

BÍLAR

ÞRIÐJUDAGUR 6. OKTÓBER 2015



Volvo XC90

BÍLL ÁRSINS ER VOLVO XC90

Citroën C4 Cactus, VW Passat, Mazda CX-3 og Volkswagen Golf GTE eru sigurvegarar í sínum flokkum.

Bandalag íslenskra bíbláðamanna lýsti kjöri á bíl ársins í síðustu viku og var það Volvo XC90 jeppinn sem kjörinn var þetta árið. Í öðru sæti varð Volkswagen Golf GTE og í þriðja sæti Audi Q7 jeppinn. Við val á bíl ársins í ár voru 30 bílar gjaldgengir, sem er ekki ósvipuð tala og á síðustu árum en aðeins eru gjaldgengar nýjar bílgerðir eða nýjar kynslóðir eldri bílgerða.

Flokkum fjölgað vegna grænna bíla og jeplinga

Dórnafndin ákvað vegna samsetningar bílanna þetta árið að skipta þeim upp í 5 flokka, minni fólksbíla, stærri fólksbíla, jeplinga, jeppa og umhverfisvæna bíla. Bæði fer jeplingum og grænum bílum svo ört fjölgandi að þeir voru nú í sérstökum flokki og ekki kæmi á óvart að þessi flokkun muni haldast á næstu árum. Fimm dórnafndarmanna prófuðu alla bílana sem til greina komu og

völdu þá 3 bíla sem komust í úrslit í hverjum flokki, alls 15 bíla. Lokaprófanir fóru fram á þessum bílum með fullskipaðri dórnafnd snemma í síðasta mánuði og var það gert á stórbættri Kvartmílubrautinni. Öllum bílunum var í kjölfar prófananna gefin einkunn hvað 12 mismunandi þætti þeirra varðar og heildarniðurstaða í hverjum flokki þannig fengin út, svo og hvaða bíll fékk hæsta samanlagða einkunn og er því réttkjörinn Bíll ársins í ár.

Citroën C4 Cactus, VW Passat og Mazda CX-3 flokkasigurvegarar

Í flokki minni fólksbíla varð Citroën C4 Cactus efstur, Mazda2 rétt þar á eftir í öðru sæti og Skoda Fabia í þriðja sæti. Í flokki stærri fólksbíla varð Volkswagen Passat hlutskarpastur, Skoda Superb í öðru sæti og Ford Mondeo í því þriðja. Þess má geta að Volkswagen Passat varð í fjórða sæti í heildinni. Í flokki jeplinga trónaði Mazda CX-3 hæst, Renault Kadjar varð í öðru sæti og Nissan X-Trail í því þriðja.

Volkswagen Golf GTE sigurvegari í flokki umhverfisvæna bíla

Í flokki jeppa varð Volvo XC90 efstur á blaði, sem og hæstur allra bíla að stigum. Í öðru sæti var Audi Q7, sem og í þriðja sæti í heildina, en í þriðja sæti í flokknum var svo Land Rover Discovery Sport. Í flokki umhverfisvæna bíla endaði efstur á blaði Volkswagen Golf GTE tvinnbíllinn og varð hann einnig annar í heildina. Í öðru sæti í flokknum varð Tesla Model S og í þriðja sæti Volkswagen e-Golf, sem líkt og Teslan er hreinræktaður rafmagnsbíll.



BETRA START

MEÐ **EXIDE** RAFGEYMUM

Endingargóðir og sterkbyggðir rafgeymar fyrir flestar gerðir mótórhjóla. Veldu þaulreynda vöru frá gæðaframleiðanda.



Exide rafgeymarnir fást hjá:

EXIDE
TECHNOLOGIES
TRANSPORTATION

MAX1
BÍLAVAKTIN

olis

Ellingsen

FRANSKA BYLTINGIN

Það vill oft gleymast hversu stóran þátt Frakkar áttu í þróun bifreiðarinnar og hversu snjallir og útsjónarsamir þeir hafa verið í gegnum tíðina.

Sindri Snær Thorlacius

Þegar þú hugsar um bíla, er Frakkland þá fyrsta landið sem kemur upp í hugann? Líkur eru á því að önnur lönd, sem ég hef nú þegar skrifað um, svo sem Þýskaland, Japan eða Bandaríkin, komi fyrst upp í hugann, enda hefur Frakkland ekki eins mikið vægi á bílmarkaðnum og áður fyrr. Franskir bílar nútíldags hafa það óorð á sér að vera óáreiðanlegir og með ódýrt yfirbragð. Af hverju eru þeir þá svona mikilvægir í sögulegu samhengi?

Helstu bílaframleiðendur Frakklands

· Bugatti: Einn merkasti bílaframleiðandi í sögunni þrátt fyrir að hafa aðeins verið virkur á milli ca. 1909-1950 og svo aftur áratugum af síðar síðar. Var keyptur upp af Hispano-Suiza árið 1963, gekk á milli eigenda um hríð og féll svo í hendur Volkswagen Group árið 1998.

· Citroën: Partur af PSA-samsteypunni frá árinu 1976. Stofnað árið 1919 og var fyrsti framleiðandi utan Bandaríkjanna til að fjölðaframleiða bíla og hafa net af sölustöðum og þjónustu.

· Peugeot: Partur af PSA-samsteypunni (Peugeot Société Anonyme) sem er í dag í eigu Peugeot-fjölskyldunnar, franska ríkisins og Dongfeng frá Kína. Peugeot var stofnað árið 1896 sem bílaframleiðandi. Var áður þekkt merki fyrir reiðhjól og kvarnir. Peugeot á sér gríðarlega mikla sögu í akstursíþróttum, en þar má helst nefna rallí, Le Mans-kappakstur og Pikes Peak.

· Renault: Stofnað árið 1899. Er eigandi Dacia í Rúmeníu, Renault-Samsung Motors í Suður-Kóreu og á 43,4% hlut í Nissan. Einnig á Renault hið fornfræga merki Alpine sem þú dreymir um að koma aftur á kortið. Renault-Nissan Alliance er samvinnufélag sem er fjórði stærsti bílaframleiðandi í heimi. Einnig framleiðir Renault vörubíla, sendibíla og rútur. Renault á sér mikla sögu í akstursíþróttum og má þá helst nefna Formúlu 1.

Frakki smíðaði fyrsta bílinn

Það vill oft gleymast hversu stóran þátt Frakkar áttu í þróun bifreiðarinnar og hversu snjallir og útsjónarsamir þeir hafa verið í gegnum tíðina. Þrátt fyrir að Karl F. Benz hafi hannað fyrsta bílinn eins og við köllum hann í dag þá var Frakkinn Nicolas Cugnot fyrstur til að búa til sjálfrennreið árið 1769. Hún var knúin áfram af gufuafli, vó 2,5 tonn og undir henni voru einungis þrjú hjól. Annar Frakki náði sér í einkaleyfi á fyrstu fjörgengisvélinni árið 1862 en smíðaði hana aldrei.

Fyrsti bíllinn með gúmmídekk

Peugeot-fjölskyldan hafði hannað og framleitt alls kyns vörur, allt frá piparkörnum til reiðhjóla þegar framleiðsla á bifreiðum byrjaði hjá þeim 1890. Fyrsti framleiddi bíll Peugeot var Type 2 en hann notaði vél frá Daimler í Þýskalandi. Næsta týpa, Type 3, var fyrsti bíllinn sem var með gúmmídekk. Árið 1894 vann Peu-

geot fyrsta kappakstur sögunnar sem var frá París til Rouen. Árið 1903 hafði Peugeot framleitt helm-ing bíla á góttum Frakklands og á árunum 1904 til 1910 hafði fyrirtækið framleitt í það minnsta 53 týpur af bílum. Armand Peugeot tók bílahluta Peugeot út úr fyrirtækinu og setti upp verksmiðju til þess eins að smíða bíla.

Bremsur á öllum hjólum

Árið 1912 fékk Armand ungan en metnaðarfullan hönnuð, Ettore Bugatti, til að hanna nýja fjögurra strokka vél fyrir bílinn Bébé. Á næstu árum tók Peugeot þátt í alls kyns kappakstri og vann sér inn titla og með því virðingu. Þannig varð fyrirtækið líklegast fyrst til að setja bremsur á öll hjól bílsins en ekki bara að aftan eins og tók- aðist. Á meðan fyrri heimsstyrjöld stóð yfir þurftu verksmiðjur að framleiða hergögn fyrir Frakklandsher en Peugeot kom sterkt til leiks eftir stríð. Árið 1929 kom út Peugeot 201 sem var ódýrasti bíllinn á markaðnum í Frakklandi. Eftir það hafa flestir bílar þeirra borið svipuð nöfn. Í kreppunni 1930 vildi Peugeot koma sér aftur á kortið með 402 BL Éclipse Décapotable sem var fyrsti bíllinn með harða blæju sem seig niður í farangursrýmið að aftan þegar maður vildi fá vindinn í hárið. Næsta kynslóð bíla innihélt 202, 302 og 402 en þeir voru frægir fyrir að framflugtirnar voru á bak við grillið fyrir miðju bílsins til að minnka loftmótstöðu. Í seinna stríðinu var Peugeot hepp- ið því að það fékk að framleiða bíla sína á meðan nasistar réðu ríkjum í Frakklandi. Eftir stríð hélt fyrirtækið áfram að þróa bíla sína. Þá komu út 203, 403 og 404 en árið 1958 var farið að selja Peugeot-bíla í Bandaríkjunum.

