

Bílar

ÞRIÐJUDAGUR 8. ÁGÚST 2017



Team Sleipnir náði 15. sæti í Formula Student

Team Sleipnir er skipað verkfræði- og tækni-fræðinemendum Háskólans í Reykjavík og náði það 74. sætinu í þessari keppni í fyrra en 15. sæti nú. ➔2



RÉTTUR RAFGEYMIR GETUR LAGAÐ FORGJÖFINA

Rafgeymarnir frá Trojan eru traustir, öruggir og endingargóðir. Þeir hafa verið framleiddir frá árinu 1928 en fyrirtækið hefur verið í fararbroddi á sínu sviði allar götur síðan.

TROJAN RAFGEYMARNIR - HREIN ORKA Í ALLRA ÞÁGU

PIPAKVEBVA • SÍA • 172053

Trojan
BATTERY COMPANY



olis

REKSTARLAND
Rekstrarland er hluti af Olís

Team Sleipnir náði 15. sæti í Formula Student í Bretlandi

Var þetta einungis í annað skiptið sem Team Sleipnir tók þátt í Formula Student keppninni en liðið náði 74. sæti í fyrra, 15. sæti í ár og leiðin liggur aðeins upp á við.

Á hinni fornfrægu Silverstone kappakstursbraut á Englandi er árlega haldin keppni háskólanema í hönnun og gerð kappakstursbila. Bilarnir þreya ýmis próf og keppa sín á milli ásamt því að liðin þurfa að halda fyrirlestra um önnur verkfræðileg verkefni tengd hönnun, kostnaði og viðskiptum. Tekin eru saman stig úr öllum flokkum í lokin og sigurvegari krýndur. Um 2.000 nemendur frá yfir 90 háskólum frá 30 löndum kepptu þetta árið. Fyrir Íslands hönd keppti liðið Team Sleipnir sem er skipað verkfræði- og tæknifræði-



Við forprófanir á bíl Team Sleipnir á Silverstone.

nemendum Háskólans í Reykjavík. Bíll þeirra, RU17, fór í gegnum skoðanir og athuganir án mikilla vandræða og fékk þátttökurétt í hinum fjölmörgu kappakstursgreinum sem keppt er í, en það tókst alls ekki öllum liðum. Fyrst var keppt í „Skid Pad“ þar sem keyrt er í form tölustafsins 8 til að sýna fram á grip og stöðugleika bílsins og lenti Team Sleipnir í 20. sæti. Athuguð var hröðun þar sem Team Sleipnir endaði í 16. sæti. Ekið var á braut í kapp við klukkuna og hafnaði Team Sleipnir í 17. sæti í þeirri grein. Síðasta og jafnframt erfiðasta keppnin var

þolakstur þar sem keyrðir voru 22 hringir í braut á meðan aðrir bílar voru í brautinni á sama tíma. Tekið var tillit til heildartíma sem og bensínotkunar og endaði RU17 í 11. sæti. Billinn sló aldrei feilpúst og hafnaði Team Sleipnir í 15. sæti í það heila sem er magnaður árangur. Fyrsta sætinu landaði Cardiff University sem er jafnframt fyrsti sigur bresks háskóla í sögu keppinnar. Var þetta einungis í annað skiptið sem Team Sleipnir tók þátt í keppninni en liðið náði 74. sæti í fyrra, 15. sæti í ár og liggur leiðin nú aðeins upp á við.



Keppnisbíll Team Sleipnir á fullri ferð í þolaksturhluta keppinnar.

Porsche úr þolakstri og snýr sér að Formula E



Keppnislið Porsche í þolaksturmótaröðinni.

Þ að fór eins og í stefndi að Porsche lýsti því yfir að fyrirtækið hygðist hætta þátttöku í þolaksturskeppni og snúa sér alfarið að þátttöku í Formula E rafmagnsbilakeppnisröðinni. Þessi stefnubreyting er samstiga breyttu viðhorfi og framleiðslu Porsche, sem og móðurfyrirtækis þess, Volkswagen sem alla áherslu leggja nú á þróun og framleiðslu rafmagnsbíla og tengiltvinnbíla.

Það er ekki eins og Porsche hætti þátttöku sinni í þolakstri með skít og skömm, þvert á móti, en Porsche hefur til að mynda unnið Le Mans þolaksturskeppnina þrjú ár í röð og vann þolakstursmótaröðina árið 2015 og 2016. Porsche hefur þegar hafið hönnun síns fyrsta keppnisbils í Formula E. Mercedes Benz hefur einnig lýst yfir þátttöku í Formula E mótaröðinni.

BÍLAR

www.visir.is/bilar

Umsjón blaðsins
Finnur Thorlacius
finnurth@365.is



Auglýsingar: Atli Bergmann atlib@365.is, Sími 512 5457

Útgáfufélag: 365 miðlar ehf. Skaftahlíð 24, 105 Reykjavík, sími 512 5000



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

PROACE

Ópreytandi bakhjarl



Verð frá: 3.990.000 kr.

