

út at koyra

Audibilur úr aluminium

MAGNUS GUNNARSSON

Audi A2 er heimsins fyrsti hópframleiddi bilur úr aluminium. Ein bilur til beinleiðis kapping við Mercedes A-klassan.

15 prosent lættari

Bilurin er bygdur upp yvir eina aluminiumsrammu, eins og uttaru penelini eru úr aluminium. Ein triðingur av vektini á bilinum er úr aluminium, ein triðingur er úr stáli, og ein triðingur er úr øðrum kunstevnum.

Audi vil vera við, at bilurin er 15% lættari enn, um hann var gjordur úr vanligum stáli.

Í fyrsta umfari verða tveir motorar at velja ímillum, ein 1,4 litur bensinmotorur við 75 hk, og ein 1.4 TDI dieselmotorur við trimum sylindarum og 75 hk.

Bilurin er ikki stórir, longdin er 3,83 m breiddin er 1,67 m og hæddin 1.55 m.

Langt millum eftirsýnini

Audi A2 setur nýggjan standard, hvat viðvikur viðlíkahaldi, har bensinútgávan hevur 30.000 km millum hvørt eftirsýn, og dieselútgávan hevur 50.000 millum eftirsýnini.

Trygdnin er innbygd í bilin. Rammann er úr stívum aluminium, og karrossariplátarnar eru sveisaðar fastar við laser, og øll kabinan er



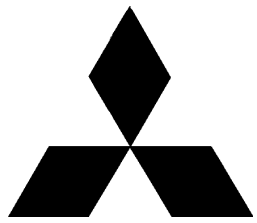
eitt trygdarburð.

Innan er bilurin í vanligum Audi stíli, har alt er væl-virkandi og lætt at handfara. Bilurin er góður at koyra, og kennist ikki sum ein lítill bilur, siga tey, sum hava roynt hann.

Av trygdarútgørd er t. d. airbag, har ein trygdargardina, sum verjir høvdið við ein samanstoyt frá síðuni.

Ein spennandi bilur, sum væntandi verður á danska marknaðinum í august mánaði.

Keldur: FDM / Motor og Bilen Motor & Sport



Automat-gear til sport

Í Japan er Mitsubishi-bilverksmiðjan klár við einum CVT (Continuously Variable Transmission) gearkassa. Gamla mytan um, at automatgear og sportligir koyrieginleikar ikki hoyra saman, verður avlivað, tá hesin gearkassin kemur á marknaðin.

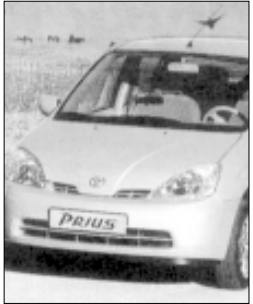
Kelda: Motor Magasinet



Kia er ogn hjá Hyundai

Hyundai eigur koreansku Kiabilverksmiðjuna, sum keypir komponentar frá Mazda og hevur keypt rættin til at framleiða Lotus Elan.

Kelda: Bilen Motor & Sport



Prius ikki til Danmarkar

Hybridbilurin hjá Toyota, Prius, kemur ikki til Danmarkar vegna tey høgu avgjöldini, sum donsku myndugleikarnir leggja á hendan umhvørvisvinarlíga og orkusparandi bilin.

Kelda : Motor Magasinet

út at koyra



Saab eru kendir fyri at gera nógv burtúrur trygdini. Teir vóru t. d. teir fyrstu við at brúka styrktar bjálkar í hurðunum, við rulluseðlum, koyriljósum o.s.v.

Myndir: Álvur Haraldsen

Saab fingið fyrsta dieselmotorin

MAGNUS GUNNARSSON

Fá bilmerkir hava havt so trúgván kundaskara sum Saab. Møguliga er tað tí, at bilarnir eru tíðarleysisir, og teir koyra so leingi við somu modellum. Fyrstu Saab 92, ið komu á marknaðin eftir kríggið, høvdu 2-takt motor. Í 1967 fingi Saab 96 V4 motor frá Ford, og í 1968 kom Saab 99 við einum 4 syl. Triumph rekkjumotori. Síðan hava teir havt sínar egnu bensinmotorar, og ikki fyrr enn í 1998 fingi teir sín fyrsta dieselmotor.

Turbo Injektion Diesel

Leiðslan í Saab hevur leingi verið av tí fatan, at dieselmotorar ikki hóska til teirra bilar. Men tíðirnar eru broyttar, og tá Saab 900 í 1998 skifti navn til Saab 9-3, var ein TiD dieselmotorur við á skránni.

TiD stendur fyri (Turbo Injektion Diesel). Hetta er gjørt í samstarvi við GM, sum nú eigur Saab, og er hesin motorur ein sum Opel eisini brúkar. Motorurin hevur fyra ventilar pr. sylindara, og hevur eina elektroniska pumpu, ið er gjord í samstarvi við Bosch, sum

støvar brennioljuna væl. Motorurin kraftar væl og larmar lítið.

Bilurin kom á marknaðin í 1994 sum Saab 900, og er partvíst bygdur yvir ein Opel Vectra plattform, men er tó sum ein Saab at koyra. Samstundis sum bilurin skifti navn til 9-3 vóru ymsar aðrar broytingar við t. d. kølaragittara, kúfangara og øðrum.

Aktivar nakkapútur og night panel

Saab eru kendir fyri at gera nógv burtúrur trygdini. Teir vóru t. d. teir fyrstu við at

brúka styrktar bjálkar í hurðunum, við rulluseðlum, koyriljósum o.s.v.

Saab 9-3 er einki undantak. Setrini framman eru betri og tryggari við teimum nýggju aktivu nakkapúturnum hjá Saab, Saab Active Head Restraint (SAHR), ið eru standard útgørd á øllum modellunum. Umframt airbag framman er eisini síðuairbag, ið verjir bæði høvdið og kroppin annars.

Eisini hevur bilurin »Night panel«, sum er ein uppfinning hjá Saab, har tú kanst sløkja øll ljósini á instrumentborðinum, uttan



Saab 9-3 2.2 TiD

Motorurin 4 syl. 16V TiD diesel 115 hk.

0-100 km/t: 10,9 sek.

Oljunýtsla: 14,9 km/l

Dekkstødd: 195/60-15

stødd og vekt

Longd: 462,9 m

Breidd: 171,1 m

Hædd: 142,8 m

Eginvekt 1375 kg

Prísur kr 240.000

Søluumboð

John P. Vilhelm Sp/f

Yviri við Strond 4

FO-110 Tórshavn

speedometrið, men tó virka øll ávaringarljósin, tá brúk er fyri teimum.

Hetta er gjørt fyri at tað skal vera meira hvílandi fyri

eyguni at koyra í myrkri.

Vit kunnu bert ássanna, at TiD dieselmotorurin hóskar

sera væl til Saab 9-3.



Ongin trupulleiki um beinini eru ov stutt

MAGNUS GUNNARSSON

Fólk við stuttum beinum hava ofta havt trupulleikar við at rökka niður til pe-

dalirnar á fleiri stórum bilum. Nú allir bilar hava airbag í rættinum, kann tað verða hættisligt at sita ov nær rættinum, um airbag

pútan verður skval útloyst. Frástøðan skal vera minst 25-30 cm millum rættið og bilføraran.

Ein fyrítøka í USA hevur

gjørt pedalir, sum kunnu stillast nærri fótinum, og koma hesar at verða standarútgørd í fleiri amerikonskum persónbilum.

Hetta verður gjørt fyri at tryggja frástøðuna millum bilføraran og rættið.

Kelda: FDM / Motor