Peugeot tekur Citroën yfir

Árið 1974 tók Peugeot Citroën yfir og fékk ríkisstyrki til að halda báðum fyrirtækjunum á floti. Vert er að koma því að að alveg frá upphafi hafa Peugeot-bílar verið þekktir fyrir styrk sinn. Þeir hafa lengst af verið mjög sterkbyggðir og þurft að þola alls kyns þolraunir í Afríku og Suður-Ameríku. Á fyrstu áratugunum voru gjarnan haldnar sýningar þar sem stökkið var á bílunum og gerðar alls kyns kúnstir. Þeir hafa verið gífurlega sigursælir í heimsrallinu og einnig unnið Le Mans 24 klukkustunda kappaksturinn fræga fjórum sinnum, síðast árið 2009.

Renault verður stærsti framleiðandinn

Louis Renault fæddist árið 1877 en við unglingsaldur var hann farinn að fíkta í notuðum vélum sem hann komst í. Ferill hans hófst með lygilegu hraði. Þegar hann náði 21 árs aldri bjó hann til sinn fyrsta bíl. Hann keyrði á honum í veislu á jóladag og vinir þabba hans voru svo yfir sig hrifnir að þeir pöntuðu 24 slíka bíla á staðnum. Þannig byrjaði ferill Renault. Við aldamótin 1900 var hann ásamt bræðrum sínum með 100 manns í vinnu í bílaverksmiðju sinni. Á tveimur árum tvöfaldaðist vinnuaflið. Renault notaði kappakstur til að koma bílum sínum á framfæri og gekk það vel. Bíl-



Citroën DS

arnir urðu gríðarlega vinsælir sökum lágs kaupverðs en einnig voru Renault-bræður fyrstir til að framleiða almennilegan fjólsbíl sem hafði sæti fyrir fjóra farþega árið 1904. Árið eftir keypti leigubílastöð 250 Renault-bíla. Tveimur árum síðar hafði talan meira en fjórfaldast. Renault var orðinn stærsti bílaframleiðandi í Frakklandi. Það gerði Renault kleift að vera með alls kyns týpur af bílum, allt frá bíl fátæka mannsins til rándýrra eðalvagna.

Glæsileg nöfn

Frekar kómískt er að nöfn eðalvagnanna, eins og Coupé De-Ville og fleiri álíka voru síðar notuð á bandaríska bíla því þau þóttu svo glæsileg. Í fyrri heimsstyrjöldinni voru plön hjá Þjóðverjum um að leggja Frakkland undir sig úr tveimur áttum. Til þess að stöðva Þjóðverjana áður en þeir næðu Parísarborg þurfti franskir herinn að hafa snör handtök og mæta þeim á miðri leið. Til þess tók herinn allar þúsundirnar af Renault-leigubílum úr Parísarborg, fyllti þá af hermönnum og kom þeim út úr borginni til að

” Louis Renault þurfti að ákveða sig hvort hann neitaði að vinna með nasistum og líklega missa allt sem hann átti eða að gera samning við þá og koma í veg fyrir að verksmiðja hans yrði tekin í sundur og flutt til Þýskalands.

mæta Þjóðverjunum og á endanum bjargaði það borginni. Renault fór þá að framleiða hergögn í stað fjólsbíla og framleiddi næstum allt fyrir franska herinn í stríðinu. Frægasta hertækið sem Louis hannaði var Smáskriðdrekinn (e. Lighttank) sem var lítill og léttur skriðdrekur sem komst allt og fór hratt yfir. Eftir stríð hélt Renault áfram að framleiða bíla en Citroën var byrjað að mynda samkeppni með Type A bílnum. Renault svaraði samkeppninni með því að framleiða grunn að bíl sem hægt var svo að nota í alls kyns verk með mismunandi tólum, svo sem slökkvistarf, sorphirðu, vöruflutninga o.fl. og varð gríðarlega vinsæll.

Varð að vinna með nasistum

Í seinni heimsstyrjöld þegar Þjóðverjar voru búnir að hertaka Frakkland þurfti Louis Renault að gera upp við sig hvort hann neitaði að vinna með nasistum og líklega missa allt sem hann átti eða gerði samning við nasista og kæmi í veg fyrir að verksmiðja hans væri tekin í sundur og flutt til Þýskalands. Hann valdi að semja við nasista og fá að stjórna áfram verksmiðju sinni. Hann reyndi eins og hann gat að hægja á framleiðslu hergagna nasista sem voru



Citroën 2CV.

framleidd í verksmiðju hans. Bandamenn sprengdu verksmiðju hans þrisvar sinnum en alltaf reisti Renault hana úr rústunum í von um að einhvern daginn gæti hann framleitt aftur bíla fyrir almennan markað. Þegar stríðinu lauk var Louis Renault handteknur fyrir landráð og dó nokkrum mánuðum síðar. Renault-fyrirtækið var orðið eign franska ríkisins eftir stríð og byrjaði á því að framleiða bíl sem Louis Renault hafði hannað í leyni á meðan á stríðinu stóð. 4CV hét hann, var byggður á svipuðum grunnþáttum og Volkswagen-bjallan, og varð gríðarlega vinsæll. Sá sem tók við af 4CV var Dauphine og varð hann enn vinsælli. Þá fór Renault í viking og setti á laggirnar verksmiðjur í öðrum löndum og margfaldaði sölu. Næst fór Renault að framleiða sendibíla sem þróaðist yfir í vörubíla sem þeir framleiða í dag. Renault-bílar hafa oftast verið framúrstefnulegir í útliti og vinsælir. Þrátt fyrir það hafa þeir ásamt öðrum frönskum bílum haft óorð á sér seinustu áratugi fyrir að vera óáreiðanlegir.

Citroën vann fyrir Mors

André-Gustave Citroën fæddist árið 1878. Afí hans vann við að selja ávexti og fékk viðurnefnið Limoenman (sem þýðir límonu- maðurinn) en pabbi André færði nafnið yfir á hollensku og úr varð Citroën – sem André breytti svo sjálfur í Citroën. Þegar André var búinn með háskóla hafði hann misst báða foreldra sína og ákvað að heimsækja heimaland móður sinnar, Pólland. Þar sá hann trésmið notast við tannhjól með „síldarbeinasniði“ (e. Herringbone structure), þ.e. að tennurnar lágu skáhallt hver á móti annarri. Hann keypti einkaleyfið á þessari uppfinningu ódýrt og notaði síðar meir í bílana sína sem einkenni þá, en girarnir voru mun hljóðlátari en aðrir girar og afköstuðu meira. Eftir það hefur þessi týpa tannhjóla gjarnan verið notuð í bíla og fleiri tæki. Citroën-merkið er einmitt skírskotun í síldarbeinatannhjól (e. Double Chevron).

Bílasaga André Citroën byrjaði þegar honum var boðið að stjórna Mors-bílaframleiðandanum, en þar gekk honum mjög vel þrátt fyrir ungan aldur. Í fyrri heimsstyrjöld fjölðaframleiddi hann vopn fyrir Frakklandsher.

Citroën 4. stærsti í heiminum

Árið 1919 stofnaði hann svo bílaframleiðandann Citroën sem varð einmitt fyrsti fjölðaframleiðandi bíla utan Bandaríkjanna en André

öðlaðist reynslu af vopnaframleiðslu í stríðinu. Á aðeins átta árum var Citroën orðinn fjórði stærsti bílaframleiðandinn í heiminum. Árið 1924 kynnti Citroën fyrsta bílinn utan Bandaríkjanna sem var aðeins úr stáli, B10. Tíu árum síðar gaf Citroën út hinn framúrstefnulega Traction Avant sem var fyrsti fjölðaframleiddi framhjóladrifni bíllinn og einn fyrsti fjólsbílinn sem ekki var byggður á grind, þ.e. að styrkur bílsins var í yfirbyggingunni eins og flestir bílar eru í dag. Sá bíll kostaði gríðarlega mikið í þróun og tækjabúnaði fyrir Citroën og olli því að fyrirtækið fór á hausinn og var tekið yfir af dekkjaframleiðandanum Michelin. Rétt fyrir seinni heimsstyrjöld var André Citroën farinn að þróa nýjan ódýran fjólsbíl sem átti að vera hið fullkomna tæki fyrir bændur í sveitum Frakklands. Eftir stríð var þráðurinn tekinn upp að nýju og úr varð 2CV sem er mest seldi bíll Citroën.

Citroën DS mesta þróunarstökk

Árið 1955 kom út annar byltingarkenndur bíll frá Citroën, DS. Sá bíll var stútfullur af tækninýjungum og er í raun sá bíll sem ýtti undir mesta þróunarstökk í sögu bílaíðnaðarins. James May úr sjónvarpsþáttunum Top Gear lýsir honum sem „tvímælalaust besta bíl í heimi“. Ég fer meira í smáatriðin síðar í greininni.