Enn reiðubúnari en áður í hvaða verk sem er

Það er mannlegt að þreytast á löngum vinnudegi og þá er ómetanlegt að geta reitt sig á ópreytandi bakhjarl sem dugar hvað sem á dynur. Komdu og skoðaðu þennan fjölhæfa sendibíl sem er þarfasti þjónn hins metnaðarfulla fagmanns.

- 2 ára þjónustupakki fylgir með PROACE.
- Kynntu þér Toyota FLEX, nýja leið til að eignast Toyota bifreið, á www.toyota.is

VILDARPUNKTAR ICELANDAIR MEÐ ÖLLUM NÝJUM TOYOTUM



Toyota Kauptúni
Kauptúni 6
Garðabæ
Sími: 570-5070

Toyota Akureyri
Baldursnesi 1
Akureyri
Sími: 460-4300

Toyota Reykjanesbæ
Njarðarbraut 19
Reykjanesbæ
Sími: 420-6600

Toyota Selfossi
Fossnesi 14
Selfossi
Sími: 480-8000

Sjá nánar um Vildarpunktasöfnun á www.toyota.is
Bíllinn í þessari auglýsingu endurspeglar ekki endilega það verð og þann búnað sem tilgreindur er.
Allar upplýsingar eru birtar með fyrirvara um villur.

KOSTIR OG GALLAR

JEEP COMPASS

- 1,4 LÍTRA BENSÍNVÉL
- 170 HESTÖFL
- FJÓRHJÓLADRIF

Eyðsla frá: 5,7 l/100 km í bl. akstri
Mengun: 148 g/km CO₂
Hröðun: Liggur ekki fyrir
Hámarkshraði: Liggur ekki fyrir.
Verð frá: 5.900.000 kr.
Umboð: Ís-Band

- ↑ Torfærugeta
- Akstursegínleikar
- Hljóðlátur

- ↓ Viðkvæmar bremsur

Glæsilegt útspil frá þeim sömu og bjuggu til jeppann

Jeep Compass kemur nú af annarri kynslóð, er gerbreyttur og fallegri en umfram allt miklu betri bíll en forverinn. Compass er enn með frábæra torfærugetu og einnig hlaðinn nýjum og mögnuðum tæknibúnaði.

Reynsluakstur

Finnur
Thorlacius
finnurth@365.is



Jeep er eitt þeirra bílafyrirtækja sem gengið hefur hvað best að auka sölu sína á undanförunum árum, ekki bara í heimalandinu Bandaríkjunum heldur einnig í Evrópu og um heim allan. Jeep framleiðir einvörðungu jeppa og jepplinga sem seljast eins og heitar lummur þessa dagana. Jeep á að auki þá rós í hnappgatinu að hafa fyrst allra bílaframleiðenda framleitt hinn eina sanna jeppa, Willis, og hafið með því innreið bíla sem færir voru um að glíma við ófærur og opnaði með því leið almennings til að kanna ókunnar lendur óbyggðanna. Var það árið 1946 sem Jeep setti fyrst á markað Willisinn góða. Enn má sjá útlitseinkenni þessa fyrsta jeppa í framleiðslu Jeep-bíla nú sjötíu árum seinna og vill Jeep eðlilega halda í þessa gömlu arfleifð sem skapað hefur fyrirtækinu þessa sterku ímynd. Það hefur þó ekki komið í veg fyrir að bílar Jeep eru nú fagaðir bílar með heilmikilli tækni og góðum búnaði. Það á sannarlega við nýjasta bíl Jeep, Compass, sem kemur nú af annarri kynslóð eftir áratugar endingu fyrstu kynslóðar bílsins, en hann fékk andlitslýftingu árið 2011. Jeep Compass fellur í stærð á milli hins stutta og kubbslega Renegade og hins öllu stærri Cherokee, bíls sem mikið er til af hérlendis og selst ennþá vel hér. Nú er loks komið alvöru umboð hér á landi með Jeep-bíla og Ís-Band í Mosfellsbæ selur að auki alla bíla sem Fiat Chrysler bílasamstæðan býður. Jeep Compass af annarri kynslóð var reyndur í Portúgal um daginn og það voru ekki slæm kynni.

Drifgetan klikkar ekki hjá Jeep

Það kemur ef til vill ekki á óvart að Jeep leggi nú mikla áherslu á minni jeppa, en eftirspurn eftir slíkum bílum hefur aukist mjög á síðustu árum, og ætlar Jeep-bílum Compass talsvert mikla sölu á ýmsum mörkuðum og mun hann víða að einhverju leyti leysa af hinn stærri Cherokee þar sem salan almennt virðist ver að sveiflast frá stærri jeppum í minni jepplinga, sem þó hafa talsverða drifgetu. Talandi um drifgetu, þá mun Jeep seint setja á markað bíla sem ekki eru færir um að glíma við erfiða slóða og heldur fast í þá ímynd sína að bjóða eingöngu bíla sem hæfir eru til slíks aksturs. Það á einnig við þennan Compass og var á það reynt í Portúgal. Þar var boðið upp á grófan slóða upp fjall nálægt vestasta tanga meginlands



Jeep Compass fellur í stærð á milli hins stutta og kubbslega Renegade og hins öllu stærri Cherokee, bíls sem mikið er til af hérlendis og selst ennþá vel.



