

BÍLAR

ÞRIÐJUDAGUR 1. OKTÓBER 2013



HAGAMÚSIN Á STAÐ Í HJÖRTUM MARGRA

Árið 1947 voru fluttir inn 195 Renault 11CV-bílar án tilskilinnar innflutnings- og gjaldeyrisleyfa og gerðir upptækir af ríkinu.

Einn af sögufrægari bílum íslenskrar bíla-sögu er „Hagamúsinn“, eða Renault 11CV, sem fluttur var inn í 195 eintökum í einu lagi árið 1947 án tilskilinnar leyfa, á tímum innflutningshafta. Dómsmál gekk út af þessum innflutningi, en á meðan dvöldu þessir bílar innan girðingar nálægt Haga við Hofsvallagötu og biðu þess að gegna mikilvægu hlutverki. Þaðan er heitið skemmtilega „Hagamúsinn“ komið. Voru þeir af árgerð 1946.

Fluttir inn án tilskilinnar leyfa

Innflutningsaðili þessara bíla var Reinhard Lárusson og átti hann

fyrirtækið Columbus hf. sem hafði umboð fyrir Renault-bíla á Íslandi. Reinhard hafði árið áður flutt inn 147 Renault-bíla, en þegar kom að þessum innflutningi hafði hann aðeins fengið innflutnings- og gjaldeyrisleyfi fyrir fjórum bílum, en svo voru allt í einu komnir 195 bílar til landsins og var hann þá kærður. Fór svo að Reinhard var dæmdur til hárra fjársekta og allir bílarnir, fyrir utan þá fjóra sem hann hafði fengið leyfi fyrir, gerðir upptækir af ríkinu. Var þeim komið fyrir við Haga og máttu dúsa þar í rúmt ár. Þá var tekin ákvörðun um að styrkja nýstofnað happdrætti SÍBS og voru bílarnir notaðir sem aðalvinningar

í fyrsta stórhappdrætti hins nýja félags.

Fólksbílunum fjölgaði skyndilega um sex prósent

Innflutningur þessara bíla vakti á sínum tíma mikla athygli en árið 1947 voru fluttir inn 7.164 bílar, þar af 3.479 fólksbílar. Því fjölgaði fólksbílunum skyndilega um sex prósent með þessum innflutningi Reinharðs. Undir vélarhlífinni á Renault 11CV var fjögurra strokka vél sem skilaði tíu hestöflum. Ekki hafa mörg eintök af þessum sérstaka bíl varðveist en eitt þeirra á þó Ólafur Steinars-son, nýráðinn sveitarstjóri á Þórs-höfn, en hann gerði bílinn upp á þann ágæta hátt sem á myndinni

sést. Hann eignaðist bílinn fjórtán ára og gerði hann upp með aðstoð föður síns og annarra góðra manna. Bíllinn er þó staddur í Reykjavík nú, þar sem Ólafur alla jafna býr. Annað eintak er á byggðasafninu í Görðum skammt frá Akranesi og bíll í ökuhæfu ástandi í Vik í Mýrdal. Enn fremur stendur til að gera upp einn á samgönguminjasafninu að Stóragarði í Skagafirði.

Heimilisbíll margra Íslendinga

Svo skemmtilega vill reyndar til að á heimili greinarritara var svona bíll heimilisbíllinn til margra ára og var hann aðallega keyrður af móður hans, en annar bíll var tiltækur á heim-

ilinu. Hann fór nokkrar sögulegar ferðir út á land og þá yfirleitt troðinn af farþegum og farangri. Þar sem foreldrar móðurinnar á heimilinu bjuggu á Siglufirði voru ferðir tíðar þangað og varð á þeim tíma að fara um Siglu-fjarðarskarð, fyrir gerð Strákaganga. Urðu þá farþegar oft að fara úr bílnum og ýta honum upp erfiðustu kaflana, enda engir kraftar í kögglum „Hagamúsarinnar“. Minnisstæð eru einnig þau mistök greinarritara á frostköldum morgni að leggja varir sínar að stálgrind sem stóð upp úr framsætunum og festa þær rækilega á helfrosnu stálinu. Reyndist þrautin þyngri að aðskilja þær og stöngina köldu.

mintex
BREMSUHLUTIR

Poulsen
partur af lífinu

Poulsen Skeifan 2 - sími: 530 5900 - www.poulsen.is - poulsen@poulsen.is



**Stöð 3 er ný
sjónvarpsstöð**
Aðeins 2.990 kr.
á mánuði

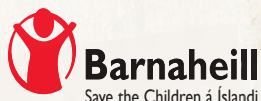
FÁÐU MEIRA FYRIR MINNA

Stöð 3 + **Krakka
stöðin** + = **2.990** kr. á mánuði
Skjár 1 = **4.990** kr. á mánuði

Tryggðu þér áskrift og fáðu nánari upplýsingar á
www.stod3.is



Vissir þú að...



