

Bílablaðið

7. SEPTEMBER 2022

VW ID.BUZZ – bíll fyrir framtíðina

Kynning á hinum framúrstefnulega VW ID.BUZZ er nýhafin í Kaupmannahöfn og fyrstu umfjallanir um bílinn munu birtast í dag. Hann sækir þó hugmyndir sínar að einhverju leyti til fortíðar og eftir tvö ár verða komnar fleiri útgáfur af þessum bíl á markað. **6**



MYND/NJÁLL GUNNLAUGSSON



Með Skoda Vision 7S kynnr merkið í senn nýtt útlit og nýjan rafdrifinn sjö manna fjölnotabíl. **2**



Ferrari 488 GTB reynsluakstur er ekki í boði á hverjum degi en í dag getum við lesið um hvernig er að keyra þennan bíl á kappakstursbraut. **8**



Seres 3 EV er nýjasta viðbótin við flóru kínverskra rafbíla sem flæða nú yfir evrópska bílamarkaðinn og þar með talið Ísland. **10**

EXIDE
TECHNOLOGIES



Betra start með Exide rafgeymum



Áreiðanlegir og sterkbyggðir rafgeymar fyrir flestar gerðir dráttarvéla. Veldu þau reynda vöru frá gæðaframleiðanda.

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

olís



Brabus-útgáfa smart #1 verður sportleg með rauðum lit á þaki og 19 tommu felgum sem fer vel við þau 422 hestöfl sem bíllinn hefur úr að móða.

Brabus-útgáfa smart #1 fær 422 hestöfl

njall@frettabladid.is

Ekki er langt síðan smart #1 var frumsýndur en nú þegar er Brabus-breytingafyrirtækið búið að fá að setja mark sitt á bílinn, líkt og á Mercedes EQS. Brabus-útgáfan verður á sama Geely SEA-undirvagninum en fær tvo mótora, hvorn á sinn öxul. Þess vegna verður bíllinn með fjórhjóladrifi og samtals 422 hestöflum ásamt 543 Nm tugi. Það þýðir að þessi létti bíll verður

aðeins 3,9 sekúndur í hundraðið. Eins og sjá má verður bíllinn með endurhönnuðum stuðurum og kælirafum undir húddinu. Brabus-útgáfan fær 19 tommu felgur og rauðan lit á móti matt-gráum aðallit. Engar tölur eru komnar yfir verð á bílnum en hann verður frumsýndur hér-lendis samhliða smart #1 um mitt næsta ár, að sögn Jónasar Kára Eiríkssonar hjá Öskju. Hefst for-sala á bílnum næsta vor og mun þá verð þeirra liggja fyrir. ■



Að framan verður ljósalína á milli aðalljósa og afturrúðan nær langt aftur sem gefur bílnum sportlegra hlaðbaksútlit.

Myndum af Toyota bZ3 lekið á netið

njall@frettabladid.is

Toyota áætlað að fjölga mikið raf-bílum sínum á næstunni og meðal þeirra er nýr bZ3 sem hingað til hefur verið haldið leyndum. Þökk sé myndum sem lekið var af kin-verskri einkaleyfisstofu er hægt að sjá hvernig nýi bíllinn mun líta út. Eins og búist var við líkist hann talsvert bZ SDN-tilraunabílnum sem kynntur var í fyrra ásamt 10 öðrum tilraunarafbílum Toyota. Þótt Toyota hafi ekkert gefið

upp um tæknibúnað bZ3 má fastlega búast við því að hann noti sama eTNGA-undirvagn og bZ4X. Það þýðir að hann verður með sömu 71,4 kWst rafhlöðu og systurbíllinn. Þá verður einnig möguleiki á fjórhjóladrifi með samtals 215 hestöflum og 337 Nm tugi. Búast má við meira drægi en í bZ4X vegna minni loftmótstöðu bZ3. Bíllinn er 4.725 mm langur og 1.835 mm breiður sem eru mjög svipaðar stærðartölur og í Toyota Camry. ■



Nýtt og ferskt útlit einkennir Skoda Vision7S sem leggja mun drögin að nýju heildarútliti merkisins.

Skoda forsýnir Vision 7S

Skoda hefur átt velgengni að fagna með fyrsta raf-bíl sínum Enyaq og áætlað merkið að frumsýna þrjá nýja rafbila fyrir árið 2026. Skoda Vision 7S tilrauna-bíllinn er forsmekkurinn af nýjum og ferskum hug-myndabíl sem verður enn stærri en Enyaq.

njall@frettabladid.is

Um er að ræða sjö sæta bíl en það sem er sérkennilegt við hann er að hann verður með sex sætum fyrir fullorðna. Sjöunda sætið er barna-sæti sem er fest við hryggjarstykkið í bílnum ef svo má segja en það er eftir endilangri miðju bílsins. Um nýtt útlit er líka að ræða með Vision 7S. Munar þar mest um breytingar á framenda sem er nú ekki lengur með lóðréttu Skoda-grillinu. Þess í stað eru sjö lóðréttar innfellingar sem geyma tæknibúnað og skynjara sem þarf fyrir sjálfkeyrandi bíla. Ljósín eru líka ný af nálinni, með T-laga aðalljósum með ljósarák á milli. Loks er merki Skoda ekki lengur sýnilegt og er það nú einfaldlega sýnt með stöfum. Innandyrar eru 14,8 tommu snertiskjár milli sætaraðanna en hægt er að snúa fremstu sætum um tveimur í áttinni að skjánum. Stýrið er í áttina að sporöskjulagi og einungis tveggja arma, en fyrir



Innanrýmið er hannað utan um miðjustykkið í bílnum með sjöunda sætið sem nokkurs konar barnasæti, en ekki er víst að það nái á framleiðslustigið.

