

út at koyra

1/97

Kelda: FDM/Motor

Mercedes skal teldustýrast:

Framtíðarbilurin hevur einki róður



Í framtíðarinnar bili verður alt stýrt við teldu. Sjálvstjóðandi verður óneyðugt, um tað gongur, sum Mercedes-granskararnir ætla...

EIRIKUR LINDENSKOV

Á Paris Motorshow 1996 sýndi Mercedes fram ein bil uttan róður.

Mercedesverkfrøðingarnir eru snøgt sagt úti eftir at sleppa av við róður, róðurstammu, tannhjól og spindlar. Harvið verður bilurin tess meira tryggur, tá tann fyrri foraran sera vandamikla róðurstamman er burtur.

Í staðin fyrri hesar mekaniskur lutir skulu elektroniskir og hydrauliskir komponentar taka yvir arbeiðið við at stýra bilinum og at aktivera bremsur og kervskift. Gjøgnum ein einkult-leidning verða signalini send frá letta hantakinum til høvuðstelduna í bilinum, sum so syrgir fyrri at geva boðini víðari, so arbeiðið kortini verður gjørt.

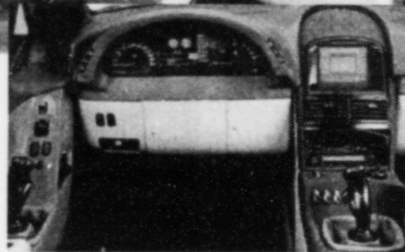
Trýst eitt sindur við peikingi, og bilurin akseler-

ar, bremsar, stýrir ella bakkar. Hvussu skjótt verður veldst um boðini frá ymsum sensorum, sum máta ferð, hjól og motorsnúningar, hvussu vegurin er, og hvussu skrokkurin rører seg.

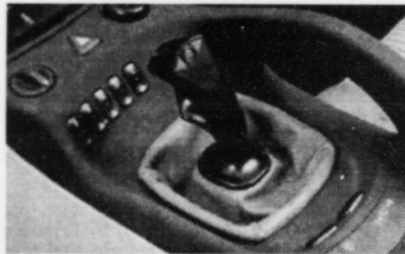
Alt hetta er roynt bæði á Paris-framsýningini, har bilurin Mercedes F200 var og við konseptbilinum Mercedes Vario Research.

– Og tað ber til. Bilforarin skal bara venja seg við, at róður og pedalir eru burtur. Av teirri orsøk, at teldan neyvt skrásetur tøkniligu stöðu bilsins og koyrivíðurskiptini, kann bilforarin fult út troysta allar møguleikarnar, bilurin hevur – uttan at vága at koma í stríð við náttúrlógirnar.

Tøknin at stýra uttan róður er roynd fyrr. Mercedesverkfrøðingarnir nýta flúgv-aratøkni inn í framtíðarinnar bilin. Stýringin »drive-



Einkir róður verður nú at taka sýni forarans...



Tey fáu handtøkini koma í staðin fyrri róður og pedalir

by-wire» er sum »fly-by-wire» tøknilig standardútgjerd umborð á nútímans Airbus jettfløgurum.

Lítill nýggjur Opel heimsborgari



EIRIKUR LINDENSKOV

Framvegis er Opel Corsa ein Opel Corsa, tá vit síggja burtur frá, at hann verður framleiddur í Suðuramerika undir Chevrolet-navninum.

Geo Metro er hinvegin ein Suzuki Swift, framleiddur av General Motors, og so nærkast vit møguleikanum fyrri eini samanseting av hesum báðum bilum, sum GM ætlar skal fáa heiðurin at verða roknaður sum »heimsborgarin».

Men tað verður ikki fyrr enn í ár 2000. Í 1997 fær hann bert eina andlitsviðgerð.

Innanveggja hjá General Motors eitur bilurin enn GM3100 ella Gamma, eins og ein samsvarendi Astra verkætlan

kallast Delta og ein felags Vectra/Omega eitur Epsilon.

