og ljósaröð yfir breidd bílsins.

MYND/LEXUS

Lexus frumsýnir nýjan RX

njall@frettabladid.is

Lexus hefur frumsýnt fimmtu kynslóð RX sportjeppans í tvínnútfærslu eingöngu fyrir Evrópu-markað. Bíllinn kemur á sama GA-K undirvagni og hinn minni NX sem frumsýndur var í fyrra. Bíllinn er mjög svipaður fyrri kynslóð að stærð og er lengd hans sú sama eða 4.890 mm. Hann er hins vegar 25 mm breiðari og 10 mm lægri en fyrri kynslóð. Með nýja undirvagninum er bíllinn þó með 60 mm meira hjólhaf og eru hjólin því mun utar en áður. Að innan hefur Lexus valið að

» Bíllinn kemur á sama GA-K undirvagni og hinn minni Lexus NX sem þýðir að hjólhafið eykst um 60 mm frá fyrri kynslóð.

nota samskonar Tazuna útlit og í NX með 14 tommu snertiskjá fyrir miðju. Aðeins verða tvær fjögurra strokka vélar í boði en engin sex strokka eins og áður. Tvær útgáfur 2,5 lítra vélarinnar, önnur með tvinntækni og hin með tengiltvinnbúnaði eru í boði og skilar sú síðari 302 hestöflum. Loks er F-Sport útgáfa með 2,4 lítra vél með forþjöppu sem er fyrsta tinnvélin frá Lexus með slíkum búnaði. Sú vél skilar 366 hestöflum og 645 Nm togi og er upptakið aðeins 5,9 sekúndur í hundradið. Fyrstu afhendingar á bílnum í Evrópu verða á nýju ári. ■

VORBOÐINN

LJÚFI BRENDERUP KERRUR Í MIKLU ÚRVALI

Kerrur með burðargetu
undir 750 kg
frá **175.000 kr**



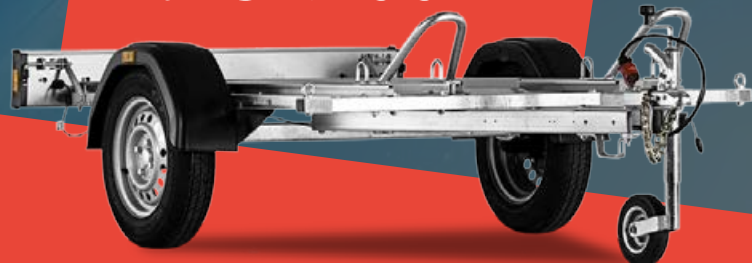
Kerrur með burðargetu
yfir 750 kg
frá **599.000 kr**



Bíla og flutningakerrur
frá **859.000 kr**



Hjóla og tækjakerrur
frá **239.900 kr**



STÓRVERSLUN
BÍLDHÖFÐA 12
110 REYKJAVÍK
S. 535 9000

Bæjarhrauni 12
220 Hafnarfirði
S. 555 4800

Hafnargata 52
260 Reykjanesbæ
S. 421 7510

Hrísmýri 7
800 Selfossi
S. 482 4200

Furuvöllum 15
600 Akureyri
S. 535 9085

Sólvangi 5
700 Egilsstöðum
S. 471 1244

www.bilanaust.is



Njáll
Gunnlaugsson
njall
@frettabladid.is

Reynsluakstur

ID.5 GTX

KOSTIR

- Nýr hugbúnaður
- Tilfinning fyrir akstri

GALLAR

- Þyngd
- Höfuðrými aftur í

Grunnverð: 7.690.000 kr.
Hestöfl: 299
Tog: 472 Nm
Hámarkshraði: 180 km

Hröðun 0-100 km: 6,3 sek.
Rafhlaða: 77 kWst
Hleðsla DC: 135 kW
Hleðsla AC: 11 kW

Drægi: 493 km
L/B/H: 4.599/1.852/1.615 mm
Hjólhaf: 2.771 mm
Eigin þyngd: 2.167 kg



Kóngarauður billinn tók sig vel út í fallegu umhverfi austurrísku Alpanna þar sem vorið var allsráðandi.
MYNDIR/NJÁLL GUNNLAUGSSON

Hvers manns hugljúfi

Nýr Volkswagen ID.5 er mættur á svæðið og þótt hann fái nýtt tegundarheiti er hann um margt sami bíllinn og VW ID.4.