» Tilraunabíllinn er með 89 kWst raf-hlöðu og drægi upp á 600 km og verður með stærsta MEB-undirvagni sem sést hefur hingað til.

aftan það er 8,8 tommu upplýs-ingaskjár. Meðal sniðugra lausna hjá Skoda eru bakpokar sem búið er að fella inn í bak framsætanna auk segla sem komið er fyrir víða um bílinn til að halda farsímum eða járnflöskum á sínum stað. Tilraunabíllinn er með 89 kWst rafhlöðu og drægi upp á 600 km og verður með stærsta MEB-undirvagni sem sést hefur hingað til. Meðal annarra rafbila sem vænta má frá Skoda fyrir 2026 er nýr smábíll sem kosta á innan við 20.000 evrur. ■

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 færst í Fjarðarkaup, Hagkaup og apótekum.



Tímalausí töffarinn **Taigo**



Karakter. Á hverjum degi.

Nýr Taigo sameinar styrk, öryggi og glæsileika. Taigo er fyrir þá sem kjósa sportlegan karakter búinn kraftmiklum aksturseiginleikum. Eiginleikar Taigo henta vel hvort sem er við innanbæjaakstur eða ferðalög út fyrir þéttbýlið. Taigo er sjálfskiptur með bakkmyndavél, stafrænt mælaborð og 8" litaskjá, regnskynjara í framrúðu, hraðastilli (e. cruise control) og fjölda aðstoðakerfa til að koma þér og þínum örugum á leiðarenda. Kíktu við og reynsluaktu nýjum Volkswagen Taigo.



Verð — **4.890.000 kr.**

Fylgdu okkur @volkswagen —   



Laugavegi 172, 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/volkswagensalur

5 ára ábyrgð fylgir fólksbílum Heklu að uppfylltum ákvæðum ábyrgðarskilmála. Þá er að finna á www.hekla.is/abyrgd.



Með fréttatilkynningunni fylgdi þessi mynd af formúlubíl í þeim litum sem Audi ætlar að nota.

Audi kemur í Formúlu 1 árið 2026

njall@frettabladid.is

Eins og fjallað hefur verið um á bílasíðum Fréttablaðsins mun Audi-bílaframleiðandinn koma inn í Formúlu 1 árið 2026. Það er sama ár og nýjar reglugerðarbreytingar varðandi vélar Formúlubílanna taka gildi. Audi hélt blaðamannafund um málið á nýyfyrirstöðnum Belgiukappakstri. Að sögn forstjóra Audi, Markus Duesmann, hafa áætlanir um að gera Formúlu 1 meira sjálfbæra og ódýrari fyrir keppnisliðin haft áhrif á ákvarðanatöku Audi. „Mótorsportið er hluti af erfðamengi Audi. Formúla 1 er á heimsmeðallist og þar er þróunarmiðstöð hátæknibíla.“

Með nýju reglunum munum við sjá flóknar tvinnútfærslur V6-

vélanna hverfa en framleiðendur fá meiri tíma til prófana. Audi ætlar að þróa sína eigin vél í Ingolstadt en það verður fyrsta Formúlu 1-vélin frá Þýskalandi í meira en áratug. Áfram verður notast við rafmótora til aflaukningar en að sögn Audi er mögulegt að fá jafn mikið afl úr einum slíkum eins og 1,6 lítra bensínvél með forþjöppu. Vélarnar munu þurfa að geta brennt sjálfbæru eldsneyti. Talið er að Audi muni kaupa ráðandi hlut í Sauber og taka yfir vélarsamning þann sem Ferrari hefur haft við Alfa Romeo. Audi verður þó líklega ekki eina merkið frá VW Group í Formúlunni á næstu árum. Talið er að Porsche muni einnig taka þátt á næstunni sem vélarframleiðandi, þá einna helst fyrir Red Bull. ■



Af prófunarmyndunum að sjá er greinilegt að bíllinn mun halda miklu af því útliti sem sjá mátti í tilraunátgáfunni.

Myndir af Kia EV9 við lokaprófanir

njall@frettabladid.is

Það styttesti óðum í Kia EV9 sem er fyrsti 7 manna, 100% rafdrifni jeppann frá Kia. Kia EV9 verður heimsfrumsýndur í byrjun næsta árs, en hann hefur gengist undir stífar prófanir að undaförnu.