André hafði mikið vit á framleiðslu og markaðsfræðum og átti heimsmet í stærstu auglýsingu í heimi þegar allur Eiffel-turninn var ein risastór Citroën-auglýsing á millistríðsárunum 1925-1934 og sendi hann, líkt og Peugeot, bíla sína í langferðir um torfærur í Afríku, Asíu og Ameríku sem markaðsherferð fyrir ágæti bíla hans. Citroën framleiddi líka mjög sniðuga sendibíla sem voru áreiðanlegir og elskaðir af litlum sem stórum fyrirtækjum. Á sjöunda áratugnum keypti Citroën nokkur fyrirtæki eins og Panhard og Berliet frá Frakklandi og Maserati frá Ítalíu.

Fiat tekur yfir Citroën

Eftir það seldi Michelin hlut sinn í fyrirtækinu og FIAT tók yfir. Á þeim tíma voru Citroën í samvinnu við Maserati og N.S.U. við að framleiða bílvélar. Mikill skattur var lagður á eyðslufrekar vélar og sportbíla vélar frá Maserati og Rotary (Wankel) vélarnar frá N.S.U. skiluðu báðar fjölmörgum hestöflum en hræðilegum eyðslutölum sem gerði þær allt of dýrar. Auk þess þurfti Citroën að hætta að selja bíla sína í ▶



Innovation
that excites

NISSAN PULSAR EINN BEST ÚTBÚNI BÍLLINN Í SÍNUM FLOKKI



VETRARDEKK FYLGJA ÖLLUM
NÝJUM NISSAN PULSAR Í
TAKMARKAÐAN TÍMA

NISSAN PULSAR

ACENTA DÍSIL / EYÐSLA 3,6 L/100 KM*

3.590.000 KR.

STÁÐALBÚNAÐUR Í NISSAN PULSAR ASENTA ER MEÐAL ANNARS:

LED dagljósaabúnaður, NissanConnect upplýsingakerfi með 7" snertiskjá, íslensku leiðsögukerfi og samþættingu við snjallsíma fyrir Facebook og Google leit, Bluetooth handfrjáls síma- og hljómtækjabúnaður, leðurklætt stýri með aðgerðahnóppum, bakkmyndavél, aðalljós með birtuskynjun, upplýsingatölva með 5" litaskjá, sjálfvirkur regnskynjari á rúðupurrkum, tvískipt sjálfvirk loftkæling, 16" álfelgur, lykillaust aðgengi og ræsing.

REKSTRARLEIGA Á SÉRKJÖRUM

Þjódum nokkra bíla á lækkuðum rekstrarleigukjörum.
Innifalín í leigu eru tryggingar, dekk
og reglubundið þjónustuefirtílit.

Leitið nánari upplýsinga hjá sölumönnum Nissan.

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



► Norður-Ameríku útaf breyttum lögum um hönnun bíla. Allt þetta auk lélegrar stjórnunar Ítalanna hjá FIAT orsakaði annað gjaldþrot 1974 þegar Peugeot PSA tók yfir. Síðan þá hafa Peugeot og Citroën sent frá sér bíla sem deila ýmsum íhlutum og eru jafnvel nauðalíkir. Seinustu áratugi hafa þeir talist frekar óáreiðanlegir og óvinsælir bílar en þeir virðast vera að ná sér upp úr því kviksyndi.

Bugatti vildi bara kappakstursbíla

Ettore Arco Isidoro Bugatti fæddist á Ítalíu árið 1881 en flutti til annarra landa sem ungur maður í leit að vinnu. Hann var nýbúinn með menntun sína í listum þegar hann fékk vinnu hjá reiðhjólaframleiðanda í Frakklandi. Þar prófaði hann sig áfram með því að setja vélar í reiðhjól og þríhjól og keppti síðan á þeim. Árið 1901 hannaði Bugatti sinn fyrsta bíl sem vann til verðlauna á alþjóðlegri bílasýningu í Milánó. Hann var ráðinn sem hönnuður til bílaframleiðandans de Dietrich en á þeim tíma var hann í sífellu að þróa kappakstursbíla sem yfirmönnum hans fannst hvíleitt svo að Bugatti var látinn taka poka sinn. Á meðan hann vann hjá de Dietrich á milli 1902 og 1904 hafði hann hannað bílana Type 3, 4, 6 og 7 en þeir voru gefnir út undir nafni Bugatti og de Dietrich. Þaðan fór hann til Deutz í Þýskalandi en aldrei þreifst hann lengi á hverjum stað og vann best sjálfur í kjallaranum heima hjá sér. Árið 1910 stofnaði hann sitt eigið fyrirtæki. Bugatti hannaði

fjóra kappakstursbíla á árunum 1910-1914, þangað til fyrri heimstyrjöldin gekk í garð. Hann gerði sér grein fyrir hvað væri að fara að gerast í stríðinu svo að hann bar feiti á vélarnar sínar, gróf þær í garðinum og flúði til Ítalíu. Eftir stríð flæddu verkefni inn á borð Bugatti og verksmiðja hans hafði lifað styrjöldina af.

Bugatti vann flestar keppnir

Á milli 1922 og 1940 hannaði Bugatti fjórtán mismunandi kappakstursbíla og svipað magn af farþega bílum til almenningsþegar. Kappakstursbílar hans vöktu mikla athygli í fjölmiðlum enda litu þeir öðruvísi út en aðrir kappakstursbílar og skáru sig úr á mörgum sviðum. Eitthvað virtist Ettore vera að gera rétt því að bílar hans unnu kappakstra um alla Evrópu, svo sem Le Mans, Monte Carlo o.fl. Hann stofnaði fyrsta eiginlega kappakstursliðið sem fól í sér að hann var með sína eigin ökuþóra, tjald yfir þá og aðra starfsmenn, rennandi vatn og allt sem þurfti til að öllum liði vel. Bugatti hannaði einnig bát, flugvél og lest og náði meira að segja hraðameti með lest sinni og bát. Árið 1939 dó sonur Bugatti og hafði þá mikil áhrif á hann og á sama tíma reið seinni heimsstyrjöldin yfir og Þjóðverjar notuðu verksmiðju hans til að framleiða hernaðarfarartæki, meðal annars Schwimwagen. Undir lokin keypti Ettore sér bátahöfn undir risastóru snekkjuna sína þrátt fyrir að vera nánast kominn á hausinn. Snekkjan fékk

alla hans athygli og náði hann sér í lungnabólgu á snekkjunni og lést árið 1947. Eftir andlát hans reyndi sonur hans að halda fyrirtækinu á lífi en á endanum þurfti fjölskyldan að selja fyrirtækið og var það á flakki þangað til árið 1998 þegar Volkswagen Group keypti það og endurlífgaði með tilkomu Bugatti Veyron.

Citroën DS bjargaði Charles de Gaulle

Charles de Gaulle Frakklandsforseti lenti eitt sinn í árás hryðjuverkamanna er hann var í Citroën DS bíl sínum og höfðu árársarmennirnir náð að sprengja öll dekk bílsins en sökum góðrar fjöðrunar keyrði bíllinn áfram og náði að koma forsetanum í skjól. Eftir þetta atvik vildi de Gaulle ekki láta keyra sig í neinu öðru en Citroën DS og var sérstök forsetaútfærsla framleidd sérstaklega fyrir hann. Upptalningin er þó ekki búin: Framljósir voru tengd við stýrisbúnað bílsins svo að hann lýsti alltaf inn í beygjurnar. Sumir partar yfirbyggingarinnar voru úr áli eða jafnvel plasti til að draga úr þyngd. Öryggisbúnaðurinn var líka nýstárlegur. Í yfirbyggingunni voru krumpusvæði fyrir árekstra, styrktur toppur þýddi að bíllinn féll ekki saman þótt hann ylti og vélin var hönnuð til að færast undir bíllinn í árekstri í stað þess að enda inni í bílnum og kremja lappir ökumanns og farþega. Á fyrsta deginum voru 12.000 bílar seldir og var hann í sölu í 20 ár. Þess má til gamans geta að DS er borið fram á frönsku eins og Déesse sem þýðir gyðja.

Peugeot 205 – Þrátt fyrir að til-
tölulega fáir Peugeot bílar hafi verið byltingarkenndir miðað við Renault og Citroën þá má ég til með að nefna einn þeirra. Peugeot 205 kannist þið eflaust við. Hann fór í framleiðslu árið 1983 og var í framleiðslu til 1998, en þegar hann kom út var Peugeot komið á heljarþróm. Þessi litli framhjóladrifin hlaðbakur bjargaði Peugeot frá gjaldþroti þegar hann sló í gegn. Hann var þekktastur fyrir stórkostlega fjöðrun eins og margir aðrir franskir bílar en þessi var svo lítill og sportlegur í akstri og þó á viðráðanlegu verði.

205 kom út í alls konar út-
færslum og seldust alls 5,3 milljónir eintaka. Þekktasta útfærslan



Citroën 2CV

er þó GTi sem var sportútfærslan. Sá bíll náði að keppa við sportbíla sem kostuðu margfalt meira einmitt vegna þess að hann var svo lítill, léttur og með góða fjöðrun. Þessir bílar komu Peugeot aftur á kortið í kappakstri því að 205 var gríðarlega sigursæll í heimsrallinu á sínum tíma.

Bíllinn sem kom á eftir, Peugeot 206, var byggður á svipaðri hugmynd og varð enn vinsælli.