Volkswagen kynnti á dögunum ID.5 rafbílinn í austurrísku Ölp-unum með pompi og prakt. Það að kynna nýjan rafmagnsbíl er eins og að skipta yfir í næstu kynslóð af farsíma, mikið er gert úr nýjum tæknilegum nýjungum frekar en bættum aksturseiginleikum bílsins. Þannig var það á skiðahótelinu sem blaðamannahópurinn gisti á og sérstakur kynningarfulltrúi Volkswagen settist hjá okkur og byrjaði að tala um tækninýjungar bílsins. Íslensku blaðamennirnir létu sér nú fátt um finnast því þeir voru þangað mættir til að keyra bílinn.

Volkswagen kemur með nýja hugbúnaðarútgáfu í þessum bíl sem kallast 3.1 og leyfir meðal annars allt að 135 kW hleðslu og bætir við eiginleikum eins og að billinn getur nú lagt sjálfur í stæði. Með aðstoð myndavéla og leiðsögukerfis getur billinn plottað fimm leiðir í stæði, jafnvel sem er nokkra vegalengd í burtu og gafst okkur færi á að prófa þetta í reynsluakstrinum. Í raun og veru er þessi búnaður fyrsta stig sjálfakandi bíls, enda verður slíkur búnaður sífellt fyrirferðarmeiri með hverjum bílnum sem prófaður er. Með nýja hugbúnaðinum getur billinn líka hjálpað ökumanni að ákveða hvenær og hvernig hann þarf að hlaða eftir því hvernig

leiðin liggur og hvernig ökumaður hagar akstrinum. Hversu vel það virkar hérlandis skal þó ósagt látið en líklega verður það þó hægt með tíð og tíma.

Að setjast inn í ID.5 er nákvæmlega sama tilfinningin og að prófa ID.4, því að um sama bíl er að ræða í grunninn. Því má ekki búast við annarri upplifun frá stjórn-búnaði eða upplýsingaskjám. Allir ID.5 koma með sólþakinu sem hefur þau áhrif að höfuðrými við gluggabrunn er minna. Rýmið innandyrá er það sama en það er meira pláss í farangursrými ID.5 þar sem hann hefur sex lítra á ID.4 bílinn. Um sama undirvagn og framhluta er að ræða og í ID.4. Billinn virkar dálítið þungur en er samt snöggur af stað í GTX útgáfunni eða 6,3 sekúndur í hundraðið. Hann er ekki að eyða miklu rafmagni þrátt fyrir það og 77 kWst rafhlaðan gefur honum aðeins aukið drægi miðað við ID.4 vegna minni loftmótstöðu. Minni loftmótstaða gerir bílinn líka enn hljóðlátari. Aukinheldur getur billinn nú dregið allt að 1.200 kg eftirvagn. Endurhlöðunarbremsan er sjálfvirk í ID.5 að því leyti að billinn metur veginn fram undan og hægir meira á bílnum með henni, ef umferðin hægir á sér eða beygja eða hringtorg gera vart við sig. Með framrúðuskjánum gera grænar línur vart við sig sem eiga að hjálpa til við aksturinn. Stýrið í ID.5 gefur meiri tilfinningu en í flestum rafmagnsbílum og virkar líka fyrir vikið aðeins þyngra. Volkswagen virðist hafa lagt á



Skottið opnast vel upp og auðvelt er að hlaða töskum þar sem að það er ekki mikil brún.



Eins og sjá má er höfuð blaðamanns talsvert fyrir ofan efsta hluta hurðarkantsins.



Afturrúða hallar mikið aftur og kemur ekki með afturrúðupurrku frekar en margur rafmagnsbíllinn.

sig að gefa bílnum meiri tilfinningu sem finnst líka gegnum stóra pedalana og billinn er því laus við skrykki og rykki sem sumir rafbilar hafa í einhverju magni.