Í þessum loka-tilraunarfasa er meðal annars reynt á fjórhjóladrifið í mjög háum brekkum, á torveldum malarvegum og í djúpu vatni til að tryggja hámarks afköst

við krefjandi aðstæður. Aksturs-eiginleikar á miklum hraða og kröppum beygjum eru prufaðir á sérhannaðri kappakstursbraut Kia. Einnig er búið að prufukeyra bílinn við ýmsar krefjandi aðstæður um allan heim, eins og á hinum alræmdu hellulögðu vegum Belgíu sem eru göðir til að meta gæði fjöðrunar bílsins. Kia sendi frá sér myndir á dögnum af þessu tilefni sem fylgja með fréttatilkynningunni. ■



Koenigsegg CC850 svipar mikið til fyrstu bíla Christian von Koenigsegg.

Koenigsegg CC8S tvítugur

Nýjasti gæðingur Koenigsegg er CC850-öfursportbíllinn sem átti aðeins að framleiða í 50 eintökum en nú hefur 20 verið bætt við.

njall@frettabladid.is

Á þessu ári eru tuttugu ár síðan fyrsti bíll Koenigsegg kom á markað en það var CC8S. Til að halda upp á þau tímamót hefur sænski öfurbílaframleiðandinn látið gera afmælisútgáfu sem kallast einfaldlega CC850. Í ár verður líka stofnandinn Christian von Koenigsegg fimmtugur og því stóð til að framleiða 50 slíka bíla, en nú hefur 20 eintökum verið bætt við vegna mikils áhuga.

Bíllinn sækir mikið af útliti sínu til fyrstu bíla Koenigsegg, bíla eins og CC8S og CCX, sem kom hingað til lands árið 2006 á Sportbílasyninguna í Laugardalshöll. Gafst þá undirrituðum tækifæri á að keyra bílinn frá Mývatni til Akureyrar, með Christian sjálfan í farþegasætinu.



Beinskiptingin er ekki bara til að sýnast því að þeir pedalar eru í gólfinu.

Það skal engan undra að margir vilji eignast eintak af þessum bíl því að fyrir aftan ökumann er V8-vél sem skilar tvöfalt meira afli en fyrsti bíllinn gerði, eða 1.366 hestöflum. Hægt er að fá bílinn með níu þrepa sjálfskiptingu eða sex gíra beinskiptingu. Með kerfi sem Koenigsegg kallar „Engage Drive System“ er hægt að breyta

hlutföllum gíranna eftir því í hvaða akstursstillingu bíllinn er. Bíllinn verður aðeins 1.385 kíló svo að hann er næstum því hestafli á hvert kíló. Koenigsegg hefur ekki gefið upp aðrar tækniupplýsingar enn þá en búast má við upptaki í hundraðið á vel undir þremur sekúndum. Öll 70 eintökin eru þegar uppseld. ■

Polestar 6 strax orðinn uppseldur

njall@frettabladid.is

Þrátt fyrir að koma ekki á markað fyrr en árið 2026 hafa öll 500 eintökin af Polestar 6-sportbílnum verið forþöntuð. Á aðeins nokkrum vikum var búið að ráðstafa öllum LA Concept-bílunum en hann verður 872 hestöfl. Hver viðskiptavinur þurfti að borga 25.000 dollara fyrirframgreiðslu eða um 3,6 milljónir króna.

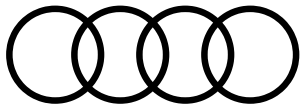
Bíllinn mun kosta yfir 27 milljónir króna þegar hann kemur á göturnar. Polestar 6 verður með fjórum sætum og verður byggður á botnplötu Polestar 5 en með



Polestar 6 er nokkuð stór bíll enda byggður á sama grunni og Polestar 5 verður og með sæti fyrir fjóra.

minna hjólhafi. Hann verður með 800 volta rafkerfi og tveimur raf-

mótorum og hröðunin aðeins 3,2 sekúndur í hundraðið. ■



Rafmagnaður

e-tron 55

Audi e-tron 55 quattro er drifinn afsljafa íslenskrar náttúru. 100% rafdrifinn sportjeppi með stillanlegri loftþúfaþjöðrun og allt að 440 km. drægni (skv. WLTP) sem kemur þér í rafmagnað samband við landið allt. Fjór hjóladrifinn rifur hann sig í hundraðið á undir sjö sekúndum og nýtur fulltingis allra nýjustu tækni og aðstoðarkerfa sem halda þér á jörðinni.



Laugavegi 174, 105 Rvk. ➔ www.hekla.is

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

➔ Fæst einnig sem Sportback

IONIQ 5

Fjór hjóladrifinn, 100% rafmagn.

Besti bíll í heimi 2022



WINNER
2022 WORLD CAR AWARDS
BESTI BÍLLINN
BESTI RAFBÍLLINN
BESTA HÖNNUNIN

ÞREFALDUR HEIMSMEISTARI!

Hvað finnst þér best í heimi? Fjölskyldan, markmiðin, starfið? Hvert sem þú stefnir þá hefur verðlaunabíllinn IONIQ 5 kraftinn til að hjálpa þér að ná takmarkinu. Þú ferð allt að 507 km* á hleðslunni. Ofurhleðslan bætir 100 km við á aðeins 5 mínútum. Eltu draumana þína af öryggi hvert sem er með 2. stigs akstursaðstoð. IONIQ 5 getur allt þetta og miklu meira.



