

Suzuki Ignis – nú stærri og rúmligari

Góð tvey ár eftir at Suzuki Ignis fyrstu ferð kom á marknaðin í 2001, er bilurin komin í eini nýggjari og størri útgávu við betri plássi og meiri möguleikum. Ignis fæst bæði sum forhjólsdrivin og sum 4x4

BÍLAR
Magnus Gunnarsson
maggi@sosialurin.fo

Suzuki Ignis er faktiskt ein bilur sum bæði er væl eignaður til býkoyring og til longri túrar á landsvegi. Í mun til tann fyrra Ignis sum kom á marknaðin fyri tveimum árum síðan, er hesin nýggi ein størri og rúmligari bilur. Hann er 16 cm longri og er blivin rúmligari innan við t.d. betri plássi til tey ferðandi á baksetrunum og viðföris-rúmið er vaksið nakað og er nú 236 litrar. Designið er eisini smartari, við t.d. størri lyktum og linjurnar eru meiri frískar, og bilurin sær meiri innbjóðandi út. Hóast Ignis ikki er nakar

Suzuki Ignis innan.
Instrumentborðið
hefur fingið heilt nýtt
design
Mynd: Jens Kristian Vang



Suzuki Ignis 1,5 GL 2WD. Bilurin er størri og rúmligari enn forgangarin. Designið er eisini smartari við t.d. størri lyktum, og linjurnar eru meira frískar
Mynd: Jens Kristian Vang

stórir bilur, situr man høgt, og útsýnið er gott allar vegir. Av tí at bilurin er so rúmligur, fær bilførarin kensluna av, at hann koyrir ein munandi størri bil í ferðsluni. Eisini setrini eru breiðari og betri at sita í. Instrumentborðið hefur eisini fingið heilt nýtt design við instrumentum við ljósari bakgrund.

Diesel komandi ár
Í grundútgávuni hefur Ignis 1,3 litur motor og verður drivin við forhjólnum, men hann fæst eisini við 1,5 motori, sum trekkjur framman ella sum 4x4. Tá hefur hann viskosekbling, sum automatiskt slær til tá brúk er fyri tí. Fyrst í komandi ári fæst Ignis eisini við dieselmotorinum: DDiS (Diesel Direct Injection System).

Sum standard hefur Ignis t.d.: ABS bremsuskipan við EBD (elektroniskum bremsukraftdeilara), fimm nakkapútur har tær á forsetrunum eru "aktivar", airbag framman og í síðunum, el-síðurútar framman, el-

siðuspegl v. hita, og stereo radio við 4 hátalarum. Ignis hefur eina trygdarskipan, sum ger at pedalirnar geva eftir við ein harðan samanstoyt, hetta er fyri at verja beinini á bilfórnarum.

Bilgasti Ignis 1,3 GL 2WD kostar 145.000 krónur, 1,5 GL 2WD kostar 156.000 krónur og 1,5 GL 4WD kostar 167.000 krónur.



Viðförisrúmið er vaksið nakað og er nú 236 litrar
Mynd: Jens Kristian Vang



Vetrarkoyring:

Lamelldekk ella píkadekk

Hetta er tíðin, tá bil-eigarar gera bilarnar klárar til veturin. Summi skøða bilin við píkadekkum, onnur brúka lamellvetardekk, meðan nøkur koyra víðari við summadekkunum allan veturin

VETRARKOYRING
Magnus Gunnarsson
maggi@sosialurin.fo



Í nógvum av okkara grannalondum skulu bilarnir koyra við vetrardekkum tá kavi ella hálka er

kunnu koyra við summardekkum allan veturin, um vit finna tað fyri gott. Soleiðis er ikki í øllum londunum rundan um okkum. Í Svøríki er álagt øllum bilum at koyra við vetrardekkum, tá kavi er ella hálka, í tíðarskeiðnum 1. desember til 1. mars. Í Finlandi skulu allir bilar, eisini útlendskir bilar, koyra við vetrardekkum frá 1. desember til 1. mars. Í Norra skulu allir bilførarar, eisini útlendskir, tryggja sær at bilurin kann koma fram í kava og hálku. Hetta er eitt óbeinleiðis krav um í minsta lagið at koyra við kavaketum, um brúk er fyri tí. Í øllum hesum londum skal mynstrið í kavadekkunum vera minst 3 mm djúpt. Hjá okkum er kravið 1.6 mm.

Bestu dekkini aftan

Viðvíkjandi montering av dekkum er tað mest sjálvsagda at hava tey bestu dekkini á teimum hjólum, sum dríva bilin. Tað vil siga, at um bilurin verður drivin av framhjólunum, verða tey bestu dekkini sett framman. Hetta er tó ikki

so einfalt, tí tá vit koyra ein bil og t.d. framhjólina fara at gliða, kunnu vit við rattinum royna at rætta bilin upp aftur, men um bakhjólina gliða, fær bilførarin einki gjørt, bilurin kann svinga út aftan og fara heilt runt, uttan at bilførarin fær gjørt nakað sum helst. Nógv ferðsluvánlukkur eru hendar júst av hesi orsök. Tá á stendur er best at hava tey bestu dekkini aftan. At lufttrýstið í dekkunum er rætt hefur eisini stóran týdning fyri ferðslu-trygdina.

Corsa diesel



Í sambandi við eina "facelift" kemur Opel Corsa við einum nýggjum 1,7 litur commonrail diesel-motori. Corsa GSi CDTi, sum bilurin eitur, koyrir frá 0-100 km/t uppá 11,5 sek. oljunýtslan er 20,8 km/l og toppferðin er 188 km/t

Kelda: Bil Magasinet

Peugeot 607



Í nýggjastu útgávuni fæst Peugeot 607 nú við meira útgerð og einum heilt nýggjum 6-trins girkassa til HDI útgávuna.

Kelda: Motor Magasinet

Wagon R diesel



Komandi ár kemur Suzuki Wagon R við einum nýggjum 1,3 litur bensinmotori við 94 hk og við einum 1,25 litur dieselmotori við 70 hk, sum kemur at koyra 19,6 km/l

Kelda: FDM / Motor

Kanningar vísa at fram til 2010 fer talið av vøruflutningsbilum á evropeisku veginum at økjast við 38 prosentum í mun til 1998. Møguliga verður ein loysn at hava yvir 25 metur langar vøruflutningsbilar, sum lasta upp til 60 tons

FERÐSLA
Magnus Gunnarsson
maggi@sosialurin.fo



Hesin Scania vøruflutningsbilurin, ið er tilsamans 25,25 metrar langur við 8 akslum, er royndarkoyrdur á Aalborg leiðini. Fleiri lógarbroyingar skulu til, um hesir bilarnir skulu fáa loyvi at koyra á evropeisku veginum

Fyri at loysa hendan trupulleika hava royndir verið gjørdar við vøruflutningsbilum, sum eru 25,25 metrar við 8 akslum langir. Ein svensk kanning sum er gjørd av Institut for Trans-

portforskning, visir, at hesir megastóru vøruflutningsbilarnir økja kapasitetin við 40-60 prosentum, talið á túrum minkar við 30 prosentum og oljunýtslan minkar við 15 prosentum.

Tilsamans skuldi hetta minka um flutningsútreiðslurnar við umleið 23 prosentum. Kanningin visir eisini, at trygðin ikki verður verri, um bilarnir eru so stórir, tí talan verður ikki

um størri akslirýst, av tí at bilarnir hava fleiri akslar enn vanligir stórir vøruflutningsbilar. Bremsulongdin verður eisini tann sama.

Kelda: Transport Magasinet