Það er bannað að mismuna börnum eftir litar hetti

SUZUKI SX4 S-CROSS



**1,6 L BENSÍN
120 HESTÖFL**
Fjór hjóladrif
**Eyðsla 5,9 L/100 km í
blönduðum akstri**

Mengun 135 g/km CO₂
Hröðun 12,0 sek.
Hámarks hraði 175 km/klst.
Verð frá: 4.500.000 kr.
Umboð Suzuki bílar hf.



- Afllítil bensín
- Hörd afturdrög



GERBREYTTUR OG STÆRRI SUZUKI SX4 S-CROSS

Hefur stækkað heilmikið frá síðustu kynslóð, er góður akstursbíll, miklu fríðari en forverinn og umfram allt áfram í boði á lágu verði.

SUZUKI SX4 S-CROSS Finnur Thorlacius reynsluekur

Suzuki kynnti fyrstu kynslóð SX4-jepplingsins fyrir einum átta árum. Bæði er það erfitt að hugsa sér hversu mörg ár eru liðin og jafnframt er óvanalegt að bílar séu óbreyttir svo lengi. Önnur kynslóð jepplingsins Suzuki SX4 var kynnt blaðamönnum í Barcelona í síðustu viku og má með sanni segja að þar fari gerbreyttur bíll. Í raun á þessi ný SX4, sem nú hefur fengið S-Cross nafnið aftan við, fátt sameiginlegt með fyrstu kynslóðinni. Fyrst er að nefna að bíllinn hefur stækkað heilmikið og er nú 16 cm lengri og miklu rúmmeiri. Þrátt fyrir að það sjáist glögglega hversu mikið bíllinn hefur stækkað er hann enn stærri þegar inn í hann er komið. Suzuki hefur ekki farið leynt með það að þessi ný bíll muni keppa grimmt við þann bíl í þessum stærðarflokki sem selst mest af í heiminum, Nissan Qashqai. Það verður strax að segja SX4 til

hróss að innanrýmið er talsvert meira en í Qashqai. Til dæmis er fótarymið aftur í svo gott að erfitt er að finna það betra í nokkrum jepplingi. Skottrýmið er líka ári gott fyrir slíkan bíl, eða 430 lítrar, meira en í Suzuki Grand Vitara jeppanum! Þrátt fyrir alla þessa stækkun bílsins hefur Suzuki tekist að létta bílinn frá síðustu kynslóð um 60 kíló og vegur hann nú aðeins um 1.200 kíló.

Mikið val á útfærslum

Suzuki SX4 S-Cross má fá í ýmsum útgáfum, fjór- og framhjóladrifinn, bein- og sjálfskiptan og með bensín- eða dísilvél. Reyndir voru bílar með bensínvél og dísilvél, beinskiptir og sjálfskiptir. Að mati reynsluökumans er bíllinn skemmtilegri beinskiptur, eins og gjarnan á við léttari bíla. Beinskiptingin er einstaklega lipur og sportleg og varð eiginlega samstundis eins og hugur manns. Með bensínvélinni, sem ekki er sérlega öflug, er þá best að láta bílinn snúast mikið í hverjum gir og næst þá fram allt það afl sem óskað er eftir og það er eins og

vélin hreinlega biðji um að fá að snúast hratt. Með dísilvélinni, sem er miklu aflmeiri, er þessu allt öðruvísi farið. Það kom öku- manni á óvart hversu öflug dísilvél er, enda með 320 Nm-tog. Sá bíll hentist áfram og í stuttri brekku þar sem hann fékk að finna fyrir því var hann strax kominn á 120 km hraða og vildi toga enn meira. Bæði bensín- og dísilvél eru með 1,6 lítra sprengirými, en dísilvélina að auki með forþjöppu og báðar skráðar fyrir 120 hestöflum. Eins og ávallt er dísilútgáfan dýrari og það fylgja þeim ávallt fleiri ókostir. Viðhald dísilvéllanna er meira og kostnaðarsamara og því oft erfitt að vinna upp muninn á kaupverði og viðhaldi og réttlæta það með minni eyðslu.