Hyundai | Kaupúni 1 | Sími 575 1200 | www.hyundai.is

www.hyundai.is



Hyundai býður eina víðtækustu ábyrgð sem til er. Ábyrgð á öllum nýjum Hyundai bílum er sjö ár/150.000 km akstur, hvort sem kemur á undan. Átta ár/160.000 km ábyrgð er á rafhlöðum. Staðbundnir skilmálar gilda. Kaupandi greiðir fyrir reglulegt þjónustueftirlit hjá viðurkenndum aðilum. Kynntu þér allt um ábyrgðina á hyundai.is.





Njáll
Gunnlaugsson
njall
@frettabladid.is

Reynsluakstur

ID.BUZZ

KOSTIR

- Hljóðlátur
- Rými
- Aðgengi

GALLAR

- Farsímahleðsla
- Bið eftir fleiri útfærslum
- VW ID Buzz

Grunnverð: 8.490.000 kr.
Hestöfl: 204
Tog: 310 Nm
Hröðun 0-100 km: 10,2 sek.
Hámarkshraði: 145 km

Rafhlaða: 77 kWst
Hámarkshleðsla: 11 kW AC/170 kW DC
Drægi: 425 km
L/B/H: 4.712/1.985/1.937 mm

Hjólhaf: 2.989 mm
Eigin þyngd: 2.471 kg
Farangursrými: 1.121 l
Dráttargeta: 1.000 kg



Volkswagen ID.BUZZ er líklega besti akstursbíll í flokki sendibíla sem fram hefur komið.
MYNDIR/NJÁLL GUNNLAUGSSON

Bíll fyrir framtíðina

Beðið hefur verið eftir því að þessi rafbíll, sem sækir hugmyndir sínar til vinsælda gamla og góða rúgbrauðsins, komi á markað. Kynningar á honum eru nýhafnar í Danmörku og fyrstu greinar um bílinn munu birtast í dag í erlendum sem íslenskum miðlum.

Þegar maður var strákur að pæla í bílum velti maður því stundum fyrir sér hvernig bílar framtíðarinnar myndu líta út. Í minningunni voru þeir stórir og kassalaga en samt straumlínulagaðir, og uppfullir af háþrúðum tæknibúnaði. Að vísu gátu þeir flogið líka við ákveðin tækifæri og þó ID.BUZZ geri það ekki, kemst hann þó ansi nálægt því sem maður sá fyrir sér.

Bíllinn verður til að byrja með aðeins fáanlegur í tveimur útfærslum, og þá sem fimm sæta bíll eða sem þriggja sæta sendibíll. Ekki er von á fleiri útfærslum fyrr en árið 2024, en þá kemur hann með lengra hjólhafi og fleiri sætaröðum. Einnig má búast við að hann komi þá með fjórhjóladrifi og stærri rafhlöðu. Loks er von á California Camper-útgáfunni um sama leyti.

Bíllinn er á sama undirvagni og ID.4 sem er skalanlegur enda er bíllinn aðeins lengri en hann, og með 2.988 mm hjólhafi. Með sama

Hönnun yfirbyggingar varðandi loftflæði hefur tekist vel og er vindmótsstuðull aðeins 0,285 Cd. Fyrir vikið er bíllinn afar hljóðlátur í akstri og þá einnig á hraðbrautum.

204 hestafla rafmótor á afturdrifi er ekki laust við að maður finni vel muninn í upptakinu. Upptakið er 10,2 sekúndur í hundraðið enda er um bíl að ræða sem er næstum tvö og hálf tonn. Reyndar væri sams konar dísilbíll líklega nær 13 sekúndum í hundraðið svo það þarf ekki að vera slæmt. Hönnun yfirbyggingar varðandi loftflæði hefur tekist vel og er vindmótsstuðull aðeins 0,286 Cd. Fyrir vikið er bíllinn afar hljóðlátur í akstri, einnig á hraðbrautum og mér er til efs að ég hafi nokkru sinni ekið jafn hljóðlátum bíl af þessum stærðar-



Ekki er hægt að tala um vélarhlíf en undir plastlokinu má komast í hluti eins og áfyllingu fyrir rúðupissið.



Stórar rafdrifnar hliðarhurðir opnast vel og plássíð í aftursætum er gott, meira að segja fyrir þrjá fullorðna.

flokki bíla. Það er margt gott við að aka ID.BUZZ og tekur hann þar fram sams konar bílum í flestu. Fjöðrunin er alvöru MacPherson að framan og fjölíða að aftan svo hann liggur vel og þar sem rafmótorinn er fyrir afturdrifið leggur hann vel á. Það er því auðvelt að snúa þessum stóra bíl við á þröngum vegi. Loks er útsýni með besta móti og sér í lagi fram á við enda liður manni eins og verið sé að aka um í stóru fiskabúri.

Það er helst þegar komið er að tölum um dráttargetu og burð sem að ID.BUZZ lætur undan. Hann má draga tonn og burðargeta hans er aðeins 529 kíló sem dugar honum, enda er hann aðeins fimm sæta til að byrja með.