Að innan er bíllinn glæsilegur og fagaður hvert sem lítið er.



Skottið er stórt og er enn stærra en það sem þrýðir Jeep Cherokee.

Jeep Compass er eins og margur annar Jeep-bíllinn með alvöru fjórhjóladrifi og drifgetan eftir því

Evrópu. Þar fór Compass létt með að klifra upp grófan og á tíðum brattan malarveg og þar sýndi hann sínar bestu hliðar. Það kemur þó ekki í veg fyrir að Compass er afar góður og aksturshæfur bíll á malbikinu og voru lengri leiðir farnar með slíku undirlagi.

Kraftalegt ytra útlit en fágún inni

Hvað útlit snertir hefur Jeep tekist mjög vel upp við hönnun nýs Compass og er hann nú mun fríðari en forverinn. Allir bílar Jeep er reyndar fremur kubbslaga og kraftalegir, en það getur verið erfitt að teikna ekki stærri bíl en Compass en ná samt að hafa hann kraftalegan. Það hefur Jeep þó tekist með þessum bíl. Hlutföllin í bílnum eru öll svo rétt, axlarlínan flott og svo virðist sem þakið fljóti ofan á. Til að auka þau áhrif býður Jeep þakið í svörtum lit sama hvaða litur þrýðir bilinn að öðru leyti og á það við allar dýrari gerðir bílsins, en ekki þá ódýrustu. Það er mjög einkennandi við Jeep-bíla nú sem fyrr að hjólaumgjörðin er ferköntuð og eykur það á kraftalegt útlitið en kemur kannski í leiðinni niður á fágúninni. Allt er þetta með vilja gert og virðist falla kaupendum í Bandaríkjunum einkar vel í geð, en einnig víðar. Þegar inn í Compass er komið blasir við öllu meiri fágún og kom það greinarrítara á óvart hvað bíllinn er flottur að innan. Þar er hann litill eftirbátur dýrari Cherokee- og Grand Cherokee-jeppanna, bæði hvað varðar efnisval og hönnun. Rými að innan er líka til fyrirmyndar. Compass er 16 cm lengri en Renegade, með 7 cm lengra á milli öxla og með 8 cm meira fótarymi fyrir aftursætisfarþega. Enn athygliverðara er að flutningsrýmið í Compass er stærra en í Cherokee og því er hér kominn afar hentugur bíll til ferðalaga.

4 akstursstillingar og 5 í Trailhawk

Þetta meira bíl á milli öxla en í

Renegade eykur mjög á aksturs-hæfni Compass. Mjög lítils hliðar-halla gætir í beygjum, stýringin er nákvæm og þægileg, en ef yfir einhverju á að kvarta þá eru bremsurnar ferlega viðkvæmar og oft reyndist því hemlun full hastarleg. Slíkt venst þó.

Jeep Compass er eins og margur annar Jeep-bíllinn með alvöru fjórhjóladrifi og drifgetan eftir því. Að auki eru 4 akstursstillingar í Compass, Auto, Snow, Sand og Mud og í Trailhawk-útgáfu bílsins bætist við fimmta akstursstillingin, Rock Mode, og fer þá torfæru-hæfnin enn batnandi.

Ekki sakar að undir lægsta punkt Compass eru 22 cm og það tryggir torfærugetuna.

Jeep býður mikið úrval véla í Compass, 1,4 lítra bensínvél í tveimur útgáfum, 140 og 170 hestafla. Þá aflminni má fá með 6 gíra beinskíptingu en þá aflmeiri eingöngu með 9 gíra sjálfskíptingu. Þá er einnig í boði 184 hestafla 2,4 lítra bensínvél. Dísilvélnar í boði eru 1,6 lítra vél í tveimur útfærslum, 120 og 140 hestafla, þá aflminni má fá með beinskíptingu en þá aflmeiri eingöngu með 9 gíra sjálfskíptingunni.

Þá er líka í boði 2,0 lítra og 170 hestafla dísilvél með 9 gíra sjálfskíptingunni. Prófaðar voru aflmeiri 1,4 lítra bensínvél og aflmeiri 1,6 lítra dísilvél og reyndust þær báðar vel og skorti bíllinn aldrei afl. Það kæmi alls ekki á óvart að þessi jeppi/jepplingur yrði söluhæsta bílgerð Jeep á næstunni og víst er að einmitt þessi stærð af bílum er sú sem mest eftirspurn er eftir í heiminum í dag og það á einnig við hérlendis.

SKIPTU NÚNA



Plug-in hybrid C 350 e.

Rafvæðing Mercedes-Benz er hafin. Komdu og skoðaðu glæsilegt úrval Plug-in Hybrid bíla, sem sameina bestu eiginleika rafbílsins og bensínvélarinnar. Þeir eru allir knúnir **EQ POWER** [#switchtoEQ](#)

Verð frá 5.650.000 kr.