Meðal staðalbúnaðar eru sólþak, Matrix aðalljós, rafrifinn afturhleri, þrískipt miðstöð, framrúðuskjár og rafstýrð sæti. Með Style-bílnum bætast við 20 tommu felgur og sportlegri undirvagn með fleiri akstursstillingum. Um marga keppinauta er að ræða þegar kemur að öðrum rafbílum í sama flokki en þeir myndu þó helstir vera Skoda Enyaq, Audi Q4 e-tron, BMW iX3, Mustang Mach-E, Kia EV6, Tesla Model Y og Polestar 2. Með grunnverð á þeim mikla flota í huga er ID.5 um miðjan hópinn. ■



Loftflæði er jafnmikilvægt í þessum bíl eins og í formúlubíl enda er tæknin þaðan notuð til hins itrasta.
MYND/MERCEDES

Mercedes-AMG One loksins frumsýndur

Að breyta formúlubíl á þann hátt að hann verði löglegur götubíll er engin smá áskorun en tæknimönnun Mercedes-AMG tókst hið ómögulega.

njall@frettabladid.is

Eftir nokkuð langa bið hefur ofur-sportbíllinn Mercedes-AMG One verið frumsýndur sem framleiðslubíll. Hann verður þó ekki ódýr en grunnverð hans verður frá 400 milljónum íslenskra króna. Það þarf ekki að koma á óvart þegar horft er á tæknina sem búið er að setja í þennan bíl en tvinnvélin kemur beint úr Formúlu 1 og skilar samtals 1.048 hestöflum.

Nú kynnu kannski sumir að halda að um stóra V8-vél sé að ræða en vélin er aðeins 1,6 lítra V6-vél sem drífur afturhjólin gegnum sjö þrepa sjálfskiptingu. Vélin skilar samt 566 hestöflum þrátt fyrir litla stærð enda snýst hún upp í 11.000 snúninga. Hún er tengd við 8,4 kWst rafhlöðu sem er tengd fjórum rafmótorum. Tveir þeirra eru við framhjólin, einn við vélina og sá fjórði sér um að blása lofti inn á forþjöppuna. Upptakið er því aðeins 2,9

1,6 lítra V6-vélin skilar 566 hestöflum gegnum forþjöppu sem knúin er áfram með rafmótor. Upptakið er því aðeins 2,9 sekúndur í hundræðið og hámarkshraðinn 350 km á klst.

sekúndur og hámarkshraðinn 350 km á klst.

Ef þessi lýsing var ekki nóg til að fá tækninördinn til að slefa er hönnun yfirbyggingar og grindar ekki síðri. Um einrýmishönnun úr koltrefjum er að ræða og er vélin og girkassinn hluti af grindarbyggingu bílsins. Yfirbyggingin er öll úr koltrefjum enda bíllinn aðeins 1.695 kíló. Fjöðrunin er með fimm arma fjölíðafjöðrun allan hringinn og vökvademparnir eru að sjálfsgöðu stillanlegir. Loftflæði bílsins breytist svo eftir akstri en hægt er að breyta loftflæði inn í brettum, opna eða þrengja loftdreifara og breyta halla vindskeiðar. ■



Stýrið sleppur heldur ekki við formúlulíkindin eins og sjá má.

ERT ÞÚ EKKI NÓGU HARDUR?

Man Power er hannað fyrir karlmenn sem vilja **auka orku** og **úthald** í rúminu.

Man Power inniheldur gingseng ásamt aminosýrum sem hafa jákvæð áhrif á þessa þætti.



Man Power fæst í Fjarðarkaup, Hagkaup og apótekum.



Njáll
Gunnlaugsson
njall
@frettabladid.is

Reynsluakstur

Maxus Euniq 6

KOSTIR

- Aðgengi
- Farangursrými
- Verð

GALLAR

- Dráttargeta
- Niðurfærslugír
- Enginn aðdráttur á stýri

Grunnverð: 5.950.000 kr.
Hestöfl: 177
Tog: 310 Nm
Hámarkshraði: 160 km
Hröðun 0-100 km: Ekki gefið upp

Rafhlaða: 70 kWst
Hleðslutími DC: 35 mín.
Hleðslutími AC: 10 klst.
Drægi bl. akst: 354 km
L/B/H: 4.735/1.860/1.736 mm

Hjólhaf: 2.760 mm
Veghæð: 190 mm
Eigin þyngd: 1.885 kg
Farangursrými: 754 lítrar
Dráttargeta: 400 kg



Bíllinn er mjög rúmgóður og aðgengi með besta móti. Gott pláss er á milli sætaraða og farangursrýmið slær öll met.