Renault 4 – Einn mikilvægasti Renault-bíllinn kom út árið 1961 sem svar við 2CV frá Citroën. Yfirmaður Renault á þeim tíma, Pierre Dreyfus, vildi fá bíl með flötu gólfi og lóðréttri skott-hurð en gerði sér ekki grein fyrir því að eina leiðin til að ná þessu markmiði var að framleiða framhjóladrifinn bíl. Renault 4 var fyrsti framdriftsbíllinn frá Renault og jafnframt fyrsti hlaðbakurinn (e. Hatchback) í heiminum. Hann seldist í yfir átta milljónum eintaka. Nánast allir Renault-bílar hafa verið framhjóladrifnir síðan.

Renault Espace – Renault voru ekki bara fyrstir að hanna hlaðbakinn. Þeir fundu einnig upp annan flokk af bílum sem eru nokkuð vinsælir í dag: Strumpa-strætóinn sem oft er kallaður fjölnotabíll (e. Multi Purpose Vehicle). Það voru nokkrir aðrir bílar sem höfðu komið út áratugum áður sem byggðust á svipaðri grunnhugsun en Renault Espace var fyrsti fjölnotabíllinn eins og við þekkjum í dag. Espace kom út árið 1984 og seldist afar illa fyrstu mánuðina, en svo uppgötvaði fólk hvað það var sniðugt hve hann líktist sendibíl ásamt því að hafa fleiri sæti.

Kappakstur í Frakklandi

24 heures du Mans eða Le Mans 24 klukkustunda kappaksturinn er með frægari þolraunum bíla og ökuþóra. Þar keppa yfirleitt þrír ökuþórar á hverjum bíl og keyra allt að 4 klukkustundir í einu. Mjög margar uppfinningar og mikil þróun hefur orðið í Le Mans kappakstrinum líkt og í Formúlu 1.

Paris-Dakar kappaksturinn varð til uppúr hugmynd Thierry Sabine sem hafði villst í Ténéré-eyðimörkinu á bíl og fannst landslagið kjörið fyrir kappakstur. Fyrstu árin var alltaf keppt á milli Parísar í Frakklandi og Dakar í Senegal en síðar þurfti að breyta leiðinni út af stríðsástandi sem ríkir í Afríku. Þess vegna hefur kappaksturinn verið haldinn í Suður-Ameríku frá árinu 2009.

Eins og sést í þessari grein hefur franskir bílaíðnaðurinn gefið okkur alls kyns nýjungar ásamt framúr-
stefnulegri hönnun. Frakkarnir eru kannski þekktir fyrir skrítna bíla og það má jafnvel ásaka þá fyrir að hafa framleitt frekar óspennandi bíla undanfarna tvo áratugi. Við megum þó ekki gleyma því að oftar en einu sinni hafa þeir umbreytt bílaíðnaðinum gjórsamlega og er ég handviss um að þeir séu ekki hættir því. Við skulum bara vona að Renault fari aftur að framleiða Alpine-sportbíla sem ég náði ekki að tala um í þessari grein, að Peugeot haldi áfram að gera góða hluti með 208, arftaka 205, og að Citroën framleiði aftur byltingarkenndan lúxusbíl í sérflokki líkt og þeir gerðu með DS á sínum tíma. Þegar þú hugsar um bíla núna, er Frakkland þá fyrsta landið sem kemur upp í hugann?



Peugeot 205 GTI

Sögulegir bílar

Bugatti Type 35 – Líklega frægasti Bugatti-ínn í sínum „Bleu de France“ lit (franski kappakstursliturinn). Sigursælasti bíll Bugatti sem vann yfir þúsund keppnir á sínum tíma. Hann kom fram á sjónarsviðið árið 1924, kom alls í fimm útgáfum og er áætlað að um 400 stykki hafi verið framleidd. Áætlað verð á nokkrum tþpum af Type 35 er í kringum 3,5 milljónir Bandaríkjadala í dag.
Bugatti EB110 – Árið 1987 eignaðist Ítalinn Romano Artioli Bugatti-merkið og lét reisa verksmiðju í Modena á Ítalíu. Árið 1991 kom svo út frumburður þeirrar verksmiðju sem bar nafnið EB110 og átti sá bíll algjörlega að feta í fótspor forvera sinna. Bíllinn var byggður úr koltrefjaefnum, var fjórhjóladrifinn og í miðjum bílnum lá 3,5 lítra V12 vél með fjórum forþjöppum sem gáfu samtals 560-612 hestöfl, sem þótti gríðarlega mikið á þeim tíma. Mörg útlitsleg einkenni voru fengin beint frá eldri bílum Bugatti. Ástæðan fyrir því að EB110 náði ekki þeim vinsældum sem hann átti skilið er að aðeins ári eftir að hann kom út sendi lítið breskt kappakstursfyrirtæki frá sér sinn fyrsta bíl fyrir almenning. Sá bíll hét McLaren F1 og var hraðskreiðasti framleiðslubíll veraldar um nokkurt skeið og

er enn í dag einn frægasti bíll sögunnar. EB110 tók þátt í Le Mans kappakstrinum og náði fimmta sæti í sínum flokki þrátt fyrir að hafa ekki náð að ljúka keppni.

Bugatti Veyron – Árið 1998, 45 árum eftir að Bugatti var í eigu Frakka, keypti Volkswagen Group merkið. Þess vegna er frekar hæpið að Bugatti Veyron, sem kom út árið 2005, sé í raun talinn franskur bíll. Ég ákvað samt að nefna hann hér því hann fylgir áfram meginreglum Ettore Bugatti auk þess að vera byltingarkenndur bíll. Þegar hann kom út var hann langhraðskreiðasti bíll heims sem þú gast keyrt á götunum. Hann kom með 8 lítra vél sem var með fremur sérstöku sniði, en tvær V8 vélar voru splæstar saman til að mynda W16 vél sem skilaði rúmum þúsund hestöflum með hjálp fjögurra forþjappna. Síðan Veyron kom út hefur hann líklega verið umtalaðasti bíllinn en hann er í dag kominn til ára sinna og hlýtur að fara að styttaast í næsta Bugatti frá Volkswagen Group.

Citroën Traction Avant (1934-1957) – Fyrsti fjöldaframleiddi framhjóladrifni bíllinn ásamt því að vera einn af fyrstu bílum með sjálfstæða fjöðrun á öllum hornum. Einnig var hann einn



Bugatti Veyron



Bugatti Type 35

af fyrstu bílum sem ekki voru byggðir á grind, heldur var styrkurinn í yfirbyggingunni sjálfri.

Citroën Rosalie – Í ljósi þess hversu vinsælar dísilvélar eru í dag þá varð ég að nefna þennan bíl. Þrátt fyrir að Þjóðverjinn Rudolf Diesel hafi fengið einkaleyfi á dísilvélinni árið 1892 þá var fyrsti fjöldaframleiddi bíllinn sem fánlegur var með dísilvél Citroën Rosalie sem kom fram á sjónarsviðið árið 1936.

Citroën 2CV – Fyrir seinni heimsstyrjöld hafði Citroën prófað lítinn hugmyndabíl en þegar stríðið hófst hætti þróunarvinna við hann. Loks árið 1948 kom Citroën 2CV



Citroën Rosalie

út. Hann var ódýr, lítill og sniðugur bíll hugsaður fyrir bæði bændur og borgarbúa. Hann reyndist vera algjör smellur og seldust á árunum 1948-1990 tæpar 9 milljónir eintaka. 2CV var einstaklega vel hannaður. Hann var hugsaður til að vera bæði ódýr í kaupum og rekstri, eyddi litlu eldsneyti og auðvelt var að gera við hann sjálfur. Einnig var hann með mjög góða fjöðrun með mikilli slaglengd sem nýttist bændum mjög vel.

Citroën DS – Þegar DS kom út árið 1955 leit hann allt öðruvísi út en allir aðrir bílar á þeim tíma. Í dag er auðvelt að sjá að það er vegna þess að allir bílar sem á eftir honum komu voru hannað-

ir með DS í huga. DS breytti útliti bíla til frambúðar. Yfirbygging og útlit bílsins var engin tilviljun – hún skilaði hagstæðu loftflæði um bíllinn og minni loftmótstöðu. Einnig var hann fyrsti fjöldaframleiddi bíllinn með diskabremsur sem allir bílar hafa sem staðalbúnað eftir það. Hann var með hálf-sjálfskiptan girkassa með engri kúplingu og vökva- og gasfjöörun sem hækkaði og lækkaði eftir kröfum ökumanns og fjaðraði eins og tófrateppi – eða þannig hefur honum oft verið lýst. Bíllinn getur meira að segja ekið á þremur hjólum því að fjöðrunin stillir sig sjálf eftir aðstæðum og ekki þarf að tjakka bíllinn upp til þess að skipta um dekk.

Stórglæsilegur Ford Mondeo með framúrskarandi aksturseiginleikum frá aðeins **3.990.000 kr.**



NÝR FORD MONDEO

- Ef þú ert að leita að rúmgóðum bíl með framúrskarandi aksturseiginleika, sem jafnframt unun er að horfa á, þá er Ford Mondeo bíllinn.

Stórglæsilegur bíll sem rúmar alla fjölskylduna ásamt öllum farangrinum sem henni fylgir. Ný fjöðrun skilar enn betri aksturseiginleikum og hljóðlátara innra rými.

Veldu á milli 5 dyra eða station. Einnig fáanlegur fjórhjóladrifinn á frábæru verði, eða frá aðeins 5.990.000 kr.