Bensínnotkun frá 2,1 l/100 km. Magn CO₂ í útblæstri frá: 48 g/km.
Rafmagnsnotkun frá: 11,0 kWh/100 km. Hestöfl: 279, hröðun 5,9s í 100km/klst.



KOSTIR OG GALLAR

VOLKSWAGEN
AMAROK

- 3,0 LÍTRA DÍSLVÉL
- 224 HESTÓFL
- FJÓRHJÓLADRIF

Eyðsla frá: 8,0 l/100 km í bl. akstri
Mengun: 211 g/km CO₂
Hröðun: 7,9 sek.
Hámarkshraði: 193 km/klst.
Verð frá: 7.690.000 kr.
Umboð: Hekla



- Afl véla
- Staðalbúnaður
- Aksturseginnleikar
- Útlit



- Ekkert lágt drif
- Engir öryggispúðar aftur í



Volkswagen Amarok pallbillinn hefur fengið andlitslyftingu undir húddinu og er nú með heil 224 hestöfl. Þrátt fyrir aflið er eyðslan merkilega lítil.

Fágaður kraftaköggull

SUMARLEIÐIN – FULLT AF GAGNAMAGNI FYRIR MINNA

11GB

ENDALAUST TAL OG SMS
FYRIR AÐEINS

2.590 KR.

Á mánuði



SKRÁÐU ÞIG Á 365.IS

* SPEEDTEST™

365

Volkswagen hefur uppfært vélakostinn í pallbílnum Amarok og nú er hægt að fá hann með hrikalega öflugri 224 hestafla 3,0 lítra dísilvél sem eyðir samt merkilega litlu. Amarok er vel búinn og góður ferðafélagi.

Reynsluakstur
Finnur
Thorlacius
finnurth@365.is



Pallbilar eru ekki bara vinsælir í henni Ameríku, þeir eru einnig vinsælir hér á landi og henta vel hérlendis, sérlega fyrir þá athafnasömu og ævintýragjörnu. Það var því ekki slæmur kostur að hafa Volkswagen Amarok sem ferðafélaga í fjallahjólafæri á Fellsströndina fyrir skömmu og glepti þægilega stór pallur bílsins létt tvö fjallahjól og meira til. Svona bílar eins og Amarok eru einmitt einkar hentugur kostur fyrir þá sem taka hjólin með sér í för um landið. Með því að hafa þau á pallinum skitna þau ekki að neinu ráði og ef keypt er lok á pallinn er allt tándurhreit undir. Ekki þarf að efast um flutningsgetu Amarok, en hann tekur einnig 5 farþega í dual-cab útgáfunni og það fer vel um alla innanborðs. Talsvert úrval er til staðar fyrir þá sem velja sér pallbíla hér á landi, svo sem Toyota Hilux, Nissan Navara og Mitsubishi L200, auk Amarok. Að auki

fer að stytta í komu pallbils frá Mercedes Benz. Hilux, Navara og L200 komu allir af nýrri kynslóð í fyrra, en Amarok hefur fengið andlitslyftingu nýverið og mesta breytingin er fölginn í betri og aflmeiri vélum sem eyða merkilega litlu.

Mikið afl en lítil eyðsla

Pallbilar voru hér á árum áður bæði fremur slakir akstursbilar á hefðbundnum vegum og fremur hráir er kom að innréttingu og nýjustu tækni. Nú eru breyttir tímar og pallbilar nútímans eru orðnir fágaðir bílar, flottir að innan, með nýjustu tækni og miklu nær hefðbundnum fólkubílum í akstri. Því eru þeir orðnir prýðilegur kostur jafnvel sem eini bíll heimilisins. Ekki þarf lengur að óttast háar eyðslutölur og það sannaðist vel í reynsluakstrinum á Amarok, en hann var með rétt rúmlega 8 lítra á hverja 100 km í löngum túrnum á Fellsströndina þrátt fyrir að hann væri með öflugasta vélarkostinum. Amarok-bíllinn sýndi svo sínar bestu hliðar er hann var tekinn á rúntinn á malarvegnum á Fells-

» Pallbilar voru hér á árum áður bæði fremur slakir akstursbilar á hefðbundnum vegum og fremur hráir er kom að innréttingu og nýjustu tækni. Nú eru breyttir tímar

ströndinni og inn Flekkudalinn þar sem vegurinn var orðinn að ógn fyrir fólkubíla. Þar kom fimi og liðleiki bílsins vel í ljós og ekki skemmdi mikið afl bílsins fyrir, en undir húddinu leyndist 3,0 lítra dísilvél, 224 hestafla með 550 Nm tugi. Hún tengist við frábæra 8 gíra sjálfskiptingu. Þessi skipting er með afar lágt giruðum

BÍLAR



fyrstu tveimur girunum og kemur það nánast í stað lágs drífs sem ekki er til staðar í Amarok. Því klifrar bíllinn mjög vel í mikilli ófærð og hefur mikið tog í lægstu girunum.