Það eru fallegar línur í Euniq 6 með frekar háu húddi og mjóslegnum ljósum.
MYNDIR/TRYGGVI ÞORMÓÐSSON



Það verður ekki sagt annað en að bíllinn leggist dálítið á hornin þrátt fyrir MacPherson-fjöðrunina, eins og sjá má í þessari beygju.



Ekkert hólfið er undir húddi og aðeins plastlok fyrir aðgengi að nauðsynlegum vökvum og rafbúnaði.



Undir rúmgóðu farangursrýminu er stærðarinnar hólfið og ef það er ekki nóg er annað þar undir.

Vött á vægu verði

Þótt Maxus merkið hafi komið á markað hérlandis í fyrra er Euniq 6 sá bíll sem beðið hefur verið eftir og gert getur mikið fyrir merkið, enda keppir hann í vinsælasta söluflokknum.

Maxus er nýtt bílamerki á Íslandi en umboð þessara bíla, Vatt ehf. er í eigu Suzuki umboðsins á Íslandi. Maxus framleiðir bæði rafbíla og bíla með brunahreyflum en rafbílarirnir hafa aðeins verið fluttir hingað til lands. Bílarnir eru fluttir inn frá Noregi þar sem innflutningsaðilinn í Evrópu er staðsettur. Euniq 6 er þriðji bíllinn frá Maxus en fyrir eru Euniq 5 fjölnotabíllinn og e-Deliver sendibíllinn. Hann var kynntur í Noregi fyrir tveimur mánuðum en er nú kominn í sölu á Íslandi.

Við kynninguna í Noregi var boðið uppá stuttan reynsluakstur í nágrenni Osló en okkur þótti réttara að biða með eiginlega umfjöllun þar til lengri reynsluakstri á bílnum væri lokið hérlandis. Við fyrstu kynni er greinilegt að nýr Maxus hefur tekið stórstígun framförum í hönnun og frágangi. Það er hvergi greinilegra en innan-dýra þar sem frágangur er mun betri ásamt efnisvali og bíllinn ber þess merki að meira hefur verið lagt í hönnun hans. Fyrir það fyrsta er hann mjög rúmgóður og aðgengi með besta móti. Gott pláss er á milli sætaraða og farangursrýmið slær

öll met. Það er heilir 754 lítrar enda er stórt hólfið undir gólfinu, og annað minna undir því. Eini gallinn á gjöf Njarðar er frágangurinn þar. Gólfplatan er frekar efnislítill og fyrirferðamikill svo að erfitt er að smokra henni út úr bílnum. Sætin í bílnum eru góð, bæði djúp og þægileg og þar sem veghæð hans er góð er innstigið beint inn í bílinn. Ekki skemmir heldur fyrir að enginn sílsabiti er fyrir innstiginu og stórar hurðirnar opnast mjög vel. Loks er útsýni með besta móti og hjálpast þar margt að eins og stórir hliðarspeglar og hliðarrúður sem ná vel niður.

Þegar kemur að tækninni í bílnum er strax mikill munur á honum og fyrri Maxus bílum sem undirritaður hefur prófað. Notendaviðmót í margmiðlunarskjá er einfalt á stórum skjá og Apple CarPlay er staðalbúnaður. Ekkert leiðsögukerfi er í bílnum nema í gegnum Apple CarPlay. Afl rafmótors er 177 hestöfl gegnum framdrif bílsins og 70 kWst rafhlaðan er gefin upp fyrir 354 km í blönduðum akstri. Stóð Eunoq 6 sig vel í nýafstöðnu drægniprófi motor.no þar sem hann komst 388,4 km áður en hann varð rafmagnslaus, en það var 9,72% yfir uppgefnu drægi. Akstursviðmót hans er þó ekki gallalaust en það er helst niðurfærslugír sem hleður inn á rafhlöðuna sem er ekki nógu góður. Þar er aðeins ein stilling í boði sem gerir ekki mikið til að draga úr