Eins og gefur að líta er ID.BUZZ ekki pláss vant og gildir þá einu hvert er lítið. Sæti eru rúmgóð og þægileg og þá sérstaklega framsætin sem eru með armhvílum báðum megin. Milli sæta er góð hirsla sem er færanleg og einnig með skúffu fyrir aftursætisfarþega, en hana má taka úr bílnum með einu handtaki. Þráðlausri farsímahleðslu er þannig fyrirkomid hægra megin við stýri að maður sér ekki á skjáinn, sem er ókostur. Aftursætin eru einnig góð en fyrir farþega í miðju-sæti væri gott að hafa stuðning af hinum tveimur farþegunum því að hann hefur ekkert til að halda sér í. Þar sem hliðarhurðir aftur í eru rafdrifnar rennihurðir er ekki hægt að opna hliðarglugga þar en loftkælingin virðist skila sér vel aftur í bilinn þótt þar sé ekki sér lofttúða. Hægt er að færa til aftur-sæti sem er á sleða og hægt er að leggja það niður 40/60 vilji maður koma fyrir stærri hlutum. Loks



Farangursrýmið í ID.BUZZ er risastórt og verður enn stærra ef aftursæti eru felld niður.

er farangursrými yfirdrifið enda 1.121 lítri og það með aftursætin í öftustu stöðu. Aðgengi að öllu þessu plássi er líka mjög gott enda allar afturhurðir rafdrifnar og stórar og opnast vel.

En hvað skyldi nú bíll fram-tíðarinnar eiga að kosta? Hann er ekki gefins enda kostar hann frá 8.490.000 krónum, sem er þremur milljónum meira en grunngerð VW ID.4 kostar, sem er þó byggður á sömu botnplötu og notast við sömu tækni að miklu leyti. Jú, hann er efnismeiri og rúmbetri, með meiri búnaði eins og rafdrifnum hurðum og fleira en kannski ekki eitthvað sem réttlætir þennan mikla mun. Helsti keppinautur hans hérlandis myndi verða Toyota Proace Verson Electric sem þó er aðeins dýrari í grunninn en hann kostar frá 8.790.000 krónum. ■



Framendi Volkswagen ID.BUZZ sækir upphleypt VW-merkið til fyrstu rúgbrauðsbílanna en sleppir sem betur fer kringlóttu ljósunum sem hefðu virkað kauðsleg á þessum framúrstefnulega bíl.



Sérfræðingar í hleðslustöðvum fyrir rafbíla



Nánari upplýsingar á ronning.is/rafbilar

Reykjavík
Klettagöðum 25
Sími 5 200 800

Akureyri
Draupnigötu 2
Sími 4 600 800

Reykjanesbær
Bólafæti 1
Sími 420 7200

Reyðarfjörður
Nesbraut 9
Sími 470 2020

Selfoss
Eyrarvegi 67
Sími 4 800 600

Hafnarfjörður
Bæjarhrauni 12
Sími 5 200 880

Grundartangi
Mýrarholtsvegi 2
Sími 5 200 830



Njáll
Gunnlaugsson
njall
@frettabladid.is

Reynsluakstur

Ferrari 488 GTB

KOSTIR

- Afl
- Skipting
- Hljóðlist

GALLAR

- Útsýni aftur

Hestöfl: 670
Tog: 760 Nm
Hröðun 0-100 km: 3 sek.

Hámarkshraði: 330 km
Eigin þyngd: 1.475 kg
L/B/H: 4.568/1.952/1.213 mm

Hjólhaf: 2.650 mm
Farangursrými: 220 lítrar
CO2: 263 g/km



Það er eitthvað sérstakt við að keyra bíl eins og Ferrari 488 GTB á kappakstursbraut í Race Mode og verður í raun ekki lýst á prenti svo vel sé. MYNDIR/TRYGGLI ÞORMÓÐSSON

Með papparassa í eftirdragi

Það er ekki á hverjum degi sem maður fær lyklana að Ferrari-sportbíl. Bílablaðinu var boðið að prófa einn slíkan og þakkar kærlega fyrir sig.

Það er dálítið skrítn tilfinning að aka rauðum Ferrari í borgarumferðinni. Maður fær innsýn í líf þess sem er hundeltur af papparazzi-ljósmyndurum og hvernig Diönu prinsessu hefur liðið á meðan verst lét. Það er ekki nóg með það að símar væru á lofti út um bilglugga og á götuhornum, heldur var maður líka eltur heim til að taka myndir af bílnum í innkeyrslunni. Ef þú ætlar að eiga Ferrari á Íslandi er líklega best að geyma hann inni í skúr og keyra hann svo bara á nóttunni.

Hvað á maður þá að gera við bíl sem kostar langleiðina í sjötíu milljónir? Ekki getur maður bara heimsótt hann í bílskúrinn og klappað honum öðru hverju. Nei, svona bíll er gerður fyrir eitt og það er akstur á kappakstursbraut og því var ferðinni heitið beint þangað, á hringakstursbrautina í Kapellu-hrauni.

