

MOTOR & SPORT

TÍMARIT UM BÍLA, MÓTORHJÓL, VÉLSLEDA, BÁTA & MÓTORSPORT.

MERCEDIS BENS GLK



Moto Cross 2012



VW GOLF



FLASS

NÚMER 1 Í TÓNLIST



SINDRI BM
Tónlistarstjóri
FLASS 104,5

GO-KART



LÍTID RACE

- 5 MÍN UPPHITUN
- 5 TÍMATAKA
- 20 HRINGJA KEPPNI
- TÍMAR PRENTAÐIR ÚT FYRIR ALLA

6.900 KR

facebook.com/Gokart.is



GO-KART BRAUTIN Í GARDABÆ
771-2221 WWW.GOKART.IS

DRÁTTARBÍLAÞJÓNUSTA

Flytjum bifreiðar • Opnum læsta bíla



Björn Gíslason

Sími: 892 3450 & 554 0305

MOTOR & SPORT

TÍMARIT UM BÍLA, MÓTORHJÓL, VÉLSLEÐA, BÁTA & MÓTORSPORT.

Útgefandi Mótör og Sport ehf.
Laufbrekku 24. Kópavogi.

Ritstjóri og ábyrgðarmaður:
Hálf dán Sigurjónsson.

Höfundar efnis í þessu blaði:

Haukur Svavarsson.
Hálf dán Sigurjónsson.
Sveinbjörn Hrafnsson.

Ljósmyndir.
BMW Press Club.
Guðbjörg Marta Guðjónsdóttir.
Guðni Ágústsson.
Ívar Helgi Grímsson.
Axel Darri Þórhallsson.
Heiðar Lárusson.
Sveinbjörn Sveinbjörnsson.
Motosport.is
Hálf dán Sigurjónsson.

Þá er þetta fyrsta tölublað á nýju ári að líta dagsins ljós. Við höldum okkar striki þó svo að vegna óviðráðanlegra orsaka sé blaðið ý þynnra lagi annan mánuðinn í röð. Við vonum þó að næsta blað verði veigameira.

Við fengum ekki allt það efni sem við höfðum vonast til að fá margra hluta vegna, en við bætum það upp með góðu efni sem við náðum í núna í janúar og þar með er prófun á VW Golf 2013.

Þá erum við með úrslitatöflu úr Motocross auk flottra mynda og stóra og mikla grein um BMW M bílana. Þá erum við með smá hugleiðingu frá umferðarstofu, en þeir munu verða með innslög í komandi blöð.

Í næstu blöðum ætlum við að halda okkar striki og halda áfram að prófa nýja bíla.

Við slepptum Muscle car mánaðarinnis í þetta skipti en sá dálkur verður hjá okkur í næsta blaði auk nýrra þ.átta sem við erum að leggja loka hönd á núna.

Þá verðum við með keppnis og atburðadagatöl ársins hjá akstursklúbbum og akstursíþróttaklúbbum en mikið verður um að vera í mótorsportinu í sumar.

Þá er gríðarlega mikið um að nýir og breyttir bílar séu að skjóttu upp kollinum hjá bílaumboðunum og erum við að sjá nýjann RAV4, Ford Kuga, og nýjan SantaFe svo eitthvað sé nefnt.

Þá ætlum við að taka púlsinn á rafbílnum og þeim bílum sem nota "öðruvísi eldsneyti" og reyna að fylgjast með þeirri þróun.

VIÐ ætlum að bridda upp á ýmsum nýngum í komandi blöðum og erum bjartsín á komandi sumar og árið 2013.

Hálf dán Sigurjónsson.

SKIPTU UM SKOÐUN

Það er ódýrara.



TÉKKLAND
Bifreiðaskoðun

Tékkland	8.945
Aðalskoðun	9.840
Frumherji	9.600

Samanburður á verðskrá aðalskoðunar bifreiða undir 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd, skv. vefsíðum fyrirtækjanna 1. janúar 2013

Mercedes Benz GLK

Í síðasta blaði reynsluókum við Chevrolet Captiva. Þar sem vetur ríkir erum við enn á slóðum jepplinganna, enda slíkir bílar óneitanlega hentugir við íslenskar aðstæður. Að þessu sinni varð fyrir valinu Mercedes Benz GLK. Þessir tveir bílar eru sjálf-sagt ekki keppinautur í hugum fólks; Chevroletinn í ódýrari enda jepplingaflórunnar, hagkvæmur og



notadrjúgur en Benzinn ímynd lúxuss, íburðar og gæða. Ekki eru þeir þó að öllu ólíkir, sama stærð, svipaðar driflínur á pappírnum en verðmunurinn er nokkur; Chevroletinn frá 6,4 millj. samanborið við 7,7 millj. fyrir Benzinn í ódýrustu útgáfu. Ekki er meiningin að bera þessa tvo bíla saman með nokkrum hætti, en þeir, sem lásu greinina um Captivuna í síðasta blaði geta haft þetta í huga við lestur þessarar.

Fyrsta kynslóð smájeppa frá Mercedes Benz, GLK, sem kom á markað 2008 átti að höfða til kaupenda, sem vildu „jeppalegan“ bíl, sem samt væri lítið fyrirferðarmeiri í borgarumferð en millistór fólksbíll. Þessi gerð bíla, sem gjarna hafa verið kallaðir „jepplingar“ má segja að Toyota hafi fundið upp með fyrstu kynslóð af RAV4, sem kom á markað 1994. BMW varð fyrstur þýsku eðalbílaframleiðendanna til að reyna við þennan markað með X3 2003 og Audi og Benz fylgdu síðan í kjölfarið með Q5 og GLK 2008. Þess má til gamans geta að GLK kom fyrst fyrir almenningssjónir í kvikmyndinni „Sex and the City“ þar sem Samantha Jones sést hlaða bílinn lúxusvarningi og aka síðan af stað. Atriðið tekur heilar 16 sek. Maður veltir fyrir sér hvort þetta hafi átt að gefa til kynna til hvaða markhóps Mercedes vildi höfða með bílnum. Alla vega hef ég alltaf lítið á GLK sem „konubíl“. Fjórum árum eftir að GLK kom á markað, 2012 fáum við síðan fyrstu endurgerð bílsins, og þó honum svipi mjög til þess eldri í útliti hefur, eins og oft er, mun meiru verið breytt en við blasir við fyrstu sýn.

Hönnun og útlit

Útlit bílsins er svipað fyrri gerð. Megin munurinn er að framendinn er öðruvísi og ber þar mest á nýju grilli þar sem stjarnan, merki Mercedes Benz er enn meira áberandi en áður. Afturljósinn er einnig önnur en aðrar breytingar eru ekki eins augljósar. Í fljótu bragði er óvíst maður mundi greina á milli nýju og gömlu gerðarinnar nema hafa þá hlið við hlið. Annars er GLK fremur óvenjulegur bíll að sjá, sumir hafa m.a.s. kallað hann gamaldags. Hann víkur alla vega frá þeim meginlínum sem virðast ríkjandi í hönnun jepplinga nú á tímum, með því að hunsa bogadregnar línur að mestu og halda sig í staðinn við hið hefðbundna kassaform bílsins, svona eins og þeir, sem ekki hafa náð teikniþroska umfram Óla Prik myndir mundu teikna. Þegar horft er á bílinn frá hlið eru einkenni hans stórar hliðarrúður og næstum lárétt húddlína, nokkuð löng. Hjólbogarnir eru frekar kantaðir og afturendinn nær lóðréttur. Brotið eða línun, sem liggur aftureftir hlið bílsins minnir síðan mjög á C-línuna frá Benz. Þessi tenging við C-Benzinn ásamt með áberandi grillstjörnunni sýnir glögg, að hér er Benz á ferð, jafnvel þeim sem engan áhuga hafa á bílum. Ætli það hafi ekki líka verið meiningin?

Innanrými

Að innan hefur meiru verið breytt frá fyrri gerð en í útliti bílsins. Hér er allt nýtt. Mælaborð er svipað og í C-línunni og ekkert nema gott um það að segja. Mælar eru stórir, einfaldir og skýrir beint fyrir framan ökumann, en stjórnþæki eru svolítið flókin við fyrstu kynni; stíllar við stýrið, takkar í mælaborði og snúningshnappur í miðjustokki. Það tekur svolitla stund að finna út hvað er hvað, en þá er vert að hafa í huga að það sem stjórna má er æði margt. Má þar nefna skriðstilli, hljómtæki bæði í stýri og mælaborði, fjölda stillinga fyrir miðstöð og loftkælingu, sæta- og rúðuhitara og loks aksturstölvu. Tölvun getur gefið upplýsingar um ótalmargt, en skýrt yfirlit yfir eldsneytisnotkun er



e.t.v. það gagnlegasta nú til dags. Það er tvennt, sem ég var ekki sáttur við í stjórnþækjunum. Annað er snúningshnappurinn, sem er nákvæmlega eins og í BMW-inum, sem konan mín ekur og stýrir sömu hlutum. Ég hef aldrei náð tökum á þessu áhaldi, en það er örugglega einhver sértæk fötlun, sem hrjáir mig. Hitt er staðsetning gírstangarinnar á stilk við stýrið. Það kom fyrir að ég sló bílnum í hlutlausan þegar ég ætlaði að gefa stefnuljós til vinstri, sem er heldur bagalegt. Ég veit þó af fyrri reynslu af Benz, að þetta venst á sköm-mum tíma.