ferðinni svo að akstur með einum fót er ekki alltaf mögulegur. Þótt bíllinn sé nokkuð sprækur er hann ekki snöggur af stað eins og títt er um rafmagnsbíla og minnir upptakið frekar á dísilbíl með smá hiki í byrjun. Aflið kemur svo inn með meira togi en ekki er mikill munur á Euniq 6 í mismunandi aksturstillungum. Í akstri gerir mjúk fjöðrun það að verkum að hann leggst dálítið á hornin, en á móti kemur að hún tekur vel við ójöfnum. Fjöðrunin er sjálfstæð MacPherson að framan og fjölfiða fjöðrun að aftan. Hann virkar frekar dauður í stýri og ekki er hægt að stilla aðdrátt, sem er ókostur í svona stórum bíl þegar maður vill sitja aftarlega.

Óhætt er að segja að kaupendur að Euniq 6 fái rúmgóðan bíl sem er vel búinn fyrir þær tæpar sex milljónir sem hann kostar. Það er bíll með sólþaki, stöðugleika-stýringu, neyðarhemlun, akreina-vara, 360 gráðu myndavél með fjarlægðarskynjurum, rafstýrðum afturhlera og díóðuljósum allan hringinn. Hans helstu keppinautar koma einnig frá Kína en það er Marvel R sem kostar frá 6.499.000 kr og Aiways U5 frá sama umboði sem kostar frá 5.190.000 kr. Maxus Euniq 6 er betur búinn en U5 en Marvel hefur á hann að bjóða upp á fjórhjóladrif, sem er þó ekki virkt í bakkgír. Þeir eru svipaðir í drægi með jafnstóra rafhlöðu en MG bíllinn hálfri milljón dýrari. ■



Fótapláss og höfuðrými í aftur-sætum er með besta móti í Euniq 6.



Í mælaborði er 12,3 tommu skjár og miðjuskjárinn er 10,4 tommur.



Takki fyrir rafstýrðan afturhlerann er á nýstárlegum stað.

Ertu með eitthvað grænt í gangi?

Með Grænu láni frá Ergo getur þú fjármagnað rafbíl, rafhjól eða hleðslustöð á hagstæðum kjörum.

Kynntu þér málið á ergo.is

ergo  GRÆN LÁN



Sigurvegarrar keppninnar voru Kalle Rovanpera og Jonne Halttunen. MYNDIR/ GUNNLAUGUR EINAR BRIEM

Fimmtíu ár af alvöru akstri

Á fimmtíu ára afmæli heimsmeistarakeppninnar í ralli lögðu tveir Íslendingar land undir fót og fylgdust með WRC keppninni í Portúgal sem fram fór 19.-22. maí síðastliðinn

Páll Halldór Halldórsson

Það var mikið lagt undir af hálfu keppnishaldara og mættu margir fyrrum heimsmeistarar til Porto, eins og Walter Röhrl, Carlos Saints, Ari Vatanen, Miki Biasion, Marcus Grönholm, Petter Solberg, Ott Tanak, áttfaldí meistarinn Sébas-

tien Ogier og meistari meistaranna Sébastien Loeb sem varð níu sinnum meistari. Allt hetjur fyrri ára sem rallunnendur þekkja vel og þeir tveir síðastnefndu skráðir til leiks í þessari keppni. Margir gömlu bíla þessara meistarara sáust á nokkrum sérvöldum keppnisleiðum og sáust þá greinilega þær miklu framfarir sem hafa átt sér stað í hönnun, krafti og akstur-eiginleikum.

Helstu nýjungar þessa árs snúa að orkuskiptum og verksmiðju-liðin eru með tvinnbíl, þar sem tvinnbúnaðurinn einn og sér er 84 kg og vökvár 16 kg. Þetta hefur

reynt á hönnun því að 100 kg í rallybíl er mikið. Búnaðurinn gefur 134 hestöfl auk bensínmotors sem gefur 380 hestöfl og stóra verk-efnið í þessu öllu saman er kæling á þessum búnaði, en bílarnir eru með kæliviftur aftast í bílunum sem er afar vondur staður fyrir kælingu almennt.