Þrjú dísilvélaostir

Fá má Amarok með sömu 3,0 lítra dísilvélinni með minna afli, eða 204 hestöfl og sparast með því 550.000 kr. Einnig má fá ódýrustu gerð Amarok með 2,0 lítra dísilvél sem er 140 hestöfl og kostar bíllinn þá aðeins 5.840.000 kr. Reynsluakstursbíllinn með sinni öfluglu 224 hestafla vél kostar hins vegar 7.690.000 kr. Þá er líka um að ræða ferlega vel útbúinn kraftabíl og þann langöflugasta í sínum flokki bíla sem hér bjóðast. Það sem kom einna mest á óvart í reynsluakstri Amarok var hve gott var að aka honum á malbikinu og hve vel hann fór með allmikinn



hraða og eyddi ekki miklu meira fyrir vikið. Amarok er sannarlega frábær ferðafélagi á lengri ferðum og sætin í honum það góð að eftir stanslausan 2 klukkustunda akstur varð ekki vart við óþægindi eða þreytu ökumanns. Annað sem bæði kom mikið á óvart og jók mjög ánægjuna í akstrinum var hve hljóðlátur bíllinn er. Hljóð sem berst inn í bílinn er minna en í flestum dýrum fólksbílum, geri aðrir betur.

Merkilega vel búinn

Það kemur hreinlega á óvart hve þessi pallbill er orðinn vel búinn og meðal staðalbúnaðar má nefna hita í framsætum, tvískipta tölvustýrða loftkælingu, fjarlægðarskynjara að framan og aftan, Bluetooth, 18" álfelgur, sjálfvirkar vélarhitara (Webasto) og regn- og birtuskynjara. Í Highline Plus útfærslunni eru LED aðalljós og bakkmyndavél.

Amarok er því enginn eftirbátur dýrari fólksbíla er kemur að búnaði og nýjustu tækni. Svo má líka gera Amarok eiginlega eins og lúxusbíl með leðri í öllum sætum og þá fylgja einnig fjölstillanleg rafstýrð framsæti. Þá þarf reyndar að bæta við 650.000 kr. Er þá hægt að tala um lúxuspallbil sem setur ný viðmið í sínum flokki. Greinarritari hefur hingað til ekki verið neinn sérlegur aðdáandi pallbíla, en reynslan af akstri þessa afar fágaða pallbíls frá Volkswagen hefur hugsanlega breytt því. Þessi bíll er eiginlega draumur þess sem leitar að ævintýrum á torfærari vegum landsins og þangað fer Amarok með farþega sína með stæl. Engu skiptir hve mikill farangur er með í för, Amarok rúmar hann allan. Vitneskjan um 50 cm vaðdypt bílsins eykur svo á öryggistilfinninguna ef fara þyrfti yfir eina eða tvær af ám okkar fagra lands.

FRÉTTABLAÐIÐ Sumarleikur

Viltu vinna Fiat Tipo?

Það er einfalt að taka þátt

1. Taktu mynd af þinni stund með Fréttablaðinu.
2. Farðu inn á frettabladid.is/sumarleikur og sendu okkur myndina þína.

Taktu þátt á frettabladid.is/sumarleikur



Land ofurbíla og hönnunar

Á síðustu þremur árum hefur á þessum vettvangi verið fjallað um þátt Japans, Þýskalands, Bandaríkjanna, Frakklands og Bretlands í bíla-sögu heimsins og rétt að ljúka þessu greinasafni á hönnunarlandinu Ítalíu enda hafa margir ítalskir bílar orðið öðrum frægari vegna hönnunarinnar.

Ítalía

Sindri Snær Thorlacius

Fyrsti maðurinn, sem datt í hug hugmyndafræðin á bak við sjálfrennreiðina, var einn frægasti Ítali allra tíma, Leonardo da Vinci. Árið 1478 teiknaði hann hugmyndina að fyrsta bílnum sem drifinn var áfram af fjöður sem trekkja þurfti upp áður en í ferð skyldi halda, en ferðin yrði þó aðeins 40 metra löng áður en trekkja þurfti fjöðrina upp aftur. Snilldin við hönnun hans var framúrsteftnuleg stýring sem hægt var að forstilla fyrir ferðina, þ.e.a.s. að bíllinn myndi beygja til hægri eða vinstri eftir ákveðið marga metra. Það mætti segja að þetta hafi einnig verið fyrsta hugmyndin að forritanlegu tæki.

Brunahreyfillinn

Fyrstu eiginlegu bílarnir voru gufudrifnir, ópraktiskir, stórir og þungir. Árið 1852 hönnuðu Ítalirnir Eugenio Barsanti og Felice Matteucci fyrsta brunahreyfillinn, sem svipar til þeirra véla sem við þekkjum í bílum í dag. Rétt fyrir aldamótin 1900 hófu fyrstu ítölsku bílaframleiðendurnir störf undir nokkrum áhrifum frá frönskum brautrygjendum. Fyrsti framleiðandinn er talinn vera Stefanini-Martina árið 1896 en á þessum tíma voru allir bílaframleiðendur mjög litlir og framleiðsla lítil enda voru bílar í þá daga algjör mun-



Lamborghini Countach sem þykir ein fallegasta bílahönnun sögunnar. Frægari plakاتبil er erfitt að finna.

aðarvara. Um aldamótin 1900 voru margir minni bílaframleiðendur á Ítalíu sem hurfu ýmist í heimsstyrjöldunum tveimur eða í kreppunni á áttunda áratug síðustu aldar.