Upplifðu frábæra aksturseiginleika Ford - komdu og prófaðu

FORD MONDEO

BEINSKIPTUR

FRÁ **3.990.000** KR.

SJÁLFSKIPTUR

FRÁ **4.990.000** KR.



ford.is

20 ára afmæli
Ford hjá Brimborg



Öruggur staður til að vera á

Brimborg Reykjavík Brimborg Akureyri
Bíldshöfða 6 Tryggvabraut 5
Sími 515 7000 Sími 515 7050

Nýir og notaðir bílar: Söluveildir eru opnar alla virka daga kl. 9-17 og laugardaga kl. 12-16.
Varahlutaverslun og verkstæðismóttaka er einnig opin laugardaga kl. 12-16.

Ford Mondeo 5 dyra, EcoBoost bensín 125 hð. 6 gra beinskiptur. Eldsneytisnotkun í blönduðum akstri 5,1 l/100 km. CO₂ losun 119 g/km.

Ford Mondeo 5 dyra, EcoBoost bensín 160 hð. Sjálfskiptur. Eldsneytisnotkun í blönduðum akstri 6,3 l/100 km. CO₂ losun 146 g/km.

Ford Mondeo 5 dyra, TDCi dísil 150/180 hð. Sjálfskiptur. Eldsneytisnotkun í blönduðum akstri 4,8 l/100 km. CO₂ losun 125 g/km.

Tökum allar tegundir bíla upp í nýja. Brimborg og Ford áskilja sér rétt til að breyta verði og búnaði án fyrirvara. Útbúnaður getur verið frábrugðinn mynd í auglýsingu.



MÖGNUM ÓDÝRSTA ÚTFÆRSLA GOLF BRENNIR METANGASI

Hver hefði trúað því að hægt væri að fá svo góðan bíl á ríflega 3 milljónir króna, en hér er kominn jafningi annarra útgáfna Volkswagen Golf sem bæði gengur fyrir metani og bensíni og er með 1.300 km drægi.

VOLKSWAGEN GOLF TGI
Finnur Thorlacius Reynsluakstur

Langóðyrasta gerð Volkswagen Golf er metanútgáfa hans, Golf TGI, en hann kostar aðeins 3.090.000 kr. Ég trúði reyndar vart eigin augum þegar ég sá Heklu aug-

lýsa þennan bíl fyrsta skipti og sá verðmiða hans. Ha, er virkilega hægt að fá Golf á rétt ríflega 3 milljónir króna? Þetta varð náttúrulega til þess að ég varð að prófa bílinn og finna út hvort hann væri eins góður og allar þær aðrar gerðir Golf sem ég hef áður reynt. Skýringin á þessu lága verði er að hann brennir bæði metangasi

og bensíni og fellur í 0% vörugjaldsflokk líkt og um rafmagnsbíl væri að ræða. Munurinn á þessum bíl og t.d. rafmagnsútgáfu Golf, þ.e. e-Golf, er sá að miklu ódýrara er að framleiða Metan-Golfinn en e-Golf og innkaupsverðið er miklu lægra sem skilar sér beint til kaupandans. Raunar ættu kaupendur að hafa í huga að þeir

þurfa ekkert endilega að nýta sér metangasið sem bíllinn getur brennt, heldur geta ekið einungis á bensíninu með bros á vör bara vegna verðsins. Það eykur samt enn á ánægjuna að spara sér eldsneytiskostnað þar sem metangasið er enn talsvert ódýrara en bensín og vegna þess að bíllinn er bæði með eldsneytistank fyrir það og 50 lítra bensintank er drægi bílsins mjög mikið.

Með 1.300 km drægi

Vélin í Golf TGI er 1,4 lítra TGI sem skilar 110 hestöflum. Hestaflatalan er ekki með þeim hætti, en upplifunin við akstur hans bendir til allt annars því hann togar jafn mikið og 122 hestafla 1,4 TSI-vélin. Það kom mér verulega á óvart hvað bíllinn var snarpur og í reynsluakstrinum var aðeins ekið á metangasi, því aka hefði þurft æði langt til að klára það, en þá skiptir bíllinn yfir í bruna bensíns. Ekki fannst fyrir því að ekið væri á metangasi og hann er fullt eins aflmikill þannig. Heildardrægi Golf TGI er hreint með ólíkindum, eða 1.300 km og því má næstum aka heilan hring um landið án þess að fylla. Við reynsluakstur bílsins var ég í raun alltaf að bíða eftir því að finna hvort þessi nýja útgáfa Golf væri frábrugðin eða verri öðrum gríðargóðum útgáfum hans. En það bara fannst aldrei fyrir því, hann er bara alveg jafn góður, með sömu góðu akstursegingleikana og alveg eins að innan. Það eina sem er frábrugðið er að það eru tveir eldsneytismælur. Svo er enginn munur á búnaði og í „venjulegum“ Golf og sömu valmöguleikar á aukahlutum. Talandi um aðrar gerðir Golf þá eru þær nánast óteljandi, með bensín- og dísilvélinum, sem tvinnbíll, rafmagnsbíll og nú metanbíll. Auk þess fæst hann sem aflmikill GTI-bíll og nánast sem ofurbíll í R-útgáfunni. Útgáfunar á Golf í verð-

lista Heklu eru 28 og ekki dæmi um annað eins.

Hljóðlát og þýðgeng vél

Golf TGI er nú fyrsta skipti fáanlegur af þessari sjöundu kynslóð Golf og var hann fyrst kynntur á bílasýningunni í Frankfurt, sem nú er nýafstaðin. Engu að síður er bíllinn kominn til Íslands. Áður framleiddi Volkswagen Passat í metan-útfærslu, en er nú hætt því og hefur snúið sér að Golf. Undir Volkswagen-regnhlífinni eru reyndar tveir aðrir bílar með sömu tækni, Audi A3 G-Tron og Skoda Octavia G-Tec og er Octavian líka fáanleg hjá Heklu. Athygli vekur hvað vélin í Golf TGI er hljóðlát og þýðgeng og talsverður munur á henni og dísilvélinum og einskis titrings gættir í bílnum. Þar sem bíllinn er 170 kílóum þyngri en í Golf með hefðbundnu 1,4 l TSI-bensínvélinni er hann þyngri í upptaki og er þrátt fyrir sitt ágæta tog yfir 10 sekúndur í hundraði, en samt finnst manni aldrei skorta afl við inngjöf. Merkilega lítið finnst hins vegar fyrir þyngdinni í akstri og virðist sem þyngdarreifingin í bílnum bjargi því og rásfesta hans er mjög góð og leggja má talsvert mikið á bílinn áður en hann missir grip. Allt er mjög traust í bílnum og þétt og veghljóð lítið og hreint merkilegt að aka svo góðum bíl sem ekki kostar meira en þetta. Það er vafalaust að þakka hve mikið hefur verið lagt í þróun Golf í öllum sínum gerðum, enda ástæða til fyrir bíl sem selst í meira en milljón eintökum á ári um allan heim.

Frábær DSG-sjálfskipting

Hægt er að fá Golf TGI bæði með 6 girra beinskíptingu og 7 girra DSG sjálfskiptingu með tveimur kúplingum og þannig var reynsluakstur bíllinn. Þessi DSG-skipting er alveg frábær og þó svo gaman sé að fá ekki stærri bíl en þetta beinskíptan þá er DSG-sjálfskipting svo

JEPPADEKK
fyrir íslenskar aðstæður

Kletthálsi 3 | 110 Reykjavík | 540 4900 | www.arctictrucks.is

VOLKSWAGEN GOLF TGI

1,4 l bensínvél, 110 hestöfl
Framhjóladrif
Eyðsla 3,4 l/100 km
 í bl. akstri
Mengun 92 g/km CO₂

Hröðun 10,9 sek.
Hámarkshraði 195 km/klst.
Verð 3.090.000 kr.
Umboð Hekla



- Lítið skottrými
- Upptak



- Verð
- Drægi
- Aksturseginnleikar
- Lágur rekstrar-kostnaður

frábær að varla er hægt annað en mæla með bílnum þannig. Metantankurinn tekur aðeins af skottrými bílsins og tapar hann 89 lítrum þess vegna. Samt er það þokkalegt með 291 lítra rými. Bíllinn er álíka vel búinn að innan og jafn flottur og aðrir Golf-bílar en of langt mál er að telja það upp hér og rétt að benda fólki bara á að skoða þennan kostagrip sem kostar svona fáránlega lítið, þökk sé vörugjaldsleysi umhverfsvænna bíla. Svo þykir mörgum einmitt góð tilhugsun að eiga slíka bíla og vernda náttúruna í leiðinni.



Bæði bensín- og metanmælir eru í mælaborðinu

Golf TGI er í engu frábrugðinn öðrum Golf-bílum að innan



Óvenjulegt er um að litast í vélarhúsinu



NOTAÐIR BÍLAR



KIA Sportage EX 4WD.

Skr. 01.2015, ekinn 50 Þ.KM, dísel, sjálfskiptur, leður, bakkmyndavél o.fl..
Verð 5.750.000.
 Rnr.101043.



SUZUKI Grand Vitara Premium.

Skr. 06.2011, ekinn 80 Þ.KM, bensín, sjálfsk.
Verð 3.390.000.
 Rnr.100823.



SUZUKI Swift GL 4x4.