Richard Millener, liðstjóri M-Sport hjá Ford verksmiðjunum sagði að hver bíll væri verðmetinn á eina milljón evra, og þar af tvinnbúnaðurinn á um 150.000 evrur. Notað er eldsneyti sem inniheldur umhverfissvænni íblöndunarefni en áður hefur þekktst. Hafa verður



Fyrrum heimsmeistararnir Ott Tanak og Martin Jarveoja hafa átt erfitt uppdrátt eftir að þeir færðu sig frá Toyota yfir til Hyundai árið 2020.



Frakkarnir Adrien Fourmaux og Alexandre Coria flugu lengst á síðustu sérleið keppninnar um hina frægu Fafe.

í huga að heimsmeistarakeppni verksmiðjuliða telur einungis tólf bíla, fimm frá Ford, þrjá frá Hyundai og fjóra frá Toyota. Virkni búnaðarins í bílunum er ekki alveg sá sami, Ford setur rofa í bensín-gjöfina og hin liðin völdu aðrar leiðir og þar hefðu sumir ökumenn lent í vandræðum með að hemja aflíð við aðstæður sem ekki þurfti svo mikið afl. Einnig þurfa menn að læra vel inn á bílinn upp á nýtt út frá meiri þyngd bílsins.

Um 100 áhafnir voru skráðar til leiks en einungis 53 luku keppni. Krókóttir vegir og blindhæðir eiga sinn þátt í því. Ein frægasta sérleið heims liggur í miklum „vindmylluskógi“ ofan við bæjinn Fafe og þar var t.d. ekið tvisvar sinnum síðasta keppnisdaginn. Því má segja að bílarnir sem þutu um þessa vegi, hafi fengið rafmagníð akkúrat þarna. Heimamenn eiga ekki ökumenn sem eru með fastan samning hjá verksmiðjuliðum og sást það fljótt að þeir héldu með Spánverjanum Dani Sordo sem hafi verið kallaður til og tekið sæti

Olivers Solberg hjá verksmiðjuliði Hyundai. Dani stoð sig vel og náði þriðja sæti á síðustu leið eftir mikla baráttu.

Baráttan var mikil alla keppni-na, margir sem náðu forustu um stutta stund en línur fóru að skýrast er leið á keppni. Ljóst var samt að Toyota er með fljótasta bílinn um þessar mundir og um tíma voru allri þrír bílarnir í fyrstu premum sætunum.

Ungur ökumaður að nafni Kalle Rovenbera sýndi það og sannaði að hann er kominní hóp þeirra bestu. Pabbi hans var einn af fljótustu ökumönnum Finn-lands fyrir nokkrum árum síðan og lét drenginn þá 8 ára gamlan aka litlum rallybíl um búgarð fjölskyldunnar og ekki var aftur snúið. Kalle er afar rólegur, kurteis og brosandí í öllum viðtölum og sést langar leiðir að hér er gott efni í heimsmeistara sem vann sína þriðju keppni í röð, eina í snjó, eina á malbiki og svo þessa á mól. Annar í keppninni varð Wales-verjinn Elvin Evans. ■

www.detailsetrid.is

Allt í bílaþrifin á einum stað

Allar helstu vörur frá vörumerkiniu GYEON

Upplýsingar og ráðgjöf veitir Andri í síma 787-7888 eða andri@detailsetrid.is

DETAIL SETRID

WWW.DETAILSETRID.IS - 787 7888



Shell
HELIX
Motor oils

Mikil afköst, lítil losun

Shell Helix Ultra er hönnuð fyrir hámarks vélarafköst.

Orkunýtin framleiðsla, sjálfbærar umbúðir og kolefnisjöfnun gera Shell Helix Ultra **kolefnishlutlaus***

Fæst hjá helstu smurstöðvum og á stöðvum Orkunnar.

*Miðað við minni kolefnisútblástur sem verður í kjölfar sparnaðar á hvern líter eldsneytis sem ekki er brennt í mótörum. Meiri eldsneytissparnaður er byggður á ACEA M111 rannsókn í samanburði við sambærilegar oliur annarra framleiðenda á markaðinum. Losun koltvísýrings af umhverfishingrás þessarar vöru hefur verið jöfnuð með náttúrulegum kolefnismótvægisaðgerðum af hálfu Shell.



