

Fréttablaðið

REYNSLUAKSTUR: Chevrolet Volt/Opel Ampera

Enn beðið eftir Volvo XC-90

Up! tvinnbíll með drifrás XL1

Olís kynnr umhverfisvæna dísilolíu



Audi Q2

Audi tvöfaldar jeppingalínuna

Hyggt bæta við þremur gerðum – Q2, Q4 og Q6.

Þvo virðist sem jeppingaæðið sem nú stendur yfir muni halda áfram. Því trúir að minnsta kosti Audi, en þýski framleiðandinn ætlar að tvöfalda framleiðslulínu sína þar og bæta við Q2, Q4 og Q6 bílum. Fyrir voru Q3, Q5 og Q7, en þann síðastnefnda verður þó að telja meðal jeppa. Þessum bílum ætlar Audi-verksmiðjan að vera búin að bæta við árið 2020 og er það liður í að minnka bilið milli Audi og BMW í fjölda seldra bíla. Heimsbyggðin virðist öskra á bíla sem setið er hátt í og ekki síst af dýrari gerðinni. Vilja sumir meina að það sé að vissu leyti afturhvarf til árána upp úr 1920 er allir bílar voru þannig gerðir.

Miklum vexti spáð í sölu jeppinga

Spáð er 36% vexti á lúxusjeppingamarkaðnum fram til ársins 2018. Þar eiga BMW, Audi og Mercedes Benz aðallega sviðið. Bæði

Audi og Mercedes Benz hafa það á stefnuskrá sinni að ná BMW á þeim markaði og ná forystunni við enda áratugarins. Audi er mjög mikilvægt fyrirtæki hjá Volkswagen-samstæðunni. Það sést best á því að 48% hagnaðar VW á fyrstu níu mánuðum síðasta árs komu frá Audi, sem seldi þó aðeins 14% bíla samstæðunnar. Einnig er Audi mjög mikilvægt VW vegna ímyndar og tækninýjunga. Í fyrra seldi Audi 1,46 milljón bíla, aukning um 12% milli ára. Ef af öllum þessum viðbótarjeppingum Audi verður verða þeir hátt í helmingur þeirra bílgerða sem Audi framleiðir. Ekki eru liðin nema átta ár síðan sá fyrsti leit dagsljósið, þ.e. Audi Q7 árið 2005.

Jeppingar verða 40% af sölu Audi

Býst Audi við því að jeppingar og jeppar muni verða 40% af allri sölu fyrirtækisins árið 2020. Q2-bíll-

inn verður byggður á útliti hugmyndabílsins Crosslane Coupe sem sýndur var á bílasýningunni í París í fyrra. Q6-bíllinn verður líklega framleiddur í Mexíkó, ásamt Q5-bílum. BMW er að hanna X4-jepping, sem verður þeirra fimmta jeppingagerð. Mercedes Benz ætlar að bæta litlum jeppingi við þær gerðir sem fyrir eru, þ.e. GLK, M-Class, GL og G-Class. Næsta gerð Audi Q7-jeppans mun léttast um heil 400 kíló og þar af leiðandi mun eyðsla bílsins minnka verulega. Þess verður gætt við alla jeppinga og jeppa fyrirtækisins og keppt að því að þeir eyði ekki mikið meira en fólksbílagarðir Audi. Þau tímamót urðu hjá Audi í janúar að fyrirtækið seldi fleiri bíla í heiminum öllum en BMW, eða 111.750 á móti 107.276. Vöxtur Audi var 16% en BMW 12%. Mestu munandi um 39% söluaukningu Audi í Kína. Þó er enn búist við að BMW verði söluhærri en Audi á þessu ári.