Liggur eins og klessa

Annar kostur sem bensínbíllinn hefur fram yfir dísilbílinn er þyngdin að framan. Mjög greinilega fannst fyrir þeirri aukni þyngd sem fylgir dísilvélinni á nefi bílsins og því eru aksturs- eiginleikar hans ekki eins miklir, þótt krafturinn sé talsvert

↑
● Rými
● Akstursgeta
● Verð



meiri. Talandi um eiginleika bílsins kom það ferlega á óvart hversu bíllinn er góður í akstri og hann liggur svo vel á vegi að bros færðist breiðar og breiðar yfir öikum eftir því sem hann var reyndur meira. Vart finnst fyrir hliðarhalla í bensín-bílum þótt frísklega sé ekið í beygjur og veggripið virtist endalaust. Á fjórhjóladrifið þar reyndar nokkurn hlut að máli. Þessi bíll er með alvöru fjórhjóladrifi sem nýtist vel hér á landi og flestir bílar Suzuki eru með eindæmum duglegir í snjó og það hjálpar þeim ávallt mikið hve léttir þeir eru. Gaman væri að prófa þennan nýja SX4 í snjó, með sín fáu 1.200 kíló og 17 cm veghæð. Tilfinning fyrir vegi er mikil og stýring nákvæm og allt verður þetta til þess að mjög gaman er að keyra bílinn. Ekki skaðaði reyndar að leiðin lá um gullfalleg vinnræktarsvæði Freixenet og Codorníu, líkt og staddur væri í ævintýri. Fjöðrun bílsins er skemmtilega stillt og á óvart kemur hversu stíf hún er, sem eykur akstursgetuna, en fyrir vikið finnur ökumaður meira fyrir undirlaginu og hann heggur t.d. meira fyrir vikið á ójöfnum, sérstaklega að aftan. Fannst það vel á þeim fáu hraðahindrunum sem á vegi okkar reynsluökumanna urðu og mættu borgaryfirvöld hér skreppa til Barcelona og nágrennis til að fræðast um óþurft þeirra.

Mikið fyrir lítið

Einn af allra stærstu kostum þessa nýja SX4 er hve mikill staðalbúnaður fylgir og er það greinilega meiningin hjá Suzuki að slá Nissan Qashqai við á því sviði, en samt vera ódýrari. Innrétting bílsins er falleg en laus við íburð. Eins og ávallt



Er nú kominn með 430 lítra skottrými.

með Suzuki-bíla er allt greinilega vel smíðað og víst er að bilanatíðni þessa bíls verður jafn lítil og í öðrum Suzuki-bílum, sem er einn aðalkostur Suzuki-bíla. Framsætin í þessum bíl eru völdug og flott og halda vel utan um ökumann. Aftursætin eru líka góð og þar sem reynsluökumaður var ávallt með fullan bíl fékkst mikil reynsla á þau. Reynsluakstursbílarirnir voru allir með risastóra sóllúgu sem opnast meira en sést hefur áður, um 56 cm. Það varð til þess að oft voru aftursætisfarþegar baðaðir í spænskri sól og bíllinn varð sérlega bjartur fyrir vikið. Sóllúgan er þó valkostur. SX4 S-Cross er flott framlag í flokki minni jepplinga sem fellur í C-stærðarflokk bíla og afar sterkur keppinautur vinsælla bíla eins og Nissan Qashqai, Ford Kuga og Hyundai ix35. Að auki má búast við því að hann verði ódýrari en þeir allir.



Fallegt en látaust innanrými og leiðsögukerfi er staðalbúnaður. Framsætin eru vígaleg og veita góðan stuðning.

200% aukning á sölu rafmagnsbíla í BNA

Um síðustu helgi var haldinn í þriðja sinn dagur rafmagnsbílsins í heiminum. Sérstök dagskrá var í einum 95 borgum í tilefni þessa, flestum þó í Bandaríkjunum og Kanada. Rafmagnsbílur hefur fjölgað mjög í Bandaríkjunum á síðustu árum og er meðaltalsaukningin 200%. Árið 2011 seldust þar 10.000 bílar, 34.000 árið 2012 og nú í ár hafa selst 87.000 rafmagnsbílar og enn eftir þrjár mánuðir.

Í desember árið 2010 seldust 345 rafmagnsbílar vestanhafs, en 11.000 í síðasta mánuði. Nissan Leaf, til dæmis, hefur nú selst í 35.000 eintökum þar og aukningin á milli ára er 317%. Gerðir



Nissan Leaf selst nú vel í Bandaríkjunum.

rafmagnsbíla eru að sama skapi mun fleiri, en þær voru aðeins sjö árið 2010, þrettán árið 2011, tuttugu í fyrra og 28 í ár. Svo virðist því að í bensínlandinu fræga eigi rafmagnsbílar nú mjög upp á pallborðið, enda víða miklir hvatar í boði við kaup á slíkum bílum.

AUGLÝSING: DEKKJAHÚSIÐ KYNNIR

**DEKKJAHÚSIÐ – ÁRSGAMALT
HJÓLBARÐAVERKSTÆÐI Í DALBREKKU
EN MEÐ 30 ÁRA REYNSLU**

Dekkjahúsið er nýtt og glæsilegt hjólbardaverkstæði í Kópavogi sem var opnað síðastliðið haust. Ekki verður annað sagt en Dekkjahúsið hafi fengið góð viðbrögð þetta fyrsta ár. Eigendur Dekkjahússins eru Kópavogsbúarnir og feðgarnir Eiður Örn og Einir Logi og þeir leggja allt kapp á að veita úrvals þjónustu. Dekkjahúsið býður almenna hjólbardarþjónustu og sérlega gott úrval af hjólbörðum. Veturinn nálgast nú óðum og mikilvægt er að velja réttu vetrardekkinn undir bílinn og það fyrir en seinna.

Lengi í bransanum

En hvernig kom það til að þeir opnuðu hjólbardaverkstæði í Kópavogi? „Eiður Örn hefur starfað í bransanum til 30 ára, en við ákváðum að skella okkur út í eigin atvinnurekstur,“ segir Einir Logi. „Við fjárfestum í framhaldinu í gamla húsnæði Toyota í Auðbrekku 19, Dalbrekkumegin, þar sem þeir voru með notuðu bílana í mörg ár.“ Við erum því í næsta nágrenni við nýopnaða Bónusverslun, Lyfju og fleiri góð fyrirtæki sem hafa verið að koma sér hér fyrir á svæðinu. Þeir feðgar innréttaðu húsnæðið upp á nýtt og opnuðu síðastliðið haust glæsilegt hjólbardaverkstæði. „Við erum mjög ánægðir með nýja húsnæðið og getum tekið við fjölda bíla þar sem aðkoman er gríðarlega góð, með stórt og mikið plan fyrir framan,“ segir Einir.

Mikil reynsla og feykigóð aðstaða

Dekkjahúsið býður upp á hjólbardarþjónustu fyrir fólksbíla, sendibíla og jeppa.

„Við erum vel búnir tækjum og getum tekið við öllum tegundum bíla,“ segir Eiður en starfsmenn Dekkjahússins eru reynslumiklir menn. Veturinn nálgast og þið bjóðið upp á gott úrval vetrardekkja? „Já, það gerum við. Við erum í samstarfi við stóra birgja í Evrópu og hérna innanlands og þar af leiðandi getum við útvegað dekk frá mörgum framleiðendum. Við þurfum því ekki að afmarka okkur við eitt eða tvö merki heldur getum boðið upp á gott úrval. Við höfum að auki kynnt til sögunnar ný og öflug merki á Íslandi sem heita Novax og Hifly,“ segir Eiður.

Mæla með heilsársdekkjum

Og það er mikilvægt að vanda valið og velja góð vetrardekk, en hvort mælið þið með nagla- eða heilsársdekkjum? „Við teljum það gott sparnaðarráð að nota heilsársdekk enda hafa undafarnir vetur verið mildir á höfuðborgarsvæðinu. Nagladekkinn koma sér þó vissulega vel ef fólk er reglulega að fara út fyrir höfuðborgarsvæðið, en flestir eiga að geta komist ferða sinna greitt og örugglega innanbæjar á góðum heilsársdekkjum.“

Mjög hagstætt verð

Og er verðið viðráðanlegt? „Við bjóðum einkar hagstætt verð en erum ekki að fara í neitt verðstríð,“ segja feðgarnir brosandir. „Við eigum stóran hóp viðskiptavina sem hafa skipt við okkur til margra ára. Við bjóðum þá velkoma á nýja staðinn ásamt öllum öðrum viðskiptavinum,“ segir Eiður Örn. Er hægt að koma með notuð dekk til



Dekkjahúsið – feðgarnir Eiður Örn og Einir Logi að störfum í Dalbrekkunni.

ykkar sem sett eru upp í ný dekk? „Við tökum notuð dekk upp í ný og kappkostum að þjónusta okkar viðskiptavini með þeirra þarfir,“ segir Einir og leggur áherslu á að þeir leggi sig alla fram við að veita 100% þjónustu. „Ef rétta dekkjastærðin er ekki til útvegum við hana að utan eða héðan heima og við erum einnig með dekkjahótel þar sem fólk getur geymt dekk sín milli árstíða. Einnig erum við í tengslum við Polýhúðun sem gerir upp felgur og á meðan getur fólk fengið dekk á felgur lánuð hjá okkur á meðan,“ segir Eiður.

Mæta tímanlega fyrir veturinn

Eins og áður segir styttest í veturinn.

Ekki er verra að vera tímanlega á ferð til að lenda ekki í örtröð þegar fyrsta snjónum kyngir niður? „Það er rétt. Það styttest í veturinn og við skorum á alla að sýna fyrirhyggju og koma til okkar fyrr enn seinna og láta skella vetrardekkjunum undir. Það er ekki gaman að þurfa að bíða í biðröð í langan tíma þegar fyrsti snjórinn kemur.“ Og þið hvetjið Kópavogsbúa og nágrenna að koma við? „Að sjálf-sögðu. Við hvetjum alla Kópavogsbúa og nágrenna að koma og kynna sér það sem við höfum upp á að bjóða, þeir sjá ekki eftir því,“ segja þeir feðgar, sem bjóða upp á nýmalað kaffi og kleinur á meðan fólk bíður eftir bíl á nýjum dekkjum.



Range Rover selst sem aldrei fyrr.

Land Rover hefur ekki undan

Þeir eiga aldeilis við gott vandamál að stríða hjá Land Rover-fyrirtækinu. Þar á bæ hafa menn ekki undan að smíða hinar nýju gerðir bíla sinna og til dæmis er nú mánaða bið eftir Range Rover Sport, en aðeins minni biðröð er eftir stærri bróður hans, Range Rover, eða sex mánuðir. Báðir eru þessir bílar af tiltölulega nýrri gerð og líka svona vel. Þrátt fyrir að Range Rover kosti 55 milljónir í Kína eru margir vel stæðir Kínverjar svo viljugir að krækja í bílinn að þeir eru tilbúnir að borga tíu milljónir króna ofan á það til að komast fremst í röðina og fá bílinn afhentan fljótt.

Vandi Land Rover-fyrirtækisins er sá að ómögulegt er að auka framleiðsluna mikið meira en nú er, því í verksmiðjunni í Solihull þar sem bíllinn er framleiddur, er unnið 24 klukkutíma sólarhringsins og erfitt að finna fleiri tíma í honum. Einnig er örðugt fyrir Land Rover að fá fleiri vélar afgreiddar í bílana því þær eru frá Ford og þar er einnig erfitt að auka framleiðslugetuna. Því sitja Land Rover-menn uppi með vandamál sem erfitt er að leysa, en margur bílaframleiðandinn vildi einmitt sitja uppi með svona vandamál.



Volkswagen XL1 fær nú krafta í köggjum.

Volkswagen XL1 með Ducati-mótorhjólavél

Eins lítra bíll Volkswagen, XL1, sem fyrirtækið er um það bil að afhenda fyrstu eintök af til eigenda sinna, er einn sparneytnasti bíll heims. Hann eyðir aðeins 0,9 lítrum á hverja hundrað kílómetra og slær við upphaflega markmiðinu með smíði bílsins, að framleiða bíl sem eyðir einum lítra. Sá bíll er með 47 hestafla tveggja strokka vél og 27 hestafla rafmótor að auki. Volkswagen ætlar greinilega ekki að bjóða hann eingöngu í þessari útfærslu því á leiðinni er XL1 með 195 hestafla mótorhjólasmótor sem fenginn er frá Ducati.

Volkswagen þarf ekki að leita langt yfir skammt til að fá þessa vél frá Ducati, því ítalski mótorhjólafremleiðandinn er í eigu Volkswagen. Þessi öflugri mótor Ducati er með 1.199 cc sprengirými og snýst upp í 11.500 snúninga á mínútu. Þessi mótor hefur verið notaður í Ducati Panigale-öfurngjóli og ætti að duga þessum smáa og léttu XL1 vel á sprettinum. Með því að losna við þungar rafhlöðurnar og fá í staðinn þennan léttu mótor ætti þessi bíll að verða alger raketta.

Flottur Chrysler ME-Four Twelve sem aldrei varð að veruleika

Árið 2004 þegar Chrysler tilheyrði Daimler-samsteypunni, sem er móðurfélag Mercedes Benz, urðu til nokkrir spennandi bílar á teiknborði Chrysler. Sumir þeirra fóru í framleiðslu, eins og Chrysler 300C, Chrysler Crossfire og fjölnotabíllinn Chrysler Pacifica. Aðrir náðu því bara að vera smíðaðir sem tilraunaeintök og þessi flotti Chrysler ME-Four Twelve Concept var einn þeirra. Hann var sannkallaður öfurbíll með V12 tólf strokka vél frá Mercedes Benz sem var miðjasett í bílnum. Hann var fær um að ná 100 km hraða á 2,9 sekúndum og 160 km hraða á 6,2 sekúndum með sín 850 hestöfl. Hann hefði hæglega

getað keppt við öfurbíla þess tíma eins og Ferrari Enzo. Sprengirými vélarinnar, sem var frá AMG-hluta Benz, var sex lítrar.

Bíllinn var afturhjóladrífur og tengdur við 7-gíra skiptingu sem skipta mátti með flipum á stýrinu. Yfirbygging bílsins var að mestu úr koltrefjum og áli og vóg bíllinn aðeins 1.310 kíló, þótt nokkuð stór væri, en var þó aðeins ætlaður tveimur farþegum. Bíllinn fór samt aldrei í framleiðslu. Daimler varð síðan að selja Chrysler með umtalsverðu tapi og eignarhaldið var álitid mikil mistök. Þó hagnaðist Chrysler árin 2004 og 2005, en eftir það fór að síga á ógæfuhliðina.



Þessi bandaríski bíll hefði verið verðugur keppinautur Ferrari Enzo.



HONDA
The Power of Dreams

HONDA CIVIC 1.6 DÍSIL

3,6 L/100KM Í BLÖNDUÐUM AKSTRI
CO₂ ÚTBLÁSTUR AÐEINS 94 g

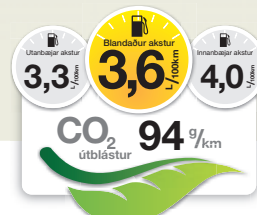
HONDA CIVIC 1.6 DÍSIL KOSTAR FRÁ KR. **3.840.000**

HONDA CIVIC 1.4 BENSÍN - BEINSKIPTUR, KOSTAR FRÁ KR. 3.490.000

HONDA CIVIC 1.8 BENSÍN - SJÁLFSKIPTUR, KOSTAR FRÁ KR. 3.840.000

Áreiðanlegasti bílaframleiðandinn
Samkvæmt What Car og Warranty Direct
hefur Honda verið valin áreiðanlegasti
bílaframleiðandinn átta ár í röð.

Umboðsaðilar:
Bernhard, Reykjanesbæ, sími 421 7800
Bilver, Akranesi, sími 431 1985
Höldur, Akureyri, sími 461 6020
Bragginn, Vestmannaeyjum, sími 481 1535
www.honda.is



EARTH DREAMS
TECHNOLOGY

Komdu í reynsluakstur og prófaðu Honda Civic dísil, með nýrri Earth Dreams Technology dísilvél, sem býður upp á einstakt samspil sparneytni og krafts.

BERNHARD
Vatnagördum 24-26 • Sími 520 1100 • www.bernhard.is