Stóru merkin urðu til

Það var ekki fyrr en FIAT var stofnað af fjárfestum með öldungaráðsmanninum Giovanni Agnelli í fararbroddi árið 1899 í Tórínó að hjólin fóru að snúast af alvöru. Þremur árum síðar vann FIAT sinn fyrsta kappakstur með aðstoð ökuþórsins Vincenzo Lancia sem síðar átti eftir að stofna sitt eigið fyrirtæki. FIAT náði skjótt árangri og árið 1910 var það með yfirhöndina á markaðnum á Ítalíu og hefur haft hana síðan ásamt því að hafa verið eitt stærsta iðnaðarveldi heims á sínum tíma.

Lancia Automobiles var stofnað árið 1906 af ökuþórunum Vincenzo Lancia og Claudio Fogolin. Lancia þótti framúrsteftnulegur framleiðandi og var leiðandi í þróun ýmissa búnaðar. Bílar þeirra voru fyrst um sinn dýrir lúxusbílar. Í fyrri heimsstyrjöldinni reyndust stríðsvélar sem Lancia framleiddi ótrúlega sigursælur.

ALFA (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili) var stofnað í Milánó árið 1910 sem undirmerki franska bílaframleiðandans Darracq. Strax ári síðar sendi ALFA tvo bíla í Targa Florio kappaksturinn og þar með hófst mikill kappaksturssaga fyrirtækisins.



Eftir stríð urðu litlir og hagkvæmir bílar mjög vinsælir. Fiat Nuova seldist í um fjórum milljónum eintaka.

Maserati var stofnað árið 1914 í Bologna af fimm bræðrum sem báru ættarnafnið Maserati. Fyrst um sinn smíðuðu þeir kappakstursbíla fyrir önnur fyrirtæki. Það var ekki fyrr en árið 1926 sem Maserati sendi frá sér bíl undir eigin nafni. Það ár vann Maserati hinn fræga Targa Florio kappakstur og komst á kortið sem kappakstursbílaframleiðandi. Árið 1937 seldu bræðurnir fyrirtækið manni að nafni Adolfo Orsi en héldu áfram að vinna í verksmíðjunni í áratug þangað til þeir héldu á önnur mið. Maserati var ofarlega skrifað í kappakstri og vann m.a. Indianapolis 500 árin 1939 og 1940.

Fyrri heimsstyrjöld

Eins og hjá öllum þjóðum sem tóku þátt í heimsstyrjöldunum tveimur sneru flestir bílaframleiðendur sér að framleiðslu hergagna, hvort sem það voru byssur, flutningabílar, jeppar, skriðdrekar eða flugvélar, á meðan styrjaldirnar stóð yfir. Árið 1915 tók maður að nafni Nicola Romeo við ALFA og breytti nafni þess í Alfa Romeo. Fyrst um sinn voru Alfa Romeo bílar fyrst og fremst kappakstursbílar og sportbílar fyrir þá ríku. Þeir höfðu alla bestu ökuþórana á sínum snærum og má þar nefna Antonio Ascari,

Giuseppe Campari, Enzo Ferrari og Ugo Sivocci. Sá síðastnefndi var hæfileikaríkur og tæknilegur ökuþór en þótti einkar seinheppinn. Til að sporna við ólukku lét hann árið 1923 setja mynd af fjögurra blaða smára á hvítum bakgrunni á hlið rauða bílsins. Sivocci vann þennan kappakstur sem var fyrsti alþjóðlegi sigur Alfa Romeo. Fjögurra blaða smárinn átti eftir að vera merki Alfa Romeo í kappakstri allt til þessa dags. Scuderia Ferrari var stofnað í Modena árið 1929 sem kappaksturslið undir stjórn Enzo Ferrari sem notaðist einungis við bíla frá Alfa Romeo. Enzo Ferrari var sigursæll ökuþór þangað til árið 1931 þegar hann ákvað að hætta keppni út af komu sonar síns, Dino, í heiminn. Scuderia Ferrari þýðir „Hesthús Ferrari“ en Enzo Ferrari sá um að vera styrktaraðili, umbodsmáður og liðsstjóri fjölda ökuþóra. Alfa Romeo átti erfitt í kreppunni uppúr 1930 og sagði sig frá kappakstri árið 1933. Scuderia Ferrari tók þá við kappakstursliði Alfa Romeo. Árið 1938 vildi Alfa Romeo breyta nafninu á liðinu í Alfa Corse sem lagðist illa í Enzo. Hann var látinn fara með því skilyrði að hann myndi ekki keppa í kappakstri eða gefa út bíl næstu fjögur árin undir eigin nafni. Það breytti því hins vegar ekki að hann fór strax í að láta hanna fyrsta

bíllinn sinn frá grunni, Tipo 815, sem bar þá nafnið AAC (Auto Avio Costruzioni).