Það merkilega við að keyra þennan bíl á braut er að það þarf ekki svo mikið að nota bremsuna nema þegar komið er í kröppustu beygjurnar. Billinn er eldsnöggur að skipta sér niður í réttan gir og manni liður eins og risahönd haldi honum gegnum beygjurnar. Að sögn Ferrari er 7 þrepa skiptingin sem er í þessum bíl 30% sneggrí að skipta sér upp og 40% sneggrí að

Þökk sé stórum forþjöppum er ekkert hik í forþjöppunni og símfónían frá vélinni í upptaki er álíka áhrifamikil og pípuorgel af stærstu gerð.

skipta sér niður. Skiptingin er með tvöfaldri kúplingu og viðbragðið við skiptingar gegnum stórar blöðkur við stýrið er eldsnöggt. Vélin er endurhönnuð 3,9 lítra V8 með tveimur forþjöppum og Multi Point-innspýtingu. Þjappan er 9,4:1 og og snýst hún í 8.000 snúninga á mínútu. Það er eins og henni verði aldrei afsl vant og þá sérstaklega á miðju snúningssviðinu. Þökk sé stórum forþjöppum er ekkert hik í forþjöppunni og símfónían frá vélinni í upptaki er álíka áhrifamikil og pípuorgel af stærstu gerð.

Bremsurnar eru ekki síður að gefa átak heldur en vélin enda er kerfið hannað í heild sinni af Brembo. Það er gert til að þola brautarakstur og að framan eru koltrefja-keramikdiskar með sex



Aðaláherslan í mælaborði er á snúningshraðamæli og því til viðbótar er ljósarönd í stýri sem lýsist upp þegar billinn nálgast rauða strikið. Tekið skal fram að þessi mynd er tekin á keppnisbrautinni.



Brembo-bremsukerfið er sérhannað með koltrefja-keramikdiskum og sex stimpla dælum.

stimpla bremsudælum en að aftan eru fjögurra stimpla dælur. Athygli vekur að diskarnir og dæluhúsin eru svo að segja jafnstór sem gefur líka meira jafnvægi í útliti enda eru dælurnar mjög áberandi. Rífa þær mann niður í hraða í samspili við snöggar niðurskiptingarnar svo hrein unun er að, ekki síður en af upptaki bílsins. Talandi um upptak, billinn er búinn tjúnkitti frá Novitec í Þýskalandi en það gefur um 90 aukahestöfl með því að auka flæði gegnum forþjöppurnar. Kittinu fylgir sérhannað pústkerfi þar sem hægt



Þökk sé kappakstursbrautinni í Kapelluhrauni er nú orðið raunhæft að eiga svona bíl á Íslandi. Það er einfalt og ódýrt að skrá sig í akstursklúbba og stunda þar hringakstur allt sumarið, hvort sem ekið er á bílum eða mótorhjólum.



Vélin er sýnileg undir afturrúðunni og áherslan er á forþjöppurnar tvær næst farþegarýminu og áberandi rauð ventlalokin.



Farangursrýmið er 230 lítrar og komið fyrir undir húddi bílsins.

er að opna fyrir spjöld sem gefa bílnum aukahávaða. Loks er hann með vökvastilltri sportfjöðrun, koltrefja-afturvæng og 20 tommu sportfelgur frá Novitec líka. En eru einhverjir gallar við svona frábæran akstursbíl? Hann er kannski ekki hagkvæmasti bíllinn til að eiga því hann virðist hrapa nokkuð í verði þegar hann er kominn fram yfir fimm ára verksmiðjuábyrgðina. Það er heldur ekki fyrir hvern sem er að koma sér fyrir í bílnum enda sest maður nánast niður í götuna. Útsýni aftur er sama og ekki neitt og sem betur fer er hann búinn

árekstraskynjurum því maður þarf hreinlega að giska hvort einhver sé fyrir aftan bílinn og eitt er víst: maður heyrir örugglega ekki mikið í viðkomandi. Farangursrými bílsins er í nefinu og tekur 230 lítra. Þótt það sé ekki mikið miðað við flesta bíla er það nóg til að taka tvær meðalstórar ferðatöskur fyrir hvorn farþega bílsins. Þangað þarf þó flestallt að fara því ekki er mikið pláss til að leggja hluti frá sér í káetunni, og meira að segja heimsókn á skyndibitastað getur verið vandkvæðum bundin. Alla vega er bílalúgan út úr kortinu því að hún er bara allt of hátt uppi. ■



Hleðsla rafbíla

Ertu að tengja?

Fáið löggiltan rafverktaka til að yfirfara og aðlaga raflögnina áður en rafbíl er hlaðinn í fyrsta sinn.

- Hver tengipunktur má einungis hlaða einn rafbíl í einu
- Hver tengipunktur skal varinn með yfirstraumvarnarbúnaði sem einungis ver þennan tiltekna tengipunkt
- Hver tengipunktur skal varinn með bilunarstraumsrofa (lekastraumsrofa) sem einungis ver þennan tiltekna tengipunkt
- Bilunarstraumsrofinn ætti að vera af gerð B – þó má nota gerð A sé jafnframt notuð viðbótarvörn
- HMS mælir með að ekki séu notaðir hefðbundnir heimilistenglar til hleðslu rafbíla
- HMS mælir með að til heimahleðslu rafbíla séu notaðar þar til gerðar hleðslustöðvar eða iðnaðartenglar
- Stranglega er bannað að nota framlengingarsnúru, fjöltengi eða önnur „millistykki“ við hleðslu rafbíla
- Hleðslustrengir mega ekki liggja þar sem þeir geta orðið fyrir hnjaski, t.d. yfir vegi, gangstéttar eða stíga
- Ekki nota hleðslusnúru eða annan búnað sem hefur skemmt



Njáll
Gunnlaugsson
njall
@frettabladid.is

Reynsluakstur

Seres 3 EV

KOSTIR

■ Útsýni

■ Búnaður

■ Farþegarými

GALLAR

■ Veghljóð

■ Flutningsgeta

■ Skiptirofi

Grunnverð: 5.350.000 kr.

Hestöfl: 163

Tog: 300 Nm

Hröðun 0-100 km: 8,9 sek.

Hámarkshraði: 155 km/klst.

Rafhlaða: 53,6 kWst

Eigin þyngd: 1.765 kg

Drægi WLPT: 301 km

Meðaleyðsla: 18 kWst/100 km

L/B/H: 4.385/1.850/1.650 mm

Hjólhaf: 2.655 mm

Veghæð: 180 mm



Seres 3 EV er nokkuð hástæður á 18 tommu felgunum og upp-sveigðar línur eru áberandi.

MYNDIR/TRYGGVI ÞORMÓÐSSON

Rafbíll sem er allrar athygli verður

Einn af nýliðunum á ört vaxandi rafbílamarkaði er Seres 3 EV rafjeppeingurinn sem kominn er á markað á Íslandi. Hann er seldur hjá RAG Import sem hingað til hefur selt sturtuvagna, landbúnaðartæki og lúxusrútur. Billinn er framleiddur í Kína af fyrirtæki sem kallast Sokon og þar á bæ hafa safnast nokkur vel valin nöfn úr rafbilageiranum, og eflaust er það þekktasta Martin Eberhard sem stofnaði Tesla ásamt Elon Musk og hannaði margt þar sem lagði grunninn að velgengi þess merkis. Einnig er Seres í nánú samstarfi við kínverska fyrirtækið Huawei sem hannar bæði tæknibúnað og hugbúnað fyrir rafbíla.

Útlitslega stendur Seres 3 sér á parti og er ekki eins framúrstefnulegur og margur rafbíllinn, minnir kannski meira á hefðbundinn jeppeing. Ef hann líkast einhverjum minnir hann sterklega á MG ZS EV rafjeppeinginn, sem einnig kemur frá Kína. Athygli vekur hversu mikið rúðurnar mjökka aftur og það er áberandi lína sem sveigist upp á við þar fyrir aftan. Þrátt fyrir það og hástæða afturrúðu sem hallar skarpt niður á við kemur það ekki niður á útsýni úr bílnum sem er með besta móti. Billinn er 4.385 mm langur, 1.850 mm breiður og 1.650 mm á hæð, svo að hann er örlitlu stærri en MG ZS EV auk þess sem að hjólhafið er 70 mm lengra.

Maður finnur strax fyrir því að Seres 3 er með léttari rafbílum enda vigtar hann ekki nema 1.765 kíló. Fyrir vikið er hann mýkri í akstri en margur rafbíllinn og er alls ekki hastur nema síður sé. Auðvitað leggst hann nokkuð í beygjurnar en er nokkuð öruggur í stýri og missir ekki svo mikið grip á framhjólunum, nema ef honum er gefið snögg út úr beygju. Leyfð heildarþyngd 2.065 kg svo að hann



Varadekk í fullri stærð er búnaður sem sést orðið sjaldnar og sjaldnar.

getur aðeins flutt 300 kg en þessu er reyndar svona farið með marga rafbíla í dag. Upptakið er frekar latt til að byrja með en svo tekur billinn vel við sér þegar hann er kominn upp fyrir 20-30 km á klst. Talsvert heyrir í rafmótornum í akstri og einnig í varmadælunni þegar billinn er stopp, og einnig er veghljóð nokkuð.

Að innanverðu er frágangur frekar hefðbundinn og í Luxury-útfærslunni, sem er eina útfærslan sem er í boði hérlandis, er efnisval nokkuð gott og talsvert um mýkri áferð á mælaborði og miðjustokki. Tveir 10,25 tommu upplýsingaskjáir eru allsráðandi í mælaborðinu en virkni snertiskjás er frekar hægervirk. Miðjustokkurinn er með skiptirofa svipudum og finna má í mörgum lúxusjeppeum frá Land Rover. Virkni skiptirofans var þó ekki alltaf eins og hún átti að vera og ef honum var snúið of hratt fór hann einfaldlega ekki í valið drif. Plássið innandyrá er allgott og slétt

Plássið innandyrá er allgott og slétt gólf á milli sæta ásamt góðu fóta- og höfuðrými er einn af aðalkostum hans.

gólf milli sæta ásamt góðu fóta- og höfuðrými er einn af aðalkostum hans. Frágangur í mótorrými er líka öðruvísi en maður á að venjast, en sjá má mótörfestingar sem eru tilsagaðir álprófilar með handunnum suðum. Hvort það sé kostur eða galli skal lesendum eftirlátið að dæma um.

Billinn er vel búinn í Luxury-útfærslu en staðalbúnaður er nokkuð ríkulegur miðað við verð og má þar nefna hluti eins og 360 gráðu myndavélakerfi, fjarlægðarskynjara, þráðlaus farsímahleðslu, árekstrarvörn og rafdrifna sóllúgu. Það kemur þó á óvart að afturhlari



Hér má sjá áðurnefndan frágang á festingum fyrir búnað fyrir rafmótorninn.



Mælaborðið er einfalt í notkun enda engir snertitakkar nema í snertiskjám sjálfum.

sé ekki rafdrifinn. Hann kemur með varadekki í fullri stærð sem er sjaldséður lúxus í nútímabílum og þá sér í lagi rafbílum. Sé hann borinn saman við fyrrgreindan rafbíl



Með framsæti vel aftarlega er fótapláss vel viðunandi og kostur að sléttu gólfinu.

frá MG í verði kemur í ljós að hann er nokkuð dýrari en samkeppnin eða sem munar 460.000 krónum en þeir eru nokkuð sambærilegir í búnaði. ■



Í verslun okkar Skútuvgi 1 færð þú hágæða hreinsiefni frá **Koch-Chemie**





Rafhjólið er einfaldlega merkt EV og er sambærilegt við 125 rúmsenti-metra bensinmótor.

Fyrstu myndir af Kawasaki tvinnhjólinu

njall@frettabladid.is

Kawasaki-mótorhjólaframleið-andinn hefur sagt að öll mótorhjól þeirra á þróaðri mörkuðum yrðu að einhverju leyti rafvædd árið 2035 og að 10 slík yrðu kynnt fyrir 2025. Það hlýtur að vera að styttest í formlega kynningu á fyrstu hjólunum því að Kawasaki kom á óvart með smá sýningu á tvinnhjólinu ásamt litlu rafhjóli rétt fyrir Suzuka átta stunda mótorhjólakeppnina.

» Afturendinn er bæði meiri um sig og lengri en á Z400-hjólinu en það er vegna þess að þar er búið að koma fyrir 48 volta rafhlöðu.

Þökk sé japanska mótorhjólátímaritinu Auto-By náðust góðar myndir af hjólunum sem sýna mikið um búnað þess. Tvinnhjólið notar greinilega 399 rsm-vélina úr Z400-hjólinu sem er tveggja strokka, en pústið er alveg eins og á því hjóli. Komnir eru tveir bremsudiskar að framan sem bendir til meira afls, líklega á pari við Z650-hjólið en framendinn kemur af því hjóli. Framljósín eru græn sem er líklega tilvísun í að hjólin séu „grænni“ ásamt því að það er litur Kawasaki. Afturendinn er bæði meiri um sig og lengri en á Z400-hjólinu en það er vegna þess að þar er búið að koma fyrir 48 volta rafhlöðu. Rafmótorinn er fyrir ofan gírkassann og tengist honum með rafstýrðri kúplingu. Engin eiginleg kúpling er í hjólinu heldur er skipt með takka vinstra megin á stýrinu. Hjólið mun geta ekið á rafmagni eingöngu, til dæmis á minni hraða innanbæjar, en notar þá frekar vélina utanbæjar og hleður upp rafhlöðuna í leiðinni.

Kawasaki kynnti einnig rafhjól sem er á pari við 125 rsm bensinhjól. Virðist rafhlaðan í því bjóða upp á að vera skiptanleg. Hjólið virðist einfalt að gerð með hefðbundnum íhlutum sem gefur til kynna að það verði á viðráðanlegu verði. Til dæmis er vindkúpan og framljósið frá Z400-hjólinu. Rafmótorinn er einfaldur og virðist vera með einu drifi án gírkassa. Orðrómurinn segir að tvö slík verði kynnt bráðlega, bæði torfæruhjól og götuútgáfa, ásamt tvinnhjólinu og þá líklega kringum EICMA-mótorhjólasýninguna í nóvember. ■



Kawasaki kom á óvart með sýningu á HEV-tvinnhjóli á Suzuka á dögunum.

Nýtt Suzuki V-Strom á leiðinni

njall@frettabladid.is

Náðst hafa njósnamyndir af nýju útspili Suzuki á markað ferða-mótorhjóla, en það er næsta kynslóð Suzuki V-Strom 650. Myndin sýnir hjólið við prófanir og er líklegt að það verði frumsýnt á mótorhjólasýningunni í Milanó í nóvember.

Helstu breytingar á hjólinu verða á vél, en V2-vélin hefur

verið við lýði síðan snemma á tíunda áratug síðustu aldar. Ljóst er að hún mun ekki fara í gegnum Euro5-mengunarstaðalinn og því mun tveggja strokka línuvél leysa hana af hólmi.

Þrátt fyrir felubúnað hjólsins má sjá að útlitið er sótt til Katana-hjólsins og öfugir framdemparar ásamt 21 tommu teinafelgu að framan gera það að meira torfæruhjóli en áður. ■



Hér má sjá næstu kynslóð Suzuki V-Strom 650 við prófanir. MYND/KANYARFOTO

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