Skoðaðu úrval
kolefnishlutlausra
olía í vefverslun
Skeljungs

Skeljungur, traustur félagi



Skeljungur



Það er verklegt útlitið á SsangYong Torres en einnig er von á pallbil sem byggir á sama grunni.

Nýr rafjeppi SsangYong mun heita Torres

njall@frettabladid.is

SsangYong bílamerkið er ekki dautt úr öllum æðum og heldur áfram að kynna bíla framtíðarinnar þrátt fyrir skrykkjótt gengi merkisins í sölufurli frá eiganda sínum Mahindra.

Tilkynnt var um nafnið á J100 tilraunabilnum á dögunum en hann fær nafnið Torres eftir Torres del Paine þjóðgarðinum í Patagóníu. Með tilkynningunni komu nokkrar tölvumyndir af bílnum sem sýna groddalegt jeppaútlit ólíkt öðru frá merkinu. Grillið er með lóðréttum línunum og að aftan er gert ráð fyrir varadekki á afturhlera.

Fyrir Evrópumarkað mun bíllinn aðeins koma rafdrifinn og þá líklega ekki fyrr en í lok næsta árs.

Að sögn SsangYong mun framleiðsla á bílnum hefjast í þessum mánuði fyrir markaðinn í Suður-Kóreu. Fyrir Evrópumarkað mun bíllinn aðeins koma rafdrifinn og þá líklega ekki fyrr en í lok næsta árs. Mun hann keppa við bíla eins og Skoda Enyaq en með lægri verðmiða.

Ekkert verð hefur verið gefið út fyrir bílinn en hann mun verða mitt á milli Korando og Rexton að stærð. Að sögn SsangYong er einnig von á pallbil sem byggður verður á Torres. ■



Útlit nýs rafdrifins Ineos verður í grófari kantinum líkt og á Grenadier.

Ineos með rafjeppa á þróunum

njall@frettabladid.is

Ineos bílaframleiðandinn hefur staðfest að næsti bíll merkisins verði rafdrifinn jeppi sem er minni en Grenadier jeppinn. Mun hann koma á nýjum undirvagni og líklega nota tækni frá BMW eða Hyundai en Ineos hefur sótt tækni til þessara tveggja fyrirtækja.

Að sögn talsmanna Ineos mun bíllinn bjóða uppá torfæreiginleika og grófara útlit eins og í Grenadier og verður bíllinn byggður í sömu verksmiðju og hann í Hambach í Frakklandi. ■

Nýtt mótorhjólaumboð fyrir AJP torfæruhjólin

njall@frettabladid.is

Svartberg ehf. var nýlega stofnað af hjónunum Arnari Þór Hafsteinsyni og Elísabeth Granneman, og er umboðs- og þjónustuaðili AJP Motorcycles á Íslandi. AJP Motorcycles er portúgalskt fjölskyldufyrirtæki sem hefur framleitt torfærumótorhjól í 35 ár, eða síðan 1987.

Umfang starfseminnar eykst ár frá ári en hjólin eru nú fánleg

AJP Motorcycles hafa framleitt torfærumótorhjól í 35 ár.

viða um heim. Hjólin eru handsmíðuð og eru þau öll með grind sem samanstendur af stáli og áli og með sterkan sjálfberandi bensín-tank undir sæti. Hér er um að ræða vönduð evrópsk mótorhjól sem eru góð viðbót í þá fjölbreyttu mótorhjólaflóru sem fyrir er hérlandis. ■



AJP er með ferðahjólið PR7 650 Adventure sem nýlega lenti í 1. sæti í M5 flokknunum í Hellas Rallinu.

www.krokur.net

522 4600

Taktu Krók á leiðarenda

Krókur er fyrirtæki sem að hefur sérhæft sig í flutningum og björgun ökutækja. Félagið rekur einnig þjónustumiðstöð fyrir tjónaökutæki þar sem veitt er ahliða þjónusta í meðhöndlun tjónabifreiða og annarra bifreiða samkvæmt óskum viðskiptavina.

Krókur býður m.a. uppá:

- Starfsmenn sem eru þjálfaðir og reyndir í bíla- og tækjaflutningum



KRÓKUR
á þinni leið

Vesturhraun 5 210. Garðabær