Biðin eftir nýjum Toyota RAV4 er á enda

Óhætt er að segja að margir bíði eftir nýrri og gerbreyttri fjórðu kynslóð hins vinsæla jeppings Toyota RAV4. Eigendur RAV4 á Íslandi er mýrgarir og hafa vafalaust margir hug á endurnýjun. Sú bið er á enda því Toyota á Íslandi hefur fengið fyrsta bílinn til landsins. RAV4 verður formlega kynntur hjá Toyota næstu helgi. Bíllinn hefur tekið miklum breytingum að ytra útliti og hefur lengst um 20 sentímetra. Innanrími hans hefur því aukist mikið. Toyota RAV4 hefur hingað til einungis verið boðinn með

bensínvél en það breytist nú og má búast við því að dísilútgáfa bílsins verði fullt eins vinsæl hjá íslenskum kaupendum hans. Önnur áberandi breyting er fólgin í því að varadekkið er horfið af afturhleranum og hann opnast nú ekki til hliðar, heldur upp og er opnun og lokun hans rafræn og nýtskuleg. Þrjú íslenskir blaðamenn fengu tækifæri til að prufuaka nýjum RAV4 í nágrenni Barcelona í síðustu viku og mun reynsluakstursgrein um þennan nýja bíl birtast hér eftir viku.



HENNESSEY LOFAR 1.000 HESTÖFLUM Í NÝJU CORVETTUNA

Í hvert skipti sem ný Corvette er kynnt er yfirleitt ekki lengi að bíða sérútgáfu frá breytingafyrirtækinu Hennessey. Að þessu sinni verður hún nokkuð mögnuð því bíllinn verður um 1.000 hestöfl. Hennessey ætlar að bæta hverfilblásara og tveimur túrbínnum við 6,2 lítra V8-vélina sem er í nýju kynslóð Corvettunnar og með því breyta hestaflatölunni úr 450 í 1.000. Margt annað verður í boði frá Hennessey, svo sem breytt þústkerfi, aðrar felgur, Brembo-bremsur, ný fjöðrun og margt annað góðgæti sem freistað gæti þeirra sem enn vilja auka getu þessa öflugra bíls. Þá er reyndar gott að eiga þykkt veski.

Bílaverkstæði

Bremsur,
spindilkúlur,
stýrisendar,
o.fl., o.fl.

Allt á einum stað

Bíla...Áttan
Smiðjuvegi 30
Sími 587 1400

Smurstöð

Allar gerðir
bætiefna fyrir
vél, drif
og gírkassa

Dekkjaverkstæði

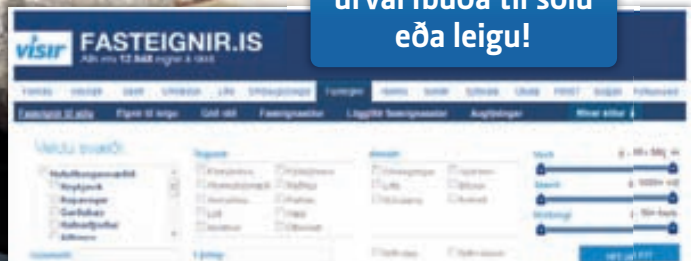
Varahlutaverslun

STÆRSTI HÚSNÆÐISVEFUR LANDSINS

vísir

FÉLAG FASTEIGNASALA

Ótrúlegt
úrval íbúða til sölu
eða leigu!



Finnur Thorlacius reynsluekur Volt/Ampera

Grænn og góður

Einn athygliverðasti og umtalaðasti bíll síðustu ára er Chevrolet Volt sem einnig býðst sem Opel Ampera. Athyglivert má teljast að báðar gerðir má fá á Íslandi en í Bandaríkjunum býður framleiðandinn, General Motors, aðeins Volt og í Evrópu aðeins Opel Ampera og í Bretlandi reyndar sem Vauxhall Ampera. Þessi bíll er mikill tíma- og rafmótubíll, því hann er fyrsti rafbíll sögunnar sem framleiðir sína eigin raforku. Hann má hlaða með heimilisrafmagni, en þegar það þrýtur eftir 60-80 kílómetra, eftir aðstæðum, tekur vélin við. Hún er í raun „ljósavél“ og hleður meira rafmagni inn á rafgeyma. Því er bíllinn aldrei drifinn áfram af öðru en rafmagni. Volt/Ampera er margverðlaunaður bíll um allan heim og var meðal annars valinn Bíll ársins í Bandaríkjunum árið 2011.