Marknaðarføringin verður sum higartil: Opel í Europa, Geo og Suzuki í Norðuramerika og sum Shvrolet í Suðuramerika.

Sniðskiftið verður sambært tíðini: Ein so kalladur platformur við nógvum brigdum (variantum). Fyri Corsa verður talan um ein sedan, hatchback, coupé, stationcar, minivan og pick-up.

Samstundis verður Corsa eitt sindur størri fyrri at geva rúmd fyrri komandi X-car hjá Opel. Ein sonevndur tryggjar litur bilur (3litur/100 km = 33), sum konkurentarnir eisini arbeiða við at menna.

16 sýlindarar - við øllum



EIRIKUR LINDENSKOV

Audi vil fegin liva upp til slagorðið: »Fremstir við tøkni», og hesi evni vilja teir prógva summarið 1999, tá lítli spargisurin kemur á markaðin. Hann koyrir 33 km upp á liturin. Júst sum Opel ætlar við sínum nýggja Corsa. Men Audi fer helst at vinna á orkusíðuni, við einum lítlum, sera økonomiskum dieselmotori við beinleiðis innsproyting.

Audi W 10, sum bilurin fyrbils eitur, skal standa í bilasølunum og á virðiligan hátt seta sín dám á, hvussu Audi fer inn í næsta túsundárskeiðið.

W 10, ella A1, sum er eitt sannlíkari navn, er barn Audistjórans, Ferdinand Piëch, sum annars er framfluttur til samtaks-

stjóra. Tí hevur hann serligar góðar møguleikar at fáa gongd á framleiðsluna av bilinum, sum hann ætlar skal vera úr aluminium allan vegin ígjøgnum – við Space-Frame tøkni hjá Audi, sum Piëch ikki heldur bert skal nýtast til toppmodell hjá Audi, A8.

Strævið verður tað hjá Audi. Teir skulu velja ein av trimum royndarútgávum, sum gjørdar eru – tann fysta var klár í februar 1996. Tá amboðini so eru fingin til vega seinni í ár, skulu stóru broytingarnar í framleiðsluni gerast.

Lítill, orkusparandi, við góðum plássi innan og við trygd á høgum støði. Hetta verður konseptið hjá bilafarmleiddarunum tá árstalið verður skrivað við trimum nullum...

Allur alu...

EIRIKUR LINDENSKOV

Tá aluminiumflaggskipið hjá Audi, A8 skal skiftast út við A9, er ikki óhugsandi, at sýlindarnir tá verða fleiri enn teir átta, teir hava havt higartil.

Tól sýlindarar ein nærleggjandi møguleiki, men Audi hevur eisini aðrar ætlanir: Nevniliga 2 x 8 sýlindarar = 16. Á henda hátt kann Audi leggja bæði BMW og Mercedes aftur um seg. Men um hetta er at spenna seg ov vítt er ein

annar spurningur.

Audi A8 er annars serstakur í Audi/VW samtakinum. Hann hevur sín egnu flokk, D-flokkinn við eini aksulfrástøðu upp á 2,882 mm. Tá A9 fer í framleiðslu um túsundárskeiðið, verður talan um eitt standard snið og eitt langt model, ið verður væl eignaður sum flutningsbilur við førara. Og tá er E-flokkurin komin á markaðin.

Hetta fer at gera, at bilurin nú kemur í tann flokk, in, sum mætir ríkmenn í



øðrum heimspørtum fara at hava áhuga fyrri.

Tí verður nú tosað um ein V12 motor upp á umleið fimm litrar, ein W12, sum er 3x4 sýlindarar lagdir í stjórnuform, upp á 4,2 litrar ella 4,8 litrar og at V16-motorin, sum hevur 2x8 sýl-

indarar við eini slagrúmd upp á tilsamans 7,4 litrar. Møguleikarnir eru nógvir.

Billeidarnir eru í teirri stöðu, at framtíðin hjá felag teirra er treytað av at teir nú gita rætt um, hvussu heimurin er samanskrúvaður...