Sætin í bílnum eru frekar stíf, en ákaflega þægileg. Aftursætisrými er gott og ég, sem er 181cm á hæð treysti mér alveg til að sitja fyrir aftan jafnháan ökumann á lengri leiðum. Farangursrými er ekki mjög mikið og stærsti galli þess hve hátt gólf þess er, en þar undir er varadekkið. Allur frágangur er hinn besti og efnisval sýnir gæði. Um leið og sest er inn finnur maður að þetta er lúxusbíll.

Vél og akstur

Vél reynsluakstursbílsins er 2,2 lítra, 4 strokka díselvél, 170 hestöfl. Einnig er bíllinn fáanlegur með sömu vél í 140 og 204 hestafla út-færslum. Að auki eru í boði sex strokka dísel og bensínvélar. Vél reynsluakstursbílsins er að vísu ekkert of öflug, en ég efast um að nokkur muni setja það fyrir sig í venjulegri notkun, þó svo öflugri útgáfa hennar sé eflaust skemmtileg. Val hennar mundi hins vegar hleypa verðinu nokkuð upp, svo 170 hestöflin virðast góður kos-tur. Sjö gíra sjálfskiptingin færir sig mjúklega milli gíra og heldur vélinni á ótrúlega lágum snúningi að öllu jöfnu, en ef taka á á því er hún stundum svolítið svifasein þegar tekið er harkalega af stað eða gefið hressilega inn á ferð. Það má svo sem segja að hvorugt sé nauðsynlegt eða skynsamlegt, en samt. Fjöðrunin minnir helst á

þýskan fólksbíl; nokkuð stíf og fyrir vikið er bíllinn stöðugur í beygjum og hallar lítið. Á móti kemur, að haldi menn að eitthvað sé jeppalegt við fjöðrunina er það misskilningur. Sé ekið of hratt yfir hraðahindrun slær hún saman og ef ekið er (óhóflega hratt) á grófum malarvegi þá hoppar bíllinn um þar sem fjöðrunin nær engan veginn að jafna út stærri ójöfnur. Hvorugt kemur á óvart né er óeðlilegt. Þetta átti aldrei að vera torfærubíll og áhersla hefur verið lögð á malbikshægðun og að uppfylla þá kröfu Þjóðverja að geta ekið á 130 á hraðbrautum tímum saman af öryggi og án þess að þreyta ökumann. Það gerir þessi bíll örugglega óaðfinnanlega. Stýri er ekki óhóflega létt, eins og er orðið algengt nú til dags, án þess að vera of þungt þegar í bæjarsnattið er komið. Og talandi um það. Í innanbæjarsnattinu kemur byggingarlag bílsins honum mjög til góða. Stórar rúður, lág og flöt húddlína, kantaðar útlínur; allt gerir þetta mjög auðvelt að staðsetja bílinn og maður sér vel hvar öll horn og endar bílsins eru. Þetta er einkar gott í bílastæðahúsum þar sem íslenskum bílastæðum hættir til að vera óþægilega lítil.



Keppinautar

Eins og fram hefur komið er grunnverð Mercedes Benz GLK 220 CDI 4MATIC BlueEFFICIENCY, eins og þessi gerð heitir fullu nafni, tæpar 7,7 milljónir. Sú tala hækkar hratt ef menn sleppa sér í aukahlutalistanum, en þegar búið er að bæta við grunnverðið leðurinnréttingu og nokkrum öðrum hlutum, sem Benz getur illa verið án er verðið komið í nálægð við 8,5 milljónir. Ódýrari bílar í þessum stærðarflokki, t.d. Toyota RAV4 eða Honda CRV kosta með díselvél og sjálfstíptingu um 7 milljónir, listaverð á BMW X3 og Volvo XC60 er nálægt 9 milljónum og Audi Q5 yfir 9. Hér er þó rétt að setja fyrirvara um að grunnbúnaður þessara gerða kann að vera ærið misjafn, svo einfaldur verðsamanburður er svolítið varhugaverður.



Niðurstaða

Að reynsluakstri loknum verð ég að segja að bíllinn kom mér skemmtilega á óvart. Þetta er ákaflega þægilegur bíll í allri umgengni, hentar vel í bæjarakstri og þrengslum en hefur jafnframt góða eiginleika á vegi. Fjór hjóladrif er að mínu mati mikill kostur við vetrarastæður á Íslandi og að lokum ber GLK-inn öll merki eðalvagns. Ég hef alltaf, eins og fram hefur komið, litið á GLK sem „konubíl“. Lyklunum að GLK-inum skilaði ég hins vegar með þeim orðum að „...ég gæti alveg notað þetta“.

Haukur Svavarsson.

Myndir: Mercedes Bens Media Club, Hálf dán Sigurjónsson.

NÝI ÖKUSKÓLINN

MEIRAPROF.IS



ÖLL ÖKURÉTTINDI



ÖLL VINNUVÉLARÉTTINDI



ALLAR NÁNARI UPPLÝSINGAR Á: WWW.MEIRAPROF.IS EÐA Í SÍMA: 822-4502



Nýr Golf er alltaf stórfrétt. Á sama hátt og nýr S-Bens markar ævinlega tímamót í bílaheiminum og sýnir okkur inn í framtíðina með ýmsum tækninýjungum, sem síðan smátt og smátt verða að almennum búnaði „venjulegra“ bíla hefur Golfinn, allt frá 1974, þegar fyrsta kynslóð hans kom á markað, verið sá bíll í sínum stærðarflokki sem aðrir eru bornir saman við. Á nokkurra ára fresti hefur síðan komið fram ný kynslóð bílsins og 2013 árgerðin af Golf er sú sjöunda í röðinni, enda gjarna kallaður Golf VII.

Umdeilt er hvort sérhver breyting hafi verið framfaraspor og um það ætla ég ekkert að segja hér. Hins vegar er ljóst, þegar lesin er umfjöllun um sjöundu kynslóðar Golfinn í erlendum bílablöðum, allt frá Bandaríkjunum, gegnum Skandinavíu, Þýskaland og Bretland allt til Suður Afríku og Ástralíu (já, ég er búinn að kynna mér þetta) þá eru menn almennt sammála: Hér er um tímamótabíl að ræða.

Og hvað felst í því? Þegar Hekla kynnti Golf VII fyrir stuttu hafði eintaki af öllum kynslóðum verið raðað í röð í sýningarsalnum, svo tækifæri gafst til að bera þá saman án þess að þurfa að treysta á minnið. Þegar maður horfir á fimmtu, sjöttu og sjöundu kynslóð Golfsins alla í einu er ekki að sjá að bylting hafi átt sér stað. Réttara er að kalla breytingarnar á útliti hægfara þróun. Það er nefnilega svo, að byltingin hefur farið fram í kyrrþey. Mikilvægustu breytingarnar eru undir yfirborðinu og koma eiginlega ekki í ljós fyr en sest er undir stýri og ekið af stað. Meira um það síðar.

Hönnun og útlit

Mér finnst Golf VII falletgri bíll en Golf VI, en útlit hans vekur ekki sömu aðdáun og Golf V gerði á sínum tíma. Breytingarnar frá VI eru þær helstar að hjólhaf bílsins er nærri sex sentimetrum lengra og bíllinn í heild er rúmum fimm sentimetrum lengri en áður. Þrátt fyrir að bíllinn hafi stækkað hefur með breyttu efnisvali og aðferðum í smíði tekist að létta bílinn um 100 kg frá sjöttu kynslóðinni. Jafnframt er bíllinn lægri og virkar því rennilegri á að líta. Húddlína bílsins virkar lengri en og lækkar meira niður að framan en áður. Fyrir vikið er framendinn lægri framanfrá séð og grillið þynnra. Frá hlið séð er brot eftir endilöngum hurðunum mest áberandi breytingin og þetta tvennt, ásamt með lægri þaklínu, gera bílinn rennilegri á að sjá. Hann virkar einnig stærri en áður, trúlega vegna lengra hjólhafs. Í raun má segja að Golfinn sé ekki lengur neinn smábíll enda hefur hann, líkt og flestir bílar, stækkað jafnt og þétt gegnum áratugina og þessi sjöunda kynslóð er nærri 60 cm lengri en sú fyrsta. Enda hafa aðrar gerðir frá VW tekið yfir hlutfall smábílsins svo segja má að Golfinn sé orðinn fullorðin. Spurningin er hins vegar hvernig sú fullorðnun skilar sér í öðrum þáttum en útlitinu einu.