Langmest ekið eingöngu á rafmagni

Mikil umræða hefur verið á undanförunum árum bæði héraðs og erlendis um notagildi og framtíð rafmagnsbíla og eru flestir á því að í þeim sé mikil framtíð en að þeir séu enn þá dýrir þar sem kostnaður við framleiðslu rafgeyma þeirra sé hár. Um þetta má allt saman deila, en Volt og Ampera má fá fyrir 7,5 milljónir og staðreyndin er nú sú að venjulegir bílar kosta samt yfir sex milljónir króna í dag. Volt og Ampera eru virkilegir lúxusbílar sem mikið er lagt í og innréttingar þeirra af mjög háum gæðum. Mjög auðvelt er að verja 400.000 krónum í eldsneyti á ári og til þess þarf

ekki að aka nema 15.000 km á bíl sem eyðir að meðaltali 10 lítrum á hundraðið. Ef skipt væri yfir í Volt/Ampera þarf ekki að eiga bíllinn nema í fimm ár þar til að munurinn á kaupverði hans og 6 milljón króna bíl er étinn upp því meðal-eyðsla Volt er aðeins 1,2 lítrar. Reynslan af bílnum frá því hann kom fyrst á markað árið 2011 er sú að honum er nær einungis ekið á rafmagni í borgarakstri og því sé bílnum oft ekið mörg þúsund kílómetra á milli tankfyllinga. Drægni upp á 80 km dugar yfirleitt fyrir allar borgarsnattferðir dagsins og sjaldan er jú ekið lengra en það. Ekki tekur nema fjóra klukkutíma að fullhlaða rafgeyma bílsins og akstursdrægni hans er ríflega 500 km þegar vélin bætist við.

Góður akstursbíll með lágan þyngdarpunkt

En hvernig er að aka Volt/Ampera? Svárið er einfalt: skemmtilegt. Fyrir það fyrsta er bíllinn mjög öflugur og sterkur rafmótorinn gerir það að verkum að bíllinn rýkur áfram og er aðeins 9 sekúndur í hundraðið. Þegar tæmist á hleðslunni, sem reynt var í akstri á svissneskum sveitavegum, er bíllinn hins vegar ekki snarpur. Fjöðrun bílsins og akstursegingleikar eru góðir og tilfinningin er ávallt sú að ekið sé um á lúxusbíl. Þyngdarpunktur bílsins er neðarlega og það eykur á akstursgetu hans. Stýring bílsins er mjög nákvæm, þægileg og hárnákvæmt uppsett. Mjög gaman er að taka af stað alveg hljóðlaust í bílnum og venst það vel að aka honum eiginlega alltaf hljóðlaust. Þegar vélin

Volt/Ampera

1,4 bensínvél + rafmótor – 150 hestöfl

Framhjóladrif

Eyðsla: 2,1 l. /100 km í bl. akstri

Mengun: 27 g/km CO₂

Hröðun: 9,0 sek.

Hámarks hraði: 160 Km/klst.

Verð: 7.590.000 kr.

Umboð: Bílabúð Benna/Opel (BL)

fer í gang ber ekki mikið á því þar sem hljóðeinangrun bílsins er til fyrirmyndar og lítið sem ekkert vindgnaud eða dekkjahljóð heldur.

Fallegur rafmagnsbíll – alger nýjung!

Það er ekki bara hvað stærðina varðar sem Volt/Ampera liggur milli Chevrolet Camaro og Cruze, heldur útlitslega líka. Ef Camaro og Cruze ættu saman barn þá myndi það líta út eitthvað svipað og Volt. Hann er nokkuð snotur að utan en sprengir enga skala þó. Hann vinnur þó flestar fegurðarsamkeppnir gegn öðrum rafmagnsbílum þar sem með ólíkindum ljótir bílar fylla þann flokk. Má segja að Volt/Ampera sé fyrsti rafmagnsbíllinn sem ekki veldur augnskaða á að horfa, heldur miklu fremur gleður augað. Það má reyndar líka segja um rándýru rafdrifnu lúxuskerrunar Fisker Karma og Tesla Model S, en þá erum við komin í allt annan verðflokk.