Skr. 06.2014, ekinn 39 Þ.KM, bensín, 5 girar.
Verð 2.490.000.
 Rnr.101007.



SUZUKI Jimny JLX.

Skr. 06.2012, ekinn 82 Þ.KM, bensín, 5 girar.
Verð 2.250.000.
 Rnr.100826.



TOYOTA Auris Terra.

Skr. 05.2011, ekinn 42 Þ.KM, bensín, 6 girar.
Verð 2.150.000.
 Rnr.100991.



TOYOTA Yaris Sol.

Skr. 06.2011, ekinn 93 Þ.KM, bensín, 6 girar.
Verð 1.790.000.
 Rnr.101021.



SUZUKI Grand Vitara Luxury.

Skr. 06.2010, ekinn 96 Þ.KM, bensín, sjálfskiptur, leður, sóllúga.
Verð 3.100.000.
 Rnr.100352.



NISSAN Qashqai SE.

Skr. 04.2011, ekinn 143 Þ.KM, bensín, sjálfskiptur.
Verð 2.750.000.
 Rnr.100849.



NISSAN Navara 4WD Double Cab AT LE.

Skr. 07.2006, ekinn 192 Þ.KM, dísel, 33" dekk, sjálfskiptur, pallhús, dráttarbeisli.
Verð 1.880.000.
 Rnr.101039.



Komdu og skoðaðu úrvalið

40 ÍSLENDINGAR FARA Á DAYTONA TURKEY RUN Í NÆSTA MÁNUÐI

Vænn Íslendingahópur hefur farið á hátíðina í 18 ár í röð og stærstur var hann 145 manns.

Í átjándra skiptið í röð ætla hópur Íslendinga að fara á hina mögnuðu bíladaga Daytona Turkey Run sem haldnir eru í Daytona í Flórída í nóvember á hverju ári. Ávallt fer vænn hópur Íslendinga á þessa hátíð. Stærstur var hópurinn árið 2008 en 145 landar fóru á hátíðina, en 75 manns fóru í fyrra. Öll þessi 18 ár hefur Sigurður Óskar Lárusson, starfsmaður Frumherja, farið fyrir hópnum og myndaði hann strax samstarf við Icelandair. Það hefur tryggt hófstíllt verð í þessar ferðir.

Mekka fornbílaáhugamanna

Nú í ár er um bæði 11 og 15 daga ferð að velja og kostar sú styttri rétt ríflega 200.000 kr. með öllu, hóteltgistingu, samgöngum á milli staða og miðum á hátíðina. Fyrstu árin var boðið uppá 8 daga ferðir, en síðan urðu þær lengri, ekki síst svo að þátttakendur gætu einn-

ig nýtt sér lágt verð í Bandaríkjunum fyrir jólaínkaupin, en komið er heim í byrjun desember. Turkey Run er algjör Mekka fornbílaáhugamanna. Í ár er 42. árið sem hún er haldin og fjöldi sýningarbíla er yfirleitt í kringum 6.000 og og fjöldi gesta um og yfir 100.000 á dag. Sýningin stendur yfir í 4 daga og hefst á þakkargjörðardaginn.

Ekki síður kvennaferð

Fyrstu árin var algengt að karlmenn væru í miklum meirihluta héðan en það breyttist fljótt, karlmennirnir sáu að þessi ferð var ekki síður fyrir maka þeirra. Í samtali við Sigurð sagði hann: „Það er ekki erfitt að eyða klukkustundum saman á sýningunni hvort sem er að skoða bílana, spjalla við sýnendur og ekki síst að grúska í varahlutabásunum. En það er mikill fjöldi söluaðila á svæðinu, bæði með nýja

og notaða hluti. Algengt er að menn séu búnir að panta sér hluti áður en þeir fara út og kippa þeim upp á sýningunni, en þá er um að ræða sérpantanir á nýjum hlutum. Þá er mikill fjöldi sem safnast saman við verslunarmiðstöð á plani sem heitir Bel Air Plaza. Þar er verið að sýna sig og sjá aðra og sýna fallegu bílana sína og jafnvel að selja þá.

Íslendingarnir vakið mikla athygli

Íslendingahópurinn hefur ávallt vakið mikla athygli á Daytona og ætla ferðamálaráð þar í bæ að gefa okkar fólki smá „welcome“-gjöf og spennandi verður að sjá hver hún verður,“ sagði Sigurður. Þau eru agndofa yfir að við séum að koma í 18. sinn og dvelja á Daytona í allt að viku í senn og lengur í heildina. Ferðin byrjar í Orlando og gisti á Rosen Inn at Pointe þar í bæ. Það er gífurlegt líf þar í kring, fullt af söfn-



Turkey Run í Daytona í Flórída.

um, matsölustöðum, stutt í alla garða, stutt í útsöluverslunarmiðstöð, Florida Mall og endalausa afþreyingu. Síðan verður farið til Daytona og dvalið á Holiday Inn sem stendur við

A1A strandgötuna. Stærsta útsala ársins hefst seint að kvöldi þakkargjörðardags og ekki slæmt að huga að jólaínkaupunum í leiðinni,“ sagði Sigurður að lokum.

HVAÐ FÉKK VOLKSWAGEN TIL AÐ SVINDLA?

Miklu afli, lítilli eyðslu og lítilli mengun er torvelt að ná með dísilvélum. Auk þess er mengunarvarnarbúnaður mjög dýr.

Margir velja því vafalaust fyrir sér hvað rak Volkswagen til þess að svindla svo gróflega á mengunarreglum þeim sem bílasmiðum eru settar í Bandaríkjunum og víðar. Fyrir því hljóta að vera góðar og gildar ástæður þó segja meggi að aldrei séu gildar ástæður til að svindla. Þegar þróun dísilvéla stóð sem hæst og heimurinn var sem meðtækilegastur fyrir dísilvélar og litla eyðslu þeirra stóð Volkswagen frammi fyrir afar lítilli sölu dísilbíla í Bandaríkjunum og reyndar almennt fremur dræmri sölu þar. Því þurfti fyrirtækið að bjóða markaðnum þar upp á einstök sölurök. Auðvitað hljómaði það vel að aflmiklar dísilvélar þeirra menguðu mjög lítið. Þær eyddu líka mjög litlu og auk þess voru bílar þeirra á mjög hagstæðu verði og verð dísilólú var lágt. Pottþétt formúla til að selja bíla, bara ef það hefði nú verið satt.

Átti að koma dísilbílum á kortið í Bandaríkjunum

Volkswagen fullyrta að fyrirtækinu hefði tekist að framleiða dísilvélar sem eyddu 90% af sótmengun þeirra með fullkomnum mengunarvarnarbúnaði. Haft var eftir yfirmanni vélaframleiðslu Volkswagen árið 2008 að með þessari nýju tækni væri komin fram vél sem myndi koma sölu dísilbíla verulega á kortið í Bandaríkjunum. Ef mengunarvarnarbúnaður þeirra hefði alltaf verið í gangi og ekki slökkt á honum í almennum akstri hefði bæði eyðslan og mengunin rokið upp og það sem fullyrt hefði verið í auglýsingum hefði engan veginn staðist. Ef slökknáði á mengunarvarnarbúnaðinum, rétt eins og svindlhugbúnaðurinn einmitt gerði í venjulegum



Dísilvél frá Volkswagen.

akstri, jókst mengunin hins vegar og varð allt að 20 sinnum meiri í tilfalli Volkswagen Passat og 35 sinnum meiri í tilfalli Volkswagen Jetta, eins og próffessorar og nemendur í West Virginia-háskólanum fundu út.

Mjög dýr mengunarvarnarbúnaður

Vandinn við smíði dísilvéla sem hlíta öllum þeim ströngu mengunarreglum sem bílasmiðum eru settar er líka sá að mjög dýrt er að útbúa þann búnað sem dugur. Með Euro5-stöðlunum kostar það um 700 evrur í hvern bíl, eða um 100.000 kr. En með Euro6-staðlinum er kostnaðurinn kominn upp í 1.300 evrur eða tæplega 190.000 kr. Þessi kostnaður er orðinn svo hár að samkeppnin við bensínbíla er orðin fremur óraunhæf. Þessi vandi með dísilvélar sem nú verður heimsbyggðinni æ ljósari mun líklega gera það að verkum að dísilbílar munu fara nokkuð hallloka í samkeppninni við bensínbíla.

Fyrirsjáanleg fækkun bíla með dísilvélar

Því má búast við því að bílaframleiðendur fækki þeim bílgerðum mjög sem eru með dísilvélar, en það gerist ekki á einni nóttu. Sala þeirra gæti farið hratt niður eingöngu vegna þeirrar slæmu umræðu sem dísilvélar hafa fengið í kjölfar hneykslis Volkswagen.

MERCEDES BENZ MEÐ ÓRAUNHÆFUSTU EYÐSLUTÖLURNAR

Bílaframleiðendur taka flestir undir samræmdar mælingar óháðs aðila. Einblínt hefur verið á koltvísýringslosun en mun hættulegri sótmengun dísilbíla hefur gleymst á meðan.

Í árlegum mælingum Transport & Environment á eyðslumælingum nýrra bíla kom Mercedes Benz verst út allra bílaframleiðenda hvað varðar mismun á raunverulegri og uppgefinni eyðslu bíla þeirra. Bílar Mercedes Benz eyða að meðaltali 48% meira eldsneyti en uppgæfið er og bílgerðirnar Mercedes Benz A-, C- og E-Class mælast með meira en 50% meiri eyðslu en framleiðandi þeirra gefur upp. Er þetta annað árið í röð sem Mercedes Benz fær þennan vafasama titil hjá T&E, en stofnunin birti sína árlegu skýrslu seint í síðasta mánuði. Aðrir bílaframleiðendur koma ekki mikið betur út í skýrslunni og bílgerðirnar BMW 5 og Peugeot 308 mældust með rétt undir 50% meiri eyðslu en uppgæfin er af framleiðendum þeirra. Þegar allur bílaiðnaðurinn er skoðaður í dag kemur í ljós að eyðsla bíla er að meðaltali 40% meiri en uppgæfin eyðsla þeirra. Þessi tala var aðeins 8% árið 2001 og því hafa vinnubrögð bílaframleiðenda mikið breyst til hins verra á þessum 14 árum. Transport & Environment, sem er með höfuðstöðvar í Brussel í Belgíu, segir að niðurstöður mælinga þeirra hafa ekki fengið þá athygli á undanföllum árum sem ástæða væri til og munurinn á uppgæfinni eyðslu nýrra bíla og raunverulegri eyðslu þeirra væri svo sláandi að ekki væri við unað. Því meggi segja að svindl Volkswagen nú væri í raun sá toppur á ísjakanum sem stæði upp úr vatnsyfirborðinu, annað væri enn falið.

Evrópusambandið að vakna

Svo virðist þó sem reglugerðabatterið í Evrópusambandinu



Að meðaltali menga bílar 40% meira en bílaframleiðendur gefa upp.

hafi loks vaknað af þyrnirósarsvefni sínum og krefjst nú strangari eða öllu heldur réttari mælinga á evrópskum bílum og að þær verði að minnsta kosti jafn strangar og í Bandaríkjunum. Hjá Sameinuðu þjóðunum er nú gerð sú krafa að mælingar á öllum nýjum bílum heimsins verði samræmd. Annað sé ekkert vit þar sem bílar flæði um heim allan frá öllum heimshornum. Í þessari nýlegu skýrslu T&E er áherslan á eyðslu bíla og losun koldíoxíðs (CO₂). Hún tekur ekki til mælinga á þeim nituroxíðsamböndum (NO_x), eða sóti, sem dísilbílar gefa frá sér og því frávikum sem er frá raunveruleikanum og uppgæfinni losun frá framleiðendum. Koldíoxíð er talið aðal áhrifavaldur hnattrænnar hlýnunar en ekki skaðlegt fólki með beinum hætti. Annað á við um nituroxíðsamböndin, en þau eru skaðleg öndunarfarum fólks og krabbameinsvaldandi að auki.

Einblínt á koltvísýring en sótinu gleymt

Því hafa mælingar T&E verið gagnrýndar fyrir það að einblína um of á koldíoxíðlosun, en kanna ekki þá mengun sem með beinum hætti er lífshættuleg fólki, nituroxíðmenguninni. Mercedes Benz hefur gagnrýnt T&E fyrir að greina ekki frá því hvernig mælingar þeirra eru nákvæmlega framkvæmdar og því sé ekki hægt að taka niðurstöður þeirra alvarlega. Mercedes Benz segist styðja samræmdar mælingar óháðs aðila, en þó þannig að aðferðafræði þess aðila verði öllum kunn. Undir það tekur PSA/Peugeot-Citroën, en mælingar á bílum franska framleiðandans komu einna best út í könnun T&E að þessu sinni. BMW hefur einnig tekið undir að rétt sé að samræma mælingar allra bíla, þær skuli framkvæmdar af óháðum opinberum aðila og í þeim verði aðstæður við mælingar sem líkastar raunverulegum aðstæðum í akstri.

Lykill að hagkvæmni

Lykill býður upp á fjölmargar leiðir til fjármögnunar á bílum og atvinnutækjum til einstaklinga og fyrirtækja - sniðnar að þörfum hvers og eins.

Flotaleiga



Lykill leigir bílaflota til fyrirtækja með tilheyrandi þjónustu og tekur svo við honum aftur að leigutíma loknum. Fyrirtækin njóta stærðarhagkvæmni Lykils.

1

Þú finnur bíla sem henta þínum rekstri.

2

Lykill sér um kaup og rekstur bílanna.

3

Leigugreiðslan er **föst fjárhæð allan leigutímann** og því engin áhætta af verðbólgu eða gengi krónunnar.

Lykilleiga



Lykill býður þér að leigja bíl í stað þess að kaupa og lágmarka bæði kostnað og áhættu við rekstur bílsins.

1

Þú **velur bíl** í samráði við okkur.

2

Leigusamningur getur verið **12-36 mánaða** langur.

3

Leigugreiðslan er **föst fjárhæð allan leigutímann** og því engin áhætta af verðbólgu eða gengi krónunnar.

Lykillán



Einfalt og þægilegt skuldabréfaform sem hægt er að fá til fjármögnunar bifreiðar eða skráningarskylds tækis.

1

Þú **velur bíl** eða tæki í samráði við okkur.

2

Lánstími nýrra og notaðra bifreiða getur verið **allt að 7 ár**.

3

Lánin eru óverðtryggð með breytilegum vöxtum.

Lykilsamningur



Kaupleigusamningur sem hægt er að fá til fjármögnunar bifreiðar eða skráningarskylds tækis.

1

Þú **velur bíl** eða tæki.

2

Lánstími nýrra og notaðra bifreiða getur verið **allt að 7 ár**.

3

Samningarnir eru óverðtryggðir með breytilegum vöxtum.

Kostir Lykils

Lánshlutfall allt að 90% á nýjum bílum.

Lánshlutfall allt að 80% á notuðum bílum.

Fjármögnun sem hentar þínum þörfum.

Alla jafna er ekki gerð krafa um frekari tryggingu fyrir fjármögnuninni en tækið sjálft.

Góð þjónusta og hagstæð kjör.

TOYOTA AVENSIS

1,8 l bensínvél, 147 hestöfl
Framhjóladrif
Eyðsla 6,0 l/100 km
 í bl. akstri
Mengun 140 g/km CO₂

Hröðun 9,4 sek.
Hámarkshraði 200 km/klst.
Verð 3.970.000 kr.
Umboð Toyota á Íslandi



- Skortir sportlega eiginleika
- Best útbúnu útfærslur dýrar



- Rými
- Áreiðanleiki
- Ljúfur í akstri
- Gott verð



UPPFÆRÐUR AVENSIS SNIÐINN AÐ STÆRRI FJÖLSKYLDUM

Toyota Avensis má fá á 3.970.000 kr. í Live-útfærslu með 1,8 lítra bensínvél og beinskiptan. Vart getur það talist hátt verð fyrir stóran bíl sem er þó ágætlega búinn.

TOYOTA AVENSIS

Finnur Thorlacius reynsluekur

Toyota Avensis er bíl sem seldist einkar vel á Íslandi á árum áður þegar markaðurinn fyrir stærri fjölskíla blómstraði. Eftir efnahagshrunið hafa hins vegar smærri fjölskílar og jeppingar að mestu tekið við magnsölu, en með bættum efnahag er nú aftur farið að gæta sölu á stærri fjölskílum. Toyota Avensis er í stærðarflokki með Ford Mondeo, Volkswagen Passat, Skoda Octavia, Mazda6 og öðrum vinsælum bílum sem seljast í miklu magni um heim allan. Í þessum flokki bíla er því mikil samkeppni. Allir eiga þeir það sammerkt að vera vel heppnaðir og Toyota Avensis þar á meðal. Þar fara rúmmiklir bílar sem fara vel með fjölskyldur og heppi-legir fyrir stærri gerðir þeirra, ekki síst þeirra ferðaglöðu. Verð þeirra flestra í sínum ódýrustu útfærslum er rétt undir 4 milljónum og það getur vart talist tilviljun að þeir eru allir á svo til sama verðinu. Toyota Avensis má fá á 3.970.000 kr. í Live-útfærslu með 1,8 lítra bensínvél og beinskiptan. Vart getur það talist hátt verð fyrir stóran bíl sem er þó ágætlega búinn. Hann er framleiddur í Evrópu, nánar tiltekið í Bretlandi, er sniðinn að þörfum Evrópubúa og hefur selst í 1,7 milljónum eintaka í álfunni.

Andlitslyfting á þriðju kynslóð

Toyota Avensis er nú af þriðju kynslóð, en í ár er hann kominn andlitslyftur og enn meira hlaðinn tækninýjungum. Þegar Avensis kom fyrst á markað árið 1997 leysti hann af velli Toyota Carina, sem margir muna eftir og seldist mjög vel á Íslandi.

Hann var greinilega ágætlega smíðaður bíl, líkt og Avensis, því enn má sjá eintök af honum á götum landsins. Talandi um endingu Toyota-bíla þá þarf líklega ekki að kynna hana fyrir Íslendingum, en þeir eru kunnir fyrir mjög góða endingu, litla bilanatiðni og hátt endursölverð og því má einnig búast við í tilfelli Avensis. Toyota býður nú Avensis með tveimur vélarkostum, 1,8 lítra bensínvél sem er 147 hestöfl og 1,6 lítra dísilvél sem afkastar 112 hestöflum. Til prófunar var bensínbíllinn með sjálfskiptingu og það í „sedan“-útfærslu. Avensis má sem fyrr einnig fá í langbaksútfærslu og búast má við því að hann seljist í meira magni, en með því er kominn bíl með mikla flutningsgetu.

Litlar breytingar að utan en meiri að innan

Avensis hefur ekki breyst ýkja mikið með andlitslyftingunni nú, en þó er hún greinanleg og bíllinn hefur fengið LED-aðalljós. Breytingin að innan er miklu meiri og vel hefur tekist til hjá Toyota þar og meiri lúxustilfinning til staðar. Sætin eru nú miklu betri og sérhönnuð fyrir lengri ferðir, auk þess sem þau eru miklu flottari útlits. Mælaborðið hefur einnig tekið jákvæðum stakkaskiptum, en eins og ávallt virðist allt vel smíðað og traustvekjandi þó efnisvalið mætti vera ríkulegra. Átta tommu snerti-aðgerðaskjár er fyrir miðju mælaborðinu og auðvelt var að læra á allt þar. Mælur bak við stýri eru miklu flottari og vel útlitandi upplýsingaskjár á milli hraðamælis og snúningshraðamælis. Allt er einfaldlega uppsett og því auðvelt að læra á stjórnstækin á stuttum tíma, en það er sammerkt öðrum Toyota-bílum. Eftirtektarvert var hve vel hefur tekist til við ein-

angrun bílsins og mikil bót þar á ferð og meira að segja miðstöðin var orðin miklu hljóðlátari. Vel er hægt að missa sig í að útbúa bíllinn flottustu innréttingunni með flestum tækninýjungunum, en hafa skal í huga að þá hækkar verðið hratt. Dýrasta útgáfan, TS Premium, með sömu vél og sjálfskiptur kostar 6.190.000 kr. og það er 56% dýrari bíll en grunngerðin, 2,22 milljónum dýrari og tæplega réttlætalegt.

Ljúfur og áreynslulaus akstur

Akstur Avensis er afar ljúfur og áreynslulaus og það má meira að segja taka hressilega á bílnum sér til skemmtunar. Hann er þó ekki með mestu aksturshæfnina í sínum stærðarflokki og leggja má meira á suma af keppinautum hans. Það var heldur aldrei mein-ingin hjá Toyota að búa til stórkostlega aksturshæfan bíl með Avensis, til þess smíðuðu þeir líklega GT86-sportbíllinn skemmtilega. Avensis á fyrst og fremst að fara vel með ökumann og farþega hans. Stýring bílsins er nákvæm og hann fer fullkomlega þangað sem til er atlast en tilfinningin fyrir akstrinum er ekki mjög beintengd ökumanni og er því dálítið vélræn. Eitthvað sem ætti að henta mjög mörgum, en flestir gera einmitt þá kröfu að bíllinn einfaldlega hljóði sér og að aksturinn sé ljúfur og ekki alltof sportlegur. Þetta uppfyllir Avensis af stakri þryði. Uppfærð 1,8 lítra vélin eyðir nú hálfum lítra minna en forverinn og uppefnið eyðsla í blönduðum akstri er 6,0 lítrar. Með henni fer bíllinn í 100 á 9,4 sekúndum og hámarkshraðinn er 200 km/klst. Nýuppfærður Avensis er álitlegur kostur fyrir þá sem kjósa áreiðanlegan stóran bíl sem uppfyllir flestar þarfir og býðst auk þess á afar viðráðanlegu verði.



Ein mesta útlitsbreytingin er fölginn í nýjum LED aðalljósum



Mælaborðið hefur tekið jákvæðum stakkaskiptum



Sætin eru nú miklu betri og sérhönnuð fyrir lengri ferðir

TOYO TIRES
dríven to perform

**SKIPTU
Í DAG!**
TOYO TIRES
dríven to perform



Lendir þú í biðröð í haust?

Toyo harðskeljadekkin eru ekki nagladekk og mega fara undir bílinn strax!

Eitt er öruggt; veturinn kemur og þegar hann kemur gerist það með hveli. Flestir hafa nóg annað við tímann að gera en að standa í biðröðum. Notkun á Toyo harðskeljadekkjum er ekki bundin við ákveðnar dagsetningar og þau mega því fara undir bílinn strax.

Toyo harðskeljadekkin hafa fyrir löngu sannað sig við íslenskar aðstæður. Þau eru einstaklega gripsterk, hljóðlát og umhverfisvæn.



UMBODSMENN
UM LAND ALLT

**Bil-úð
Benna**
590 2045 | BENNI.IS

Tangarhöfði 15
110 Reykjavík
590 2045

Fiskislóð 30
101 Reykjavík
561 4110

Grjótháls 10
110 Reykjavík
561 4210

Lyngási 8
210 Garðabæ
565 8600

Njarðarbraut 9
260 Reykjanesbæ
420 3333

NESDEKK



Thongchai Jaidee stoltur með sigurveðlaunin.

Fyrsta Porsche Open mótið

TaílenSKI golfleikarinn Thongchai Jaidee er fyrsti sigurvegari Porsche European Open mótsins sem háð var á einum róm- aðasta golfvelli Evrópu í Bad Griesbach í Þýskalandi, dagana 24. til 27. september sl. Thongchai hafði forystu við upphaf lokadags mótsins, sem stóð yfir í fjóra daga. Englendingurinn Graeme Storm veitti honum harða keppni, en Taílendingurinn gerði allt rétt og landaði sigri á fyrsta Porsche European Open golfmóti sem haldið er, á 17 undir pari vallarins. Aðeins munaði einu höggi á þeim tveim. Svíinn Swede Pelle Edberg varð síðan í þriðja sæti.

Yfir 25 þúsund manns fylgdust með þessa keppnisdaga mótsins og notuðu margir tækifærið og reynsluóku Porsche á mótssvæðinu. Stjórnendur Porsche lýstu mikilli ánægju með hvernig til tókst með fyrstu meiriháttar innkomu fyrirtækisins á vettvang golfþróttarinnar. „Hér mátti sjá golf leikið eins og það gerist best í heiminum og ljóst að Porsche mun halda áfram að gera sig gildandi á þessu leiksviði í framtíðinni,“ sagði Bernhard Maier, sölustjóri Porsche AG, meðal annars, þegar hann afhenti taílenka sigurvegaranum bikarinn eftirsótt. „Porsche og golf eiga svo ótalmargt sameiginlegt.“



Ford Expedition.

Næsti Ford Expedition úr áli

Ford markaði stór spor í sína sögu með nýjum F-150 pallbíl sem smíðaður er að mestu úr áli. Honum hefur svo verið fylgt á eftir með Super Duty- og Raptor-útgáfum bílsins og þá er komið að þeim næsta, Ford Expedition. Ford virðist ætla að byrja álinnreiðina í bíla sína í sínum stærstu bílum þar sem með því er hægt að létta þessa áður mjög þungu bíla meira en með minni bílana og spara meira eldsneyti. Lincoln-fyrirtækið, sem er í eigu Ford, hefur lengi boðið systurbíl Expedition, Lincoln Navigator, og hann verður sá næsti sem smíðaður verður að mestu úr áli. Nýr Expedition erfir sumpart nýtt útlit F-150 pallbílsins, en heldur áfram afar kassalaga útliti sínu. Ford Expedition er einn stórvaxnasti jeppi sem hægt er að fá, en hann fær þó heilmikla samkeppni frá álíka stórum Chevrolet Tahoe og Suburban og GMC Yukon, en nú mun hann brátt hafa það fram yfir þá að vera léttbyggður álbíll sem væntanlega mun eyða talsvert minna eldsneyti.

Volkswagen svipt Green Car of the Year verðlaunum

Þeim hjá bílatímaritinu Green Car Journal var ekki beint skemmt með fréttunum af dísilvélasvindli Volkswagen og hefur tilkynnt að Volkswagen hafi verið svipt þeim verðlaunum sem tímaritið hafði veitt þeim fyrir lítið mengandi og eyðslugranna bíla sína. Það voru Volkswagen Jetta TDI árið 2009 og Audi A3 TDI árið 2010 sem fengu þessi verðlaun, en nú hefur Volkswagen verið svipt þeim. Þetta er í fyrsta skipti sem Green Car Journal hefur svipt bílaframleiðanda áður veittum verðlaunum. Ritstjóri þess sagði að þessi svipting ætti samt ekki að varpa rýrð á aðra þá sem framleitt hafa eyðslugranna og lítt mengandi dísilbíla og verið verðlaunaðir fyrir þá, en það væri bara ekki stætt á því að láta Volkswagen halda þessum titlum í ljósi þess svindls sem bjó að baki.



Volkswagen Jetta.



www.krokur.net
522 4600

Taktu Krók á leiðarenda

Krókur er fyrirtæki sem að hefur sérhæft sig í flutningum og björgun ökutækja. Félagið rekur einnig þjónustumiðstöð fyrir tjónaökutæki þar sem veitt er ahlíða þjónusta í meðhöndlun tjónabifreiða og annarra bifreiða samkvæmt óskum viðskiptavina.

Krókur býður m.a. uppá:

- Starfsmenn sem eru þjálfaðir og reyndir í bíla- og tækjaflutningum



KRÓKUR
á þinni leið

Suðurhraun 3, 210 Garðabær