Innanrými

Lenging hjólhafs Golfsins, sem nefnd hefur verið, skilar sér í auknu innanrými sem einkum kemur fram í aftursæti, þar sem fer vel um fullvaxna farþega, alla vega tvo. Auk þess hefur farangursrýmið vaxið úr 350 lítrum í 380. Í ökumannssætinu fer ákaflega vel um mann. Auðvelt er að koma sér vel fyrir undir stýri því sætin má hækka og lækka og stýrið má færa í ýmsar áttir, svo ökumenn af öllum stærðum og gerðum ætti að geta fundið sér þægilega stellingu. Mælaborðið er klassískt og einfalt; stór snúninshraðamælir og hraðamælir hlið við hlið auk hitamælis og eldsneytismælis. Milli þeirra er lítill upplýsingaskjár hvar kalla má fram ýmislegt skemmtilegt úr aksturstölvunni. i-kynslóðin fær síðan nokkuð við sitt hæfi á miðju mælaborðsins í formi stórs snertiskjás, sem gerir hvort tveggja að stjórna öllu mögulegu í bílnum og birta enn meira af upplýsingum. Maður spyr sig hvort þær séu allar þarfar og hvort maður væri ekki alltaf að fíkta í þessu. Kosturinn er þó sá, að sumra mati að með þessu móti má fækka tökkum stórlega og vissulega er fjöldi þeirra mjög hóflegur. Eitt get ég ekki stillt mig um að nefna og er það stýrishjólið. Með fimmtu kynslóð af Golf GTI kom fram stýrishjól sem var flatt að neðan. Síðan hefur þessi lögun stýrisins sést í fleiri bílum frá VW samsteypunni og þá einkum þeim útgáfum, sem áttu að búa yfir eiginleikum aflmikilla, sportlegra bíla. En nú er þetta stýrishjól komið í venjulegan Golf. Ég hef aldrei skilið af hverju VW straujaði botninn á stýrishjólinu. Mér fannst þetta cool á sínum tíma, en á að færa coolið yfir alla línuna? Þó má segja, að maður hafi meira pláss fyrir hné og læri á leið inn í og út úr bílnum. En hvað um það. Hér á landi er Golf, alla vega fyrst um sinn, boðinn í þrem útfærslum; Trendline, Comfortline og Highline. Trendline bíllinn, grunngerðin, er með öllum þeim búnaði sem hægt er að ímynda sér sem ekki er hreinn lúxus. Það eina sem ég saknaði úr Trendline bílnum voru skriðstillir, fjarlægðarskynjarar og ljós við spegla í sólskyggni. En þetta er auðvitað allt óþarft. Comfortline útgáfan leysir úr þessum söknuði mínum auk þess að bjóða betri framsæti, og Highline útgáfan bætir við topplúgu og einhverju fleira glingri. Allur frágangur og efnisval í innréttingu er með ágætum og miklu mun íburðarmeiri en tíðkaðist í bílum í þessum flokki fyrir fáum árum síðan. Þegar sest er inn í Golfinn fær maður á tilfinninguna að hér sé maður staddur í vönduðum bíl þar sem áhersla hefur verið lögð á fágun. Hér er ekkert, sem fær mann beinlínis til að segja „vá, þetta er flott“, ekkert eitt sem heillar eða dregur að sér athygli. Þess í stað er það heildin sem maður dáist að. Hér er eins og allt hafi verið valið af yfirvegum til að skapa þessa heild, og sé svo þá hefur það að mínu mati tekist.

Innanrými

Lenging hjólhafs Golfsins, sem nefnd hefur verið, skilar sér í auknu innanrými sem einkum kemur fram í aftursæti, þar sem fer vel um fullvaxna farþega, alla vega tvo. Auk þess hefur farangursrýmið vaxið úr 350 lítrum í 380. Í ökumannssætinu fer ákaflega vel um mann. Auðvelt er að koma sér vel fyrir undir stýri því sætin má hækka og lækka og stýrið má færa í ýmsar áttir, svo ökumenn af öllum stærðum og gerðum ætti að



geta fundið sér þægilega stellingu. Mælaborðið er klassískt og einfalt; stór snúninshraðamælir og hraðamælir hlið við hlið auk hitamælis og eldsneytismælis. Milli þeirra er lítill upplýsingaskjár hvar kalla má fram ýmislegt skemmtilegt úr aksturstölvunni. i-kynslóðin fær síðan nokkuð við sitt hæfi á miðju mælaborðsins í formi stórs snertiskjás, sem gerir hvort tveggja að stjórna öllu mögulegu í bílnum og birta enn meira af upplýsingum. Maður spyr sig hvort þær séu allar þarfar og hvort maður væri ekki alltaf að fíkta í þessu. Kosturinn er þó sá, að sumra mati að með þessu móti má fækka tökkum stórlega og vissulega er fjöldi þeirra mjög hóflegur.

Eitt get ég ekki stillt mig um að nefna og er það stýrishjólíð. Með fimmtu kynslóð af Golf GTI kom fram stýrishjól sem var flatt að neðan. Síðan hefur þessi lögun stýrisins sést í fleiri bílum frá VW samsteypunni og þá einkum þeim útgáfum, sem áttu að búa yfir eiginleikum aflmikilla, sportlegra bíla. En nú er þetta stýrishjól komið í venjulegan Golf. Ég hef aldrei skilið af hverju VW straujaði botninn á stýrishjólinu. Mér fannst þetta cool á sínum tíma, en á að færa coolið yfir alla línuna? Þó má segja, að maður hafi meira pláss fyrir hné og læri á leið inn í og út úr bílnum. En hvað um það. Hér á landi er Golf, alla vega fyrst um sinn, boðinn í þrem útfærslum; Trendline, Comfortline og Highline. Trendline bíllinn, grunngerðin, er með öllum þeim búnaði sem hægt er að ímynda sér sem ekki er hreinn lúxus. Það eina sem ég saknaði úr Trendline bílnum voru skriðstillir, fjarlægðarskynjarar og ljós við spegla í sólskyggni. En þetta er auðvitað allt óþarft. Comfortline útgáfan leysir úr þessum söknuði mínum auk þess að bjóða betri framsæti, og Highline útgáfan bætir við topplúgu og einhverju fleira glingri. Allur frágangur og efnisval í innréttingu er með ágætum og miklu mun íburðarmeiri en tíðkaðist í bílum í þessum flokki fyrir fáum árum síðan. Þegar sest er inn í Golfinn fær maður á tilfinninguna að hér sé maður staddur í vönduðum bíl þar sem áhersla hefur verið lögð á fágun. Hér er ekkert, sem fær mann beinlínis til að segja „vá, þetta er flott“, ekkert eitt sem heillar eða dregur að sér athygli. Þess í stað er það heildin sem maður dáist að. Hér er eins og allt hafi verið valið af yfirvegum til að skapa þessa heild, og sé svo þá hefur það að mínu mati tekist.

Vél og akstur

Tvær vélar eru í boði; 1,4 lítra bensínvél upp á 122 hestöfl og 1,6 lítra dísilvél uppá 105 hestöfl. Með hvorri um sig má velja beinskiptingu eða sjálfskiptingu (Já, DSG skiptingin er sjálfskipting, hún skiptir sjálf um gír, þó svo hún sé tæknilega öðru vísi en hefðbundnar sjálfskiptingar). Allar samsetningar véla og skiptinga má fá í Trendline og Comfortline, en í Highline er einungis boðið upp á sjálfskiptingu. Allar þessar útgáfur eiga það sameiginlegt að CO₂ í útblæstri er 120 g/km eða minni svo allir fá þeir frítt í staði og bera lágmarks bifreiðagjöld. Reynsluakstursbíllinn var búinn dísilvélinni og DSG skiptingu. Þetta tvennt vinnur vel saman. Vélin hefur mikinn togkraft og samstilling vélar og skiptingar er augljóslega miðuð að því að lágmarka eldsneytiseyðlu. Skiptingin sér um að halda vélinni á mjög lágum snúningi að öllu jöfnu og mikið tog hennar gerir að verkum að manni finnst aldrei eins og afl skorti. Þó svo hægri fætinum sé beitt af varfærni er hröðun bílsins fullkomlega næg til að fylgja venjulegum umferðarhraða áreynslulaust og vel það. Auðvitað má rétta hressilegar úr öklunum ef manni sýnist svo og skilar slíkt bílnum vel áfram, t.d við framúrakstur eða til að skilja aðra bíla eftir á umferðaljósum, en ef menn hyggjast stunda slíkan akstursmáta reglulega gæti ég trúað að bensínvélin með beinskiptingu sé skemmtilegri kostur. Dísilvélin gæti ég trúað hentaði best þeim, sem aka þurfa einhverjar vegalengdir reglulega, segjum úr Mosfellsbæ til Reykjavíkur meðan þeir, sem mest aka stuttar vegalengdir í einu öllum stundum, væru betur settir með bensínvélin. Valið milli beinskiptingar og sjálfskiptingar er meira spurning um smekk en nokkuð annað.