Stund milli stríða

Árið 1918 yfirgaf Claudio Fogolin Lancia og tók mikla fjárhæðir með sér úr fyrirtækinu. Vincenzo Lancia hafði miklar áhyggjur af því að hann væri að missa tök á fyrirtækinu. Hann þurfti að endurskipuleggja verksmiðjur sínar eftir heimsstyrjöldina og hefja framleiðslu bíla sem fyrst og þurfti það að ganga vel ef hann ætlaði að geta borgað starfsfólki sínu laun. Fyrst kom út Lancia Kappa sem var skref í rétta átt en árið 1922 kom út Lambda sem breytti iðnaðinum. Í fyrsta sinn varð til grindarlaus fólksbíl þar sem styrkurinn var allur í yfirbyggingunni og einnig var hann með sjálfstæða framfjórðun ásamt fleiri nýjungum. Vincenzo fékk heimsókn frá Bandaríkjamanni að nafni Flocker sem gaf honum hugmynd. Hann vildi fara í útrás á bandaríska markaðinn. Hann lét hönnuði og verkamenn sína hætta öllum störfum og einbeita kröftum sínum að hönnun og smíði risastórs lúxusbíls með V8 vél. Af honum seldust í kringum 1.700 eintök en Lancia dró sig út af Bandaríkjamarkaði



Fiat 500 a topolino bíllinn stórkostlegi sem kostaði 8.900 lírur.



Innovation
that excites

Nissan X-Trail

SUMARTILBOÐ

Nissan X-Trail er einstaklega rúmgóður og þekktur fyrir glæsilegt útlit og ríkulegan búnað.



NISSAN X-TRAIL

Verð frá: **4.690.000 kr.**

Framhjóladrifinn, dísil, 1,6 l, sjálfskiptur.

Eldsneytisnotkun 5,1 l/100 km*

490.000 kr.

KAUPAUKI FYLGIR NÝJUM X-TRAIL



Glugga- og húddhlíf



Heilsársdekk



Motta í skott



Style krómpakki



Losanlegur krókur

GE bílar
Reykjanesbæ
www.gebilar.is
420 0400

Bílasalan Bílás
Akranesi
www.bilas.is
431 2622

Bílasala Akureyrar
Akureyri
www.bilak.is
461 2533

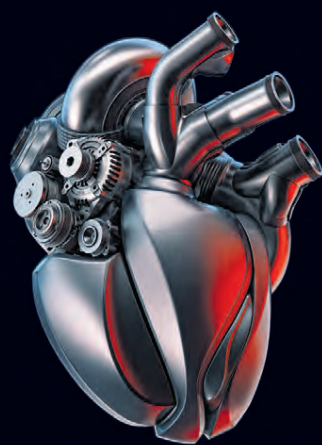
Bílaverkstæði Austurlands
Egilsstöðum
www.bva.is
470 5070

IB ehf.
Selfossi
www.ib.is
480 8080

BL söluumboð
Vestmannaeyjum
481 1313
862 2516

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





NÝR MAZDA CX-5 ER KOMINN FRUMSÝNING 12. ÁGÚST

REYKJAVÍK OG AKUREYRI

Mazda bílar eru hannaðir af ástríðu, hvert einasta smáatriði vel ígrundað og úthugað. Hönnuðir Mazda leggja hjarta sitt og sál í að hanna bíla sem uppfylla ströngustu kröfur þínar um þægindi, akstursupplifun, gæði og öryggi.

ELSKAÐU AÐ KEYRA



NÝR
MAZDA CX-5



Brimborg

Bíldshöfða 8
110 Reykjavík

Sími 515 7000

Tryggvabraut 5
600 Akureyri

Sími 515 7050

mazda.is



Næsti bíll forstjóra Shell verður tengiltvinnbíll

Það hljómar kannski undarlega að forstjóri eins stærsta olíufélags heims, Shell hafi nýlega látið hafa eftir sér að næsti bíll sem hann hyggist kaupa sé tengiltvinnbíll. Með slíkum yfirlýsingum er nánast eins og hann sé að lýsa yfir endalokum eigin fyrirtækis og allrar olíuframleiðslu. Það er þó líklega orðum aukið því forstjórinn, Ben Van Beurden, hefur pantað sér Mercedes Benz S500e bíl með rafmóturum, en einnig mjög öflugri brunavél. Bíllinn er samtals 436 hestöfl og það afl kemur bæði frá rafmóturum og brunavél. Ben Van Beurden lýsti því reyndar einnig yfir að fjármálastjóri Shell, Jessica Uhl, æki um á BMW i3, en hann gengur eingöngu fyrir rafmagn. Það eru því ekki bara yfirlýstir umhverfissinnar sem kaupa sér rafmagnsbíla og tengiltvinnbíl, heldur einnig yfirmenn olíufélaganna. Ben Van Beurden er einn þeirra sem telja að mannskepnan stuðli nú að hlýnun jarðar með bruna jarðefnaeldsneytis, þó svo hann vinni sem forstjóri olíufyrirtækis og að framtíðin liggji í því að leggja af bruna jarðefnaeldsneytis og snúa sér að umhverfisvænum og endurnýtanlegum orkugjöfum. Hann telur að mestu notkun í bruna jarðefnaeldsneytis sé brátt náð og hún minnki svo hratt í kjölfarið.

Fyrrverandi yfirmenn Fiat Chrysler kærðir fyrir fjárdrátt

Þrjú fyrrverandi yfirmenn Fiat Chrysler bílasamstæðunnar hafa verið ákærðir fyrir að stela milljónum dollara úr sjóði fyrirtækisins sem ætlaður var til að standa straum af kostnaði við þjálfun starfsmanna. Einn þessara yfirmanna, Alphons Iacobelli, bar varaforstjórattil. Hin tvö heita Monica Morgan, ekkja annars varaforstjóra Fiat Chrysler, og Jerome Durden sem gegndi starfi fjármálaráðgjafa, en hann var ákærður fyrir yfirhlymingu. Rannsókn hefur leitt í ljós að Monica Morgan og þálfandi eiginmaður hennar og varaforstjóri, General Holiefield, notuðu 1,2 milljónir dollara úr starfsþjálfunarsjóðnum í fót, skartgrip, hús og ferðalög. Til dæmis keyptu þau ferð með einkaflugvél sem kostaði 30.000 dollara. Iacobelli tók um eina milljón dollara úr sjóðnum til einkanota og gaf þetta fé auk þess ekki upp til skatts, svo hann þarf einnig að svara til saka fyri skattayfirvöldum. Hann keypti til að mynda forlata Ferrari 458 Spider bíl fyrir fjármunina, leigði sér einkaflugvélar, lagfærði hús sitt og eyddi fé í margs konar annan munad. Öllum hefur þessum starfsmönnum verið víkið frá störfum hjá Fiat Chrysler. Öll verða þau ákærð fyrir athæfið.

Verður E-Class All-Terrain 4x4 að veruleika?

Hjá Mercedes Benz kemur til greina að smíða hreint magnaða torfæruútgáfu E-Class bílsins með drifrás ættaða úr G-Class herjeppanum. Mercedes Benz hefur þegar smíðað tilraunaútgáfu af slíkum bíl og var það verkfræðingurinn Jürgen Eberle hjá Mercedes Benz sem fór fyrir því verkefni með fulltingi 24 annarra starfsmanna. Var þessi smíði í upphafi eins konar gælverkefni en nú er svo komið að vel kemur til greina að fjöldaframleiða bílinn. Eins og á myndinni af bílnum má sjá þá er

hann æði hár frá vegi og þar sem drifbúnaðurinn er tekinn upp í grindina þá er enginn óxull að þvælast fyrir ef farið er í vænar torfærur. Eberle segir að hægur vandi sé að framleiða þennan bíl og engin tæknileg vandamál í veginum. Öll tækni til þess sé til staðar hjá Mercedes Benz. Þar sem bíllinn hefur fengið svo mörg jákvæð ummæli bæði innan Mercedes Benz og utan fyrirtækisins þá á bara eftir að sannfæra helstu yfirmenn um ágæti þess að fjöldaframleiða þessa óvenjulegu gerð E-Class.



ALVÖRU JEPPI MEÐ HÁU OG LÁGU DRIFI 250 HÖ DÍSEL 8 GÍRA SJÁLFSKIPTING GERÐU VERÐSAMANBURÐ



JEEP® GRAND CHEROKEE VERÐ FRÁ KR. 8.990.000*

*Jeep Grand Cherokee Laredo dísel 250hö, 8 gíra sjálfskiptur, Quattrac II fjórhjóladrif með lágu drifi, 18" álfelgur, Led+Xenon framljós, 8,4" snertiskjár með bakkmyndavél, fjarlægðarskynjarar framan og aftan, hiti í sætum, lykillaust aðgengi og ræsing, rafdrifin framsæti, stillanleg aftursæti, tölvustýrð sjálfvirk miðstöð með loftkælingu, regnskynjari, aðgerðarstýri, raddstýrt útvarp o.mfl.

ALVÖRU JEPPI DÍSEL 9 GÍRA SJÁLFSKIPTUR KOMDU OG REYNSLUAKTU



JEEP® CHEROKEE VERÐ FRÁ KR. 6.690.000*

*Jeep Cherokee Longitude 2.2 dísel 185 hö (Limited 200 hö) 9 gíra sjálfskiptur, Select Terrain drif með fjórum stíllingum og Jeep Active drive (Limited útgáfan með lágu drifi), 17" álfelgur, Led dagljós og afturljós, aftursæti á sleða til að stækka farangursrými, tölvustýrð sjálfvirk miðstöð með loftkælingu, fjarlægðarskynjarar framan og aftan, leðurstýri og girhnúður, aðgerðarstýri, hraðastillir o.mfl. Longitude Luxury aukalega með rafdrifnum upphituðum leðursætum og bakkmyndavél, kr. 6.990.000.

Jeep®