Sem lúxusbíll að innan

Ekki tekur verra við er inn í bíllinn er komið, þar blasir við flott hönnun, framúrstefna, frábært

Blaðberinn bíður þín

Þú færð Blaðberann þinn í Skaftahlíð 24
alla virka daga frá kl. 9-17.



Blaðberinn...

...góðar fréttir fyrir umhverfið



GALLAR

Lítið afl þegar rafmagn klárast, kostar 7,6 milljónir

Góðir aksturs-eiginleikar, lagleg inn-rétting, lítill rekstrar-kostnaður

KOSTIR



Volt/Ampera



efnisval og smekklegheit þar excellence. Sætaskipan er óvenjuleg, þ.e. 2+2 og stökkur á milli aftursætisfarþeganna. Sætin er góð og í takti við annað í innanrýminu. Mælaborðið er framúrsteftnulegt og flott og gaman er að fylgjast með mælunum sem sýna stöðu rafhláðanna og kenna ökumanni hvernig nýta megi sem best rafhleðsluna. Ökumaður er auk þess látinn vita hvort hann bremsar of harkalega. Það verður til þess að orkan sem losnar nýtist ekki að fullu en færi öll aftur í rafgeymana ef bremsað hefði verið með minni þjósti. Allt er þetta vel fram sett og litríkt. Eitt af því albesta við innanrýmið er 7 hátalara Bose-hljóðkerfi sem er staðalbúnaður og betra en í mörgum miklu dýrari bílum. Auk þess notar það 50% minna rafmagn en sambæri-

leg kerfi. Staðalbúnaður í bílnum er ríkulegur og of langt mál að telja upp. Gaman verður að sjá hvernig sala á Volt/Ampera mun þróast hér á landi en nokkrir bílar af hvorri gerð hafa verið seldir. Það hjálpar veru-

lega upp á að engin vörugjöld eru af þeim og hluti virðisaukaskatts að auki felldur niður. Það gerir þá einmitt mjög samkeppnishæfa en það eru samt margir sem ekki hafa efni á 7,5 milljón króna bíl, þó góður sé.

Útgefandi: 365 miðlar ehf., Skaftahlíð 24, s. 512 5000 | Umsjónarmaður: Finnur Thorlacius

Við fjármögnum bílakaupin þín

Ergo vill aðstoða þig við að eignast farartæki. Við bjóðum því græn bílalan án lántökugjalda til 1. apríl 2013.

Reiknaðu með okkur á ergo.is

Suðurlandsbraut 14 > sími 440 4400 > www.ergo.is > ergo@ergo.is

ergo

Enn beðið eftir nýjum Volvo XC-90

Forstjóri Volvo, Hákan Samuelsen, er ekki mjög ánægður með þá töf sem orðið hefur á þróun Volvo XC-90 jeppans, en heil tíu ár eru síðan síðasta kynslóð hans kom á markað. Þessi bíll var einu sinni söluhæsti bíll Volvo en það er löngu liðin tíð. Útkoma bílsins hefur tafist úr hófi fram og sífelldar frestanir á því að hann verði tilbúinn á markað. Það fer mjög í taugarnar á forstjóranum

sem einnig tjáði sig um hversu dýrt það er. Salan á XC-90 í fyrra féll um 21% niður í 31.290 bíla. Árið 2004 keppti XC-90 við BMW X5 um sölumet og það ár seldist hann í 84.032 eintökum. Var hann þá mest seldi bíll Volvo og það átti eftir að endast til ársins 2007 og seldust þá 79.140 bílar. Það var svo V50 langbakurinn sem velti XC-90 úr sessi sem mest seldu gerð Volvo. Ekki er von á nýjum XC-90 í ár

og ekki heldur næsta ár, heldur árið 2015. Kemur það hressilega á óvart, ekki síst vegna þess að íslenskir bílblaðamenn sáu einmitt eitt af frumeintökum bílsins í prófunum á sveitavegum í nágrenni Barcelona í síðustu viku og veittu honum eftirför í fáeinar mínútur. Var sá bíll nokkuð mikið breyttur frá útliti síðustu kynslóðar, en nær öruggt má samt telja að þar hafi farið næsti XC-90.



UP! TVINNBIÐ

Eins lítra bíll Volkswagen sem ber nafnið XL1 er nú loks farinn í framleiðslu, en það var þó aldrei ætlunin að hann yrði magnsöluþráttur. Þessi lágvaxni og stutti tveggja sæta bíll með stórundarlegt útlit mun líklega ekki höfða til alltof margra. Því hefur Volkswagen á þróunum að setja sams konar vélbúnað í smábílinn Up! Sá vélbúnaður samanstendur af tveggja strokka og 47 hestafla dísilvél sem tengd er við 7-gíra tveggja kúplinga skiptingu og 27 hestafla rafmótor. Hann er sem sagt tvinnbíll. Smábíllinn Up! hefur eins og XL1-bíllinn þann kost að vera mjög léttur, en XL1 er um 800 kíló og Up! um 930. Ekki er þó líklegt að Up! með sama vélbúnað og XL1 eyði aðeins einum lítra á hundraðið því Up! er ekki eins straumlínu-lagaður, en hann gæti höggvið nálægt tveimur lítrum. Þessi nýja gerð Up! er enn á þróunarstigi og búast má við honum eftir 18 mánuði.

OLÍS MEÐ NÝJA DÍSILOLÍU

Stuðlar að 5% minni koltví-sýringsútblæstri. Olís kynnti í vikunni dísilolíu blandaða með vetnismeðhöndlaðri lífrænni olíu, eða VLO. Það er hreinna og umhverfisvænna dísiléldsneyti en þekkst hefur og framleiðsluaðferðin gerir hana ólíka annarri lífrænni dísilolíu. VLO virkar fullkomlega eins og önnur dísilolía en mengar minna. VLO er blönduð í dísilolíu Olís sem hlutfall af seldu magni í samræmi við reglugerðir í Evrópu. Slík reglugerð hefur enn ekki litið dagsins ljós hér á landi en mun væntanlega gera það innan skamms. Að sögn Olís skilar þetta íblöndunarhlutfall 5% minni koltví-sýringsútblæstri dísilbifreiða. Hægt er að nota 100% hreina VLO-olíu á dísilvélar en með íblöndun ætlar Olís að gera VLO samkeppnisfæra í verði á eldsneytismarkaðnum.

Það er öruggara að velja réttu jeppadekkkin

TOYO TIRES
driven to perform

BF Goodrich
TAKE CONTROL

MAXXIS

Jeppi stendur ekki undir nafni nema hann sé vel dekkjaður. Ef þú vilt nýta til fullnustu orku, aksturseginnleika og öryggi jeppans, skiptir sköpum að velja dekk við hæfi. Þegar dekk eru annars vegar búum við yfir áratuga reynslu og þekkjum þá eiginleika sem breytilegar akstursaðstæður kalla á. Bleyta, snjór, krapi eða þurrir vegir - þetta er allt spurning um að velja réttu dekkinn.



BF Goodrich - All Terrain A/T



Nesdekk í Reykjavík
Fiskislóð 30 • Sími: 561 4110

Nesdekk í Reykjavík
Grjóthálsi 10 • Sími: 561 4200

Nesdekk í Reykjanesbæ
Njarðarbraut 9 • Sími: 420 3333



Bílabúð Benna dekkjaþjónusta
Tangarhöfða 8 • Sími: 590 2045
Skiptiborð: 590 2000

Nánari upplýsingar á benni.is