Um fjöðrun bílsins og alla hegðun á vegi er varla ástæða til að ræða. Hér er allt með hinu besta móti. Fjöðrun bílsins er ekkert lungamjúk en hún er alls ekki óþægilega stíf. Hún er einhvers staðar þarna á milli, sem gerir að verkum að engin leið er að kvarta yfir henni. Bíllinn hallast hóflega í beygjum, svo auðveldlega má sigla gegnum þær á óhóflegum hraða án vandræða. Golfinn undirstýrir minna en ég átti von á, einkum í ljósi þess að reynsluaksturinn fór fram á blautum götum og vetrardekkjum. Jafnvægi bílsins er mjög gott og stöðugleikastýringin og spólvörnin og allt þetta tölvudót hjálpar auðvitað mikið til. Venjulegar ójöfnur eins og hraðahindranir og hjólför í malbiki eru ekki til neinna leiðinda. Stýri er hæfilega þungt og nákvæmt og bíllinn rásfastur svo manni finnst maður ekki þurfa að ríghalda í stýrishjólíð þó slíkir gallar á malbikinu verði á vegi manns. Ef vegurinn versnar hins vegar mikið í átt að gamaldags malarvegi er ekki alveg eins gaman og hér ræður mjög miklu hvaða felgustærð er undir bílnum. Reynsluakstursbíllinn var á 17 tommu felgum, sem kom mjög vel út, en ef nota ætti bíllinn á verri vegum væri líklega best að halda sig við 16 tommurnar, eða jafnvel 15 tommur og forðast þá freistingu að töffarast í stærri þó bíllinn líti óneitanlega betur út þannig. Einu verð ég að bæta við í lokin. Ég samdi við aksturstölvuna (og ég sem efaðist um gildi allra þessara upplýsinga rétt áðan) um upplýsingaöflun á leið minni í vinnuna einn venjulegan janúarmorgun. Þetta reyndust vera heilir 5 km, eknir í morgunumferðinni á 11 mínútum, meðalhraði 28 km/klst. Eldsneytisnotkun samsvaraði 6,8 lítrum á hundraðið, sem eru þá rúmir 3 desílítrar á þessari leið. Það er álíka magn af díselolíu og er af kaffi í morgunbollanum mínum. Vissulega tvöföld uppgefin eyðsla, en þetta er á köldum bíl á vetrarmorgni, sem sagt verstu aðstæður. Og talandi um eyðslu. Ég ók bílnum rúma 200 km við blandaðar aðstæður án þess þó að stefna sérstaklega að sparakstri (þvert á móti raunar) og títtnefnd tölva sagði mér að til þess hafi ég notað innan við 6 lítra á hundraðið.



Niðurstaða

Í þessum flokki bíla eru margir kostir í boði. Þetta er sá stærðarflokkur sem Evrópubúar kaupa mest af og samkeppnin er hörð á þeim markaði. Enda hefur sýnt sig að í gegnum tíðina hafa bílar í Golf flokknum vaxið og þroskast hratt eins og áður sagði. Golfinn er í augnablikinu alla vega mjög vænlegur kostur hérlandis þar sem verð er svipað og margra keppinautanna og Golfinn hefur eiginlega enga marktæka galla. Sama má auðvitað segja um alla hina líka, svo þegar upp er staðið er val kaupandans ekki auðvelt. Ég efast þó um að nokkur sæi eftir að velja Golf.

Golfinn er ákaflega þægilegur bíll í alla staði. Ég get ekki bent á neitt eitt sem ber af, hvorki í útliti, umgengi né akstri en heildin er gallalítill. Hann leysir vel af hendi hin ólíkustu hlutverk; rúmgóður innanbæjarbíll, hvort heldur er fyrir einn eða fjölskyldu; góður akstursbíll á þjóðvegi, sparneytinn og ekkert dýrari en gengur og gerist með bíla í þessum flokki. Eins gera hinir mörgu valkostir í útfærslum og búnaði kaupendum kleift að sniða sér Golf eftir smekk og veski. Í raun er grunnútfærslan fullkomlega fullnægjandi og með 1.4 lítra bensínvél og beinskippingu kostar hann 3.4 milljónir. Svo má teygja sig alla leið upp í Highline útfærsluna og bæta við stærri álfelgum og leðurinnréttingu, velja díselvélina og DSG skiptinguna (sjálfskipting) og þér tekst að koma verðmiðanum yfir 5 milljónir. Innan þessa víða verðramma geta menn svo leikið sér eftir efnum og löngunum. Svo má alltaf bíða fram eftir ári eftir að fleiri útgáfur Golfsins komi á markað, t.d. 2.0 lítra díselvélina ýmist í 140 eða 170 hestafla útgáfum svo ekki sé minnst á Golf GTI. Jú annars, ég verð að minnast aðeins á hann. Allt frá 1975 þegar GTI útgáfa Golfsins kom fyrst fram hefur þetta litla, þriggja stafa merki haft ákveðinn töfraljóma. Altént er það Golfinn sem dellukallar eins og ég bíða spenntir eftir, ekki hvað síst vegna þess að þessi hversdagslegi dísel Golf í Trendlinebúningi sem ég reynsluók minnti mig stöðugt á fimmtu kynslóðar GTI-inn sem ég átti á sínum tíma. (Vonandi) meira um það síðar.

Haukur Svavarsson

Myndir:

Hálfdán Sigurjónsson.





Saga BMW i motorsporti er stráð lárviðarkrönsum ..um veröld alla.

Hér verður ekki farið í þá sálma, heldur stiklað á stóru í sögu þeirra bíla sem hafa verið í boði fyrir almenning og borið hið fræga og nafntogaða logo ///M sem stendur einfaldlega fyrir MOTORSPORT.

Að þessu sinni er 40 ára saga látin duga og spannar það frá 1971-2010

Einn maður á líklega stærstan heiður að sögu þessara bíla en það er Paul Rosche vélaverkfræðingur, en hann fékk viðurnefnið Nocken Paul eða ása Palli ((Nockenwelle stendur fyrir Knastás)) eins og hann yrði eflaust túlkaður hérlandis. Paul Rosche byrjaði hjá Race-deild BMW, sem ungur og nýlega útskrifaður úr háskóla, og vann alla tíð að þróun véla og annara performance hluta er komu við sögu og framleiðslu á vélum hjá BMW og sérstaklega þeim er snéri að M bílum og keppnisgræjum frá BMW meðal annars Formúla 1 Ekki er hægt að fara í mjög tæknilegar útfærslur, sökum þess að hægt er að fylla heilt blað án vandræða með krydduðum innihalds lýsingum, en taka ber fram að ALLIR ///M bílar eru/voru beinskiptir að upplagi, öflugri, með sportfjöðrun, Læst drif, spes felgur, öflugri bremsur, minimal útlitsbreytingu osf, umfram venjulega framleiðslulínu á sambærilegum bíl. Fyrstu bílarnir voru fram leiddir af BMW Motorsport sem síðar breyttist í M-GmbH

Greinin verður í nokkrum köflum,, þar sem fjöldi þeirra bíla er bera M merkið hefur fjölgað jafnt og þétt frá því að fyrsti bíllinn kom á markað.

Flestir þekkja strípurnar þrjár er einkenna ///M litina, en eins og best verður vitað kemur kombóið frá þeim fyrstu dögum er BMW var í ///M kappakstri

litirnir Flestir þekkja strípurnar þrjár er einkenna M litina, en eins og best verður vitað kemur lita-spanna samvinnu TEXACO,, sem var rauði liturinn.. og aðal sponsorinn á þeim tíma Ljósblái liturinn er einkennislitur Bayern og BMW og fjólublái liturinn er einskonar samvinnu litur þeirra á milli, en slík er allavega túlkunin að því að best er vitað.

Er TEXACO hættir sem aðalstyrktar-aðilinn þurftu BMW að kaupa þá út úr litabrennunni til að fá að halda rauða litnum,

ATH,, byrjað er í númeraröð, en allir BMW bílar þess tíma voru með E-code fyrir túlkun á boddý-gerð, nýjustu BMW bílar hafa fengið F sem fyrsta staf í kennitölu.

Nær allir ///M bílar frá BMW bera WBS sem byrjun á stelnúmer í staðinn fyrir WBA fyrir hina, þá venjulegu, undantekningar eru þó á, einnig voru fyrstu kynslóðir 4v(fjölventla) Motorsport véla frá BMW með M-code, (M12 4cyl F1, M49 IL6 24v M88 IL6 24v) en síðar kom S code og stendur enn í dag fyrir vél sem kemur úr ///M bíl, með ITB (Individual Throttle Body) eða inngjafarspjald á hvern cylinder (stokk) sem er aðalsmerki race mótor, en allir S-code BMW véla í ///M bílum eru með semi race mótor,, sem þarf að uppfylla alla mengunarstaðla osf.

1) E9 var kynntur í Genf 1971 og í einni útfærslunni, sem tulkast ///M, hét bíllinn E9 3.0 CSL (coupe sport light-weight) og var í boði með 3.0-3.2 IL6 12v

Sú öflugasta var rúmlega 200hó og ca 300nm sem var allgott þá. CSL var 200kg léttari en CS, sem var hinn hefðbundna útfærsla. Rúmleg 1200 CSL voru búnir til og kosta handlegg og fót í topp ástandi.

Bíllinn var mikið notaður í touring-car kappakstri á þeim tíma með afsprengi af þessari vél með 24 v heddi og öllu race garginu (M49) og var um 3.5L 440hó og 1000kg á þyngd, bíllinn var með ógurlega brettakanta og öllu gizmoinu og fékk viðurnefnið BATMOBILE,

2) E10 2002 TURBO var bara framleiddur 1974-1975 og er að sumra mati hinn fyrsti EURO pony Muscle-car Vélin var 2.0 IL4 turbo 8v 170hó og 245nm sem þótti feyki gott fyrir svona léttan bíl, þetta SKÍT vann eins og sagt er á, mans-talk. Aksturseiginleikar voru frábærir, á þeim tíma, og bíllinn sló í gegn.

Var dýr og BARA til sem hvítur eða silfur, rúmlega 1600 stk voru búnir til og eru góð eintök 35.000€ og upp úr.

3) E12 ///M535 var sýndur 1979 á IAA í Frankfurt, og var eiginlega bara dópuð útfærsla af 5 seríu með 3.5 IL6

sportfjöðrun og smá boddý kit útfærslu, ca 220hó og yfir 300nm, þetta var sprækur 4d bíll sem velgdi þó nokkrum stærri og öflugri undir ugnum ef færi gafst til, rúmlega 2000 stk voru framleidd, og nær helmingurinn sem ZA útfærsla RHD eða í Roslyn verksmiðju BMW í Suður-Afríku



4) E23 745 ZA (Suður-Afríka) var 7 línu lúxus sedan og bara sem RHD(Right hand drive)) og er EINI 7 línu BMW enn þann dag í dag sem hefur

borið ///M merkið, vélin var sú sama og í E28 M5, M88/3, 3.5 IL6 24v "semi race" mótór og skilaði 286hó og 340nm af togi. (ATH 745 var seldur í EU sem 3.2/3.5 IL6 12v TURBO og alls ekki sem M bíll en flaggskip flotans engu að síður) Þótt ótrúlegt megi virðast þá var þessi bíll boðin með sjálfskiptingu, sá fyrsti hingað til. Bíllinn var framleiddur í þrjú ár frá 84-86 209 stk voru búinn til og aðeins 17 beinskiptir sem gerir þennan bíl ULTRA sjaldgæfan.

5) E24 635 CSI/ ///M er í gríðarlegu uppáhaldi hjá mörgum. Enda var útsýnið í baksýnis-speglinum ekki frýnilegt með svona græju á eftir sér, E23 og E24 fengu svokallað SHARK-NOSE viðurnefni, og geta menn giskað á samlíkinguna. Vélin var í EURO gerðinni M88/3 IL6, 3.5 24v 286hó og 340nm, en í USA hét vélin S38B35 IL6 3.5 24v með tvöfaldri tímakedju (M88 var með einni keðju) og var 260hó og 330nm, bíllinn var framleiddur frá 84-89 og rétt innann við 6.000 bílar framleiddir TOTAL. Í Ameríku hét bíllinn einfaldlega M6, þessir bílar settu og mótuðu ákveðin tímamörk í akstursstíl hjá BMW öikumönnum, en BMW öikumenn hafa alloft fengið viðurnefni fyrir glanna akstur og álíka siðferði í umferðinni.



6) E26 M1 er án vafa hinn eini sanni ///M bíll BMW, ef taka ætti einn og skilja frá hinum, enda fyrsti bíllinn sem var skýrður M(1) einnig er þetta LANGDÝRASTI bíllinn í framleiðslu, skilaði engum hagnaði og dagaði nær uppi, Bíllinn er eini MID-ENGINE bíll sem BMW hefur búið til, og eini SUPER-CAR bíllin sömuleiðis. M1 er líka ein ///M bíllinn sem var bara einn og sér, bara til sem ///M bíll eða ///M1 Boddýið var búið til hjá LAMBO-RGHINI, teiknað af Ítalanum Giorgetto Giugiaro, smíði bílsins gekk síður en svo áfallalaus fyrir sig, en Lambo-rghini fór í þrot á þessum tíma og þurfti BMW að leysa skelina til sín með eintómu veseni.

Skelín er úr trefjaplasti, vélín er M88/1, 3.5 IL6 24v 277hö og 325nm, vélín var búin drysump smurkerfi sem er ekta aðalsmerki alvöru keppnisbíla.

Bíllinn var kynntur á Paris Autoshow 1978 og framleiddur frá 78-81, 453 bílar búnir til og þar af 54 sem fóru í PROCAR "race version" (Procar voru F1 öikumenn sem kepptu sín á milli á alveg eins bílum M1, milli F1 móta) með 470hp vél, einnig voru 2 búnir til með turbo og í 950hö útfærslu. Góður M1 í götu útfærslu er ekki undir 200.000€ ef ekki meir.



7) E28 M535 er bara nýrra boddý í sömu útfærslu og eldri fimm-línan E12, ekkert merkilegt að mínu mati en telst engu að síður til M-deildarinnar þar sem bíllinn heitir M535, vélín er 3.5 IL6 12v ca 220hö og 300+nm. Rúmlega 10.000 bílar voru framleiddir RHD og LHD.

Mér líður þannig að BMW hafi algerlega misskilið eða misnotað ///M þarna, og notað það fyrir "Marketing" en ekki MOTORSPORT.

8) E28 M5 var sýndur í Amsterdam 1985 og gjörsamlega sló í gegn, þó dýr væri. Smá saga er á bak við framleiðsluna á þessum bíl, en Alex von Falkenhausen var yfirmaður Motorsport deildarinnar á þessum tíma og ók E23 745i turbo, lífverðirnir sem óku á eftir honum á 5 seríu bíl gátu aldrei fylgt kallinum eftir, en hann var "RACE-driver" á yngri árum og keyrði tókina alltaf átján bláa. Þannig að fyrirsögn kom um að búa til kraftmikla 5 seríu svo lífvarða-gengið gætu nú fylgt þeim gamla, sem svo varð raunin. Vélín var til úr M1 og rellan „með mjög litlum breytingum, sett í bílinn og "voila"

sportlegasti 4 dyra bíll heimsins hafði litið dagsins ljós, og BMW hafði ja slyst til að búa til markað sem kallaðist "super-sedans" eða "performance luxury saloon", sem sló svo heldur betur í gegn að á næstu árum fóru MB, AUDI og allir er þóttust geta búið til "midsize sedan" eins og 5 línan var, kepptust við að búa til OFUR fjölskyldubíl, menn misstu sig á þessum árum og voru öflugustu græjurnar allt að 300 km raunhraða bílar fyrir ca 25 árum sem sýnir að menn voru algerlega í vinnunni þá, engar skætur og enn þann dag í dag er BMW M5 ALLTAF viðmiðið, þegar nýr 4 dyra bíll "performance sedan" er kynntur til sögunnar. Hvort sem mönnum líkar betur eða ver, en staðreynd engu að síður. Aflið var 286hö og 340nm, þyngdin var rúmleg 1500 kg og rúmlega 2200 stk voru búnir til í RHD LHD, EU JAPAN og USA útfærslum. Margir telja E28 vera hinn eina sanna M5 sem er skiljanlegt þar sem þetta er fyrsti M5 bíllinn.



9)E30 M3. Fyrsti M3 bíllinn, óhætt er að segja að enginn ///M bíll frá BMW hafi náð viðlíka hylli og E30 M3. Einnig held ég að ég geti fullyrt að BMW E30 M3 sé sigursælasti bíll er tekið hefur þátt í kappakstri fyrr og síðar, árangur bílsins um heim allan er svo aðdáunarverður að menn fá blautt í brók af öfund. Samsetningar hlutföll, útlit, uppbygging, vél, og einstakir aksturs-eiginleikar heilluðu kaupendur svo um munar frá fyrsta degi.

Bíllinn vara bara boðinn í 2 dyra útfærslu og blæja kom síðar.

E30 M3 er ásamt E34 M5 þeir bílar sem voru boðnir í ótrúlega mör- gum útfærslum, og voru síðustu handsmiðuðu M bílarnir frá BMW áður en Róbotar og annað leiðinda tæknirúsl fóru að gera þetta að iðnaðarvöru, en ekki handsmiðuð gersemi með persónuleika (álit höfundar) Ekki er hægt annað en að nefna þessar útfærslur sem

voru utan við, venjulegan M3, en sjö SPES útfærslur eru nefndar til sögunnar.

EVO I, EVO II, SPORT EVO (sem er síðasta módelið og LANG LANG dýrastur) "Tour de Corse", "Europameister", Johnny Ceccotto, Roberto Ravaglia, (tveir síðustu voru "Race" ökömenn hjá BMW og kepptu á E30 M3 i allskonar "touring car" kappakstri) og fengu að útfæra sinn hvorn M3 bílinn eftir sínu höfði og eru báðar útfærslurnar með plötu áritaðar af þeim, þannig að sértu veikur á svelli fyrir hégóma þá er þetta, BARA töff, einn "Europameister" bíll er til hérlandis (í heljar-uppgerð) og er hann sjaldgæfasti M3 bíllinn af þeim öllum, en 148 stk voru búnir til, allir Macao bláir með gráu leðri, þessir bílar eru ekki eftirsóknarverðir á einhvern óskiljanlegan hátt, að mínu mati, en hafa fengið viðurnefnið: The "gentlemans" M3, Vélin í M3 var S14 2.3-2.5 IL4 16V 200-238hö og er eiginlega nákvæmlega sama vél og í E28 M5 nema mínus 2 cylindrar. Milli 19 og 20.000

M3 voru búnir til frá 86-90, einnig var "cabrio" útfærsla til, sú fyrsta í sögu ///M bíls

Rétt undir 800 slíkir bílar voru búnir til. og stóð framleiðslan frá 88-91. ALLIR E30 M3 eru LHD (einn er þó til í Ástralíu sem er með RHD breytingu.. stimplað og viðurkennt)

10)E30 320is. Þessi bíll er bara venjulegur E30 með S14 vél og var hugsaður fyrir Portugla og Ítalíu þar sem -2000cc reglan er í hávegum höfð enda mætti halda að pólitíkusar þar i löndum séu vitleysingar sem hafa ekkert vit á bílum og séu fullir af skrifinnsku og annarri doðranta möppudýrs visku (einnig álit höfundar). Þessi bíll er þótt ótrúlegt megi virðast ekkert síður sprækur eins og M3 bíllinn var með S14 2.0 IL4 16v 190hö og tosaði ekkert sérstaklega, en "flat-out" var þetta alveg ok, eðlilega fengu þeir viðurnefnið "Poor mans" M3,, en þeir voru boðnir bæði sem 2d og 4d, þeir voru einnig bara LHD, rúmlega 3700 voru framleiddir frá 87-90.

11)E31 850 CSI,,,, er eflaust sá stóri í M-flórunni.. En þessi stórglæsilegi coupe bíll fékk uppfærða útfærslu af M70B50 sem var 5.0 lítra v12 vél, og kom úr flaggskipi þess tíma E32 750. Í 850 CSI hét vélin S70B56 og var búið að stækka vélina í 5.6 lítra. Aflið var 380hö og 580nm og var stærsti og togmesti mótór sem BMW hafði framleitt til þessa, einnig var 6 gíra kassi kynntur til sögunnar, sá fyrsti í ///M bíl, til gamans má geta að BMW bjó til M8 "prototype" með 12 inngjafarspjöldum (ITB) 48v heddum og áætlað afl var 550hö, hætt var við þetta og er hreinlega hægt að bölvla Þýskri skynsemi í sand og ösku yfir að þetta hafi ekki náð lengra fram að ganga, en viti menn,, Gordon Murrey,, hönnuður McLaren F1 götubílsin fékk Paul Rosche til að útfæra S70 vélina með líka þessum ROSALEGA árangri.. Yfir 620hö á 6.1 Lítra sem árið 1991 þótti ÓGURLEGT fyrir "Normal Aspireded" (N/A) vél. S70/3 er talin einn best hannaði mótór allra tíma. Framleiddir voru rétt rúmleg 1500 850 CSI bílar total í RHD og LHD útfærslum.





12) E34 M5, er hjá mörgum einn þekktasti M5 bíllinn, kom á markað 1988-92 sem S38B36 3.6 IL6 24v 315hó og 365nm og frá 92-95 S38B38 IL6 24v 340hó og 400nm, einnig var þetta fyrsti ///M bíll sem var boðinn í "Touring/station" útfærslu, 94 fékk bíllinn 6 gíra kassa og Nürburgring fjöðrunar + bremsu option, eins og E30 M3 þá þótti E34 M5 greinilega vera MERKILEGUR bíll sökum þess að allnokkrar útgáfur voru í boði, og þykja mjög eftirsóttar sumar hverjar, ásamt slummu af dýrara innkaupsverði, "CECCOTTO" (sami og M3) "WINKELHOCK" (einnig "race" ökumaður) 20 "JAHRE" (93 var 20 ára afmæli BMW Motorsport) og í Englandi var "LIMITED EDITION" „, einnig var til "NAGHI" sem var spes útfærsla bara fyrir Saudi-Arabíu, að lokum var "ELEKTA", en örfáir M5 "Touring" voru boðnir fyrir Ítalíu markað eingöngu, "Elekta" var eini "Touring" M5 sem fékk sérmeðferð.

Enginn spes M5 var í boði fyrir aðra markaði en Eu og Saudi-Arabía. Einnig var E34 M5 bara boðinn með 3.6 í USA „ ekki 3.8. Rúmlega 6.000 bílar voru búnir til „þar af voru einungis 752 6gíra og 891 í "station" útfærslu.. BMW E34 M5 "touring" er oft nefndur "the ultimate tourer".

Fyrir mitt leiti er E34 algerlega sá M5 sem stendur uppúr, 2 vélar sem voru í boði, station útfærsla, og ógrynni aukahluta sem gera bílana algerlega "individual" út af fyrir sig.

Á erlendum spjallborðum er skráning á E34 M5 í sérflokkki með tilliti til einstakrar sögu hvers og eins, og ef viðkomandi bíll þótti hafa eitthvað umfram aðra í litavali, innréttingu osf, þá þykir slíkt hafa mjög jákvæða sögu að segja, en hægt var að panta bílinn að ósk hvers og eins með öllum hugsanlegum "fanatískum tiktúrum" er menn gátu hugsað sér, og akkúrat það gerir bílinn einstakann að lokum VERÐUR að geta þess að BMW E34 M5 er síðasti handsmíðaði bíll sem BMW framleiddi, bara það gerir bílinn algerlega að "cult status", að mínu og margra annara mati.



13) E34 540M er merkilegur fyrir nokkra hluta sakir. Bíllinn er að öllu leiti eins og M5„ en með V8 vélinni úr 540, 32 eintök voru búinn til fyrir CANADA„ allir 6 gíra en ekki með WBS "code" eins og M bílar heldur WBA Vélin er M60B40 V8 32v 286hó og 400nm, hörku græja og síst síðri en 3.6 M5, sökum mjög lágs fjölda í framleiðslu eru þeir gríðarlega dýrir ef menn eru á höttunum eftir slíkum bíl, þessir bílar koma afar sjaldan í sölu

14)E36 M3 Önnur kynslóð M3 leit dagsins ljós 1992 og bauðst nú í fyrsta sinn í 3 útfærslum,, 2dyra , 4dyra , og blæja , 92-95 var S50B30 IL6 3.0 24V 286ps og 320nm og 95-98 S50B32 IL6 3.2 321hö og 350nm 3.2 vélin setti nýjan standard,, 100 hestöfl@ 1 lítra af vélarstærð, þetta þótti engu líkt í þá daga, í Ameríku fengu þeir ekki sömu útfærslu og EU,, það er að segja inngjafarspjald á hvern cylinder var ekki í boði þar enda nokkrum hrossum fátækari, en bættu upp snerpuna með lægra drifhlutfalli, einnig var sjálfskipting í boði hjá þeim í USA, E36 M3 var Töluvert sprækari en E30 M3 en aksturslega séð þá voru nær ALLIR sammála að um skref afturábak væri um að ræða, í "filing" og þess háttar en þó voru búnar til "Special version", M3 GT,, M3 GT "individual" (UK "only" RHD) M3 "Lightweight" (USA) og svo M3 GTR (Ástralía) og M3R (ADAC, GT "cup touring car series") sem voru götu útfærslur af keppnis bílum,, framleiddir voru ca 29.000 M3 í 3.0 útfærslu og 48-49.000 í 3.2 útfærslunni RHD, LHD og allir markaðir meðtaldir .E36 M3 kom fyrstur allra ///M bíla með svokallaða SMG skiptingu. En kassinn var sá sami en með rafeindaskipti sem skipti hraðar en venjuleg , kúpling fótur og hönd, flapsar voru við stýri, eins og á Formúla 1 bílum, SMG stendur fyrir "Sequential Manual Gearbox"

15)E36/7 M-Roadster Er fyrsti ///M bíllinn sem var búinn til í USA, að hluta þó, en vél og kram var púslað á bílinn í Þýskalandi. Þetta er geysi öflugur blæju bíll, stuttur og refsar fyrir ALLAN peninginn. Vélina var í 3 útfærslum: S50B32 IL6 24v 321hö og 350nm og S54B32 IL6 24v 343hö og 350nm í EURO útfærslunum en S52B32 IL6 24v 240hö og 320nm og S54B32 sú sama og í EURO bílnum í USA útfærslunni. Framleiðsla hófst 1997 og lauk 2002 og höfðu um það bil 16.000 stykki rúllað af færibandinu. Örfá eintök eru til hérlandis, þessir bílar voru kallaðir Z3



16)E36/8 M-coupe er eiginlega bara sami bíll og "roadster" nema yfirbyggður. Sömu vélar en kom ári seinna í framleiðslu, það er að segja 1998 og var til 2002. Um 5700 bílar voru framleiddir gríðarlega skiptar skoðanir eru um útlitið en fyrir mér er þetta æðislegt, einungis 2 bílar eru til hérlandis, 1 EURO fluttur inn af umboði og enn í eigu sömu aðila og keyptu bíllinn nýjan, og einn USA model.

17)E39 M5 kom á markað síðla árs 98 og markaði tímamót í sögu M5,, hágæða bíll , fyrsti M5 með V8 og heil 400 hross,, þetta skaut öllum "samkeppnis dúddunum" ref fyrir rass, miklar breytingar höfðu orðið á útliti,ný tækni i rafmagni og mörgu öðru leit dagsins ljós og bíllinn þótti unaður í akstri, mitt mat er að það var búið að taka ALLT race úr bílnum ,, hann var einfaldlega of góður, gerði allt svo létt og áreynslulaust. Fyrstu árin setti E39 gjörsamlega ný viðmið í driftkeppnum erlendis, E39 M5 var ósigrandi þetta var svo létt, einnig fór E39 M5 fyrstur BMW bíla sem "oem" í 300 km hraða en hægt var að fá bílana "delimited" frá verksmiðju, hentugt á hraðbrautum Evrópu ef menn þurftu að snýta sér hraðar en 250 km/klst sem er "official limited" hraði á Evrópskum bílum.

Vélin er meistarastykki því er ekki hægt að neita, S62B50 5.0 V8 32v 400hö og heil 500nm sem var heilir 100nm meira en 3.8 vélin í E34, en vélin reyndar stærri.

Ansi margir slíkir bílar eru hérlandis, og er það samdóma álit allra (mitt líka) að ekki er hægt að fá jafn öflugan og góðan bíl fyrir jafn lítið eða sanngjarnt verð, "Algert bargain".

Blaðamenn/ökumenn eru ansi margir sammála um að E39 M5 sé besti "allaround" M5 bíllinn af öllum sem hafa verið framleiddir hingað til. ENGIN spes útfærsla var í boði.

18)E46 M3 kom á markað árið 2000 og var án vafa MIKLU betri bíll en E36, vélin var sú sama og í síðustu árgerðum af M-Roadster og M-Coupe, S54B32 3.2 IL6 24v 343hö og 350nm . Bíllinn var í boði með 6 gíra kassa eða SMG II skiptingu. E46 M3 þykir æðislegur akstursbíll og er sá BMW þar sem langflestir "aftermarket" aukahlutir eru til í fyrir keppnis-brúk, bíllinn var bara boðinn sem 2dyra og "cabrio", nokkur stykki voru flutt inn notaðir, og eru eins og áður sagði HÖRKU græjur,, BMW hafði þó manndóm í að búa til SPE S útfærslur af þessum bíl en nokkrar útfærslur litu dagsins ljós.

Sá merkilegasti er eflaust M3 CSL, sá er með 360hö úr sömu vél, með flest öllum götu löglegum trixum þess tíma allir, voru með SMG skiptingu, allir með CARBON "intake" loftsafnbox, allir með "CARBON" þaki, allir á "CUP /semi-slick" dekkjum. M3 CSL fór Nurburgring Nordscleife á 7min 50 sek sem er enn þann dag í dag, fáránlega vel gert fyrir bíl undir 350hö og um 1500kg,, M3 CSL var eingöngu í boði í EU sem LHD eða RHD

M3 GTR var búinn til fyrir ALMS ((American Le Mans Series)) og keppnisbíll eingöngu með 4.0 V8 32v, Bretar fengu CS útgáfu sem "competition package", en á meginlandinu hét þetta ZCS, einnig var til M3 30 "jahre" (sam-bærilegt og E34 M5 20 "jahre") svo skal síðast telja "Silverstone edition" sem tjallinn fékk eingöngu. Alltaf þegar BMW hefur búið til einhverja spes ///M bíla verða Bretar nær ALLTAF að fá einnig að vera með sína útfærslu í þessu, alveg ótrúlega snobbaðir, en þeim til tekna talið þá eru þeir ofboðslega hrifnir af BMW . Um 85.000 stykki voru búinn til sem gerði E46 M3 að söluhæsta ///M bílnum hingað til.



19)E60/61 M5 kom síðla árs 2004 á markað og enn var um gjörbyltingu að ræða, Bíllinn var slíkt orkubúr að menn voru sammála að önnur eins vél hafði ekki sést, öll tækni var sótt úr Formúlu 1, vélin var S85B50 5.0 V10 40v 507hó og 520nm 7 gíra SMG kassi var í bílnum og þessi 4/5 dyra fólksbíll fór létt í 330 km hraða. Algerlega magnað! Menn eru nær allir sammála að S85 vélin sé eitt magnaðasta tækni stykki sem BMW hefur látið frá sér fara, ekkert turbo eða neitt, heldur "high rev" "RACE mótör". Ekki "semi" heldur alvöru keppnisvél, "flatout í race mode" á skiptingunni þá er næstum sársaukafullt að skipta um gír, ógurlega brútal tilfinning. Bíllinn var boðinn "station/touring" útfærslu, og var eflaust einhver hraðskreiðasti hlaðbakur þess tíma, þótt ótrúlegt megi virðast þá tókst markaðinum vestanhafs að kría það út úr BMW að láta þá bjóða bílinn með 6 gíra venjulegum kassa, en 2 síðustu árgerðirnar voru með bsk í boði, framleiðslu lauk 2010, ca 20.500 bílar voru búnir til.



20)E63/64, er nýja sexan sem kom 2005 á markað. Vélín sú sama og var í M5, það er að segja V10, bíllinn var boðinn sem 2 dyra og "cabrio", ca 14.000 bílar voru framleiddir og lauk framleiðslu 2010, M6 þykir allflottur "cruiser".

21)E85/E86 M-Roadster og M-Coupe.. Þetta var önnur kynslóð af Zetunni .. Z4 nefnd í daglegu tali.. Vélín var sú sama og í E46 M3, S54B32 og var bíllinn eins og Z3 búinn til í Spartanburg í Ameríku, en sami háttur hafður á varðandi allt kram, það er gert í Þýskalandi, ca . 5500 eintök voru gerð af M-roadster en um 4500 af M-coupe, báðir bílarnir voru framleiddir 2006-2008, 1 Z4 M-coupe var fluttur inn nýr til landsins, þetta eru hörku aksturs bílar og hafa getið sér gott orð í þolaksturs-keppnum á meginlandinu.

Sveinbjörn Hrafnsson

Heimildir: BMW ///M Regestrie

Ljósmyndir:

BMW Press Club.

Guðni Ágústsson

Hálf dán Sigurjónsson

Ívar Helgi Grímsson.

Axel Darri Þórhalsson

Heiðar Lárusson

Sveinbjörn Sveinbjörnsson



Ljómynd: Guðni Ágústsson.

MOTOCROSS 2012 LOKAÚRSLIT

Íslandsmeistarar 2012 / Verðlaun á lokahófi.

Enduro:

Íslandsmót 2012 Enduro CC-1

Íslandsmeistari:

Kári Jónsson

2. Sæti:

Haukur Þorsteinsson

3. Sæti:

Gunnlaugur Rafn Björnsson

Íslandsmót 2012 Enduro CC-2

Íslandsmeistari:

Ingvi Björn Birgisson

2. Sæti:

Guðbjartur Magnússon

3. Sæti:

Jónas Stefánsson

Íslandsmót 2012 Enduro Tvímenningur

Íslandsmeistarar:

Gunnar Sölvason / Atli Már Guðnason

2. Sæti:

Stefán Gunnarsson / Kristján Steingrímsson

3. Sæti:

Árni Örn Stefánsson / Magnús Guðbjartur Helgason

Íslandsmót 2012 Enduro Baldursdeild

Íslandsmeistari:

Þórarinn Þórarinsson

2. Sæti:

Ernir Freyr Sigurðsson

3. Sæti:

Sindri Jón Grétarsson

Íslandsmót 2012 Enduro CC 40+

Íslandsmeistari:

Hjörtur Pálmi Jónsson

2. Sæti:

Sigurður Hjartar Magnússon

3. Sæti:

Birgir Guðbjörnsson

Íslandsmót 2012 Enduro CC Kvenna

Íslandsmeistari:

Signý Stefánsdóttir

2. Sæti:

Guðfinna Gróa Pétursdóttir

3. Sæti:

Bryndís Einarsdóttir

Moto-Cross:

Íslandsmót 2012 MX-Open

Íslandsmeistari:

Viktor Guðbergsson

2. Sæti:

Sölvi Borgar Sveinsson

3. Sæti:

Ingvi Björn Birgisson

Íslandsmót 2012 MX-2

Íslandsmeistari:

Ingvi Björn Birgisson

2. Sæti: Hjálmar Jónsson
3. Sæti: Björgvin Jónsson

Íslandsmót 2012 MX Unglinga

Íslandsmeistari: Ingvi Björn Birgisson
2. Sæti: Guðbjartur Magnússon
3. Sæti: Hinrik Ingi Óskarsson

Íslandsmót 2012 MX 85cc

Íslandsmeistari: Þorsteinn Helgi Sigurðarson
2. Sæti: Hlynur Örn Hrafnkelsson
3. Sæti: Kári Tómasson

Íslandsmót 2012 MX Konur

Íslandsmeistari: Signý Stefánsdóttir
2. Sæti: Aníta Hauksdóttir
3. Sæti: Einey Ösp Gunnarsdóttir

Íslandsmót 2012 MX 40+

Íslandsmeistari: Ragnar Ingi Stefánsson
2. Sæti: Haukur Þorsteinsson
3. Sæti: Reynir Jónsson

Ískross:

Íslandsmót 2012 Ískross Vetrardekk

Íslandsmeistari: Kári Jónsson
2. Sæti: Guðbjartur Magnússon
3. Sæti: Bjarki Sigurðsson

Íslandsmót 2012 Ískross Opinn

Íslandsmeistari: Jón Ásgeir Þorláksson
2. Sæti: Jón Kristján Jacobsen
3. Sæti: Gunnlaugur Karlsson

Íslandsmót 2012 Ískross Kvenna

Íslandsmeistari: Signý Stefánsdóttir
2. Sæti: Andrea Dögg Kjartansdóttir
3. Sæti: Ásdís Elva Kjartansdóttir

Íslandsmót 2012 Ískross Unglingaflokkur

Íslandsmeistari: Bjarni Hauksson
2. Sæti: Victor Ingvi Jacobsen
3. Sæti: Einar Sigurðsson

Allt á einum stað!

Bílaverkstæði | Dekkjaverkstæði | Smurstöð | Varahlutir

Bíla...Áttan

Sími 587 1400
Smiðjuvegi 30

Lágmarks biðtími

www.bilaattan.is

Varahlutir sem þú getur treyst á!

- Stýrishlutir
- Pakkningasett
- Ventlar
- Vatnsdælur
- Tímareimar
- Knastásar
- Legur
- Stimplar



Oliur á
frábæru verði



Viðgerðir fyrir flestar gerðir bíla

Vélaviðgerðir, túrbínuviðgerðir
og spíssaviðgerðir.



Sími: 577 1313 | Tangarhöfða 13 | kistufell.com



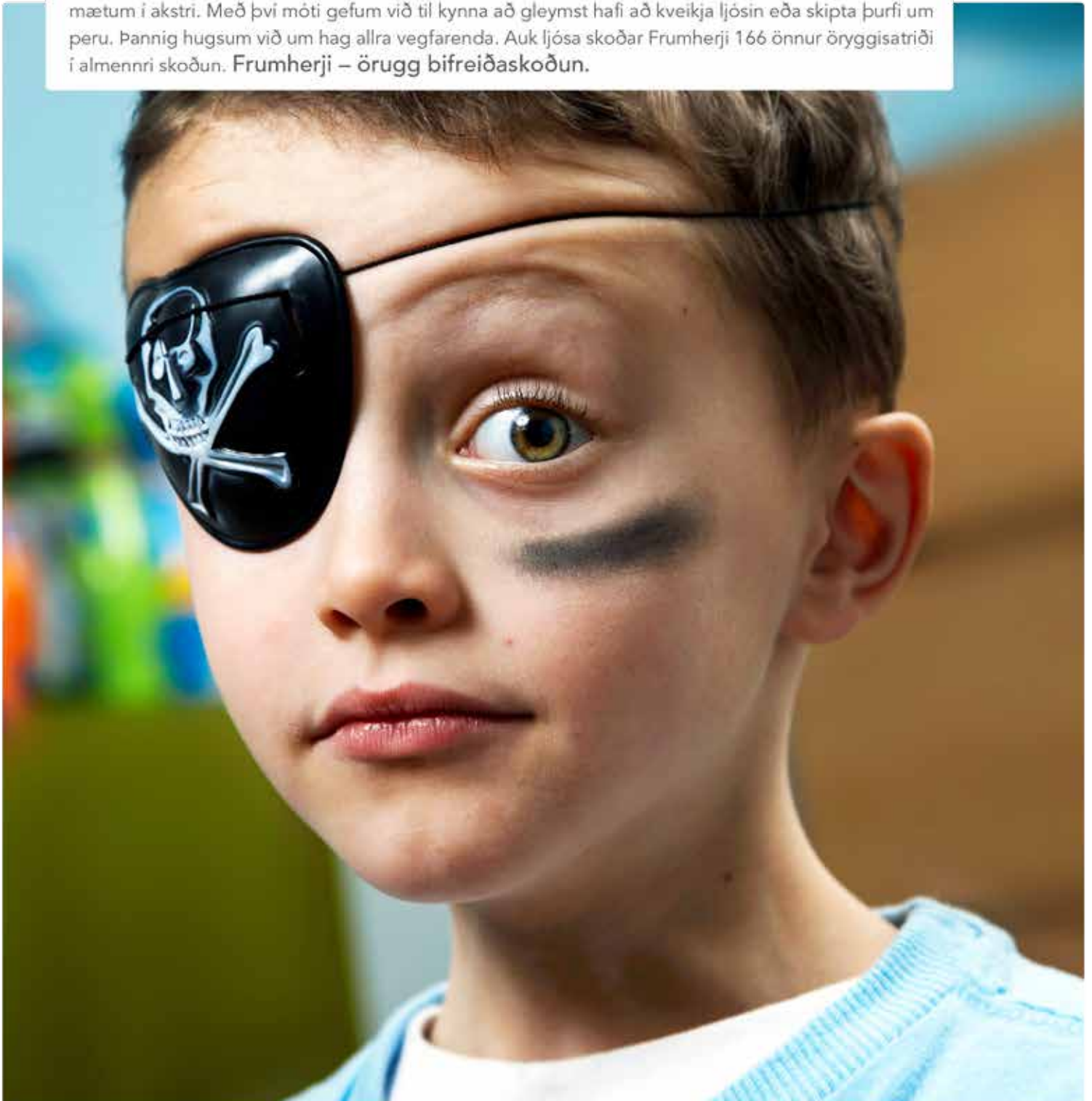




Myndasýrpa í boði: www.motosport.is

Eineygður?

Góð lýsing er gulli betri í umferðinni. Öll ættum við að blikka ljóslausa og eineygða bíla sem við mætum í akstri. Með því móti gefum við til kynna að gleymst hafi að kveikja ljósin eða skipta þurfi um peru. Þannig hugsum við um hag allra vegfarenda. Auk ljósa skoðar Frumherji 166 önnur öryggisatriði í almennri skoðun. Frumherji – örugg bifreiðaskoðun.





EIGUM ÖFLUGAR
BENSÍNDÆLUR,
OLÍUDÆLUR &
HÁPRÝSTIDÆLUR



EIGUM GOTT
ÚRVAL AF
GÓLFSÁPUM OG
HREINSIEFNUM



Vélar og efnavörur sf.

Fyrir bíla, tæki og verkstæði



Sími: 5641819

Jákó/*isaco*

Auðbrekka 23

200 Kópavogi

Sími: 564-1819 / 565-7744

Gsm: 892-9204

Jako@jako.is

www.jako.is



JÁKÓ Háprýstidæla

Þriggja fasa, 16 ltr./mín 200 BAR

Afkastamikil og endingargóð dæla.

Jákó Eldsneytisdælar

Flutningsgeta 40 – 50 ltr./m

Fyrir 12 og 230 W

JÁKÓ Sandblásturskassar



JÁKÓ Partaþvottavélar



Gaman að keyra hratt

Snemma morguns í ónefndum framhaldsskóla gerir starfsmaður Umferðarstofu heiðarlega tilraun til að hafa áhrif á þreytta framhaldsskólanemendur. Fyrsti tíminn á morgnana er ekki sá vinsælasti fyrir áróðurskenndan fyrirlestur. Syfjuleg þögnin liggur eins og mara yfir bekknum. Þátttaka nemenda er lítil sem engin og nokkuð óljóst hvort varnaðarorðin hafi einhver áhrif. En þegar komið er að því að ræða um hraðakstur verður fyrirlesaranum að orði eitthvað á þessa leið: „Það er ekkert af því að hafa gaman að því að keyra hratt“. Um leið og setningunni er sleppt sést hvernig hálflokuð augun opnast og líflausir líkamar setjast sperrtir upp. Áhuginn vaknar. Það er eins og ungmennin hafi ekki átt von á þessari skoðun úr munni fyrirlesara og það meira segja starfsmanni Umferðarstofu. Er eitthvað að því að hafa gaman að því að keyra hratt? Margir stunda það – sem íþróttagrein. Á viðurkenndum svæðum, með viðurkenndan öryggisbúnað. Yfirleitt í til þess gerðum ökutækjum og undir mjög ströngum reglum um akstursíþróttir. Er eitthvað verra eða ómerkilegra við þær hvatir sem liggja að baki slíkri keppni en t.d. spjótkesti, bogfimi, sleðiþrótt, brunkeppni eða stangarstökki? Nei - í raun ekki svo lengi sem vettvangur keppninnar og undirbúnings hennar er þannig að fólk sé ekki stofnað í hættu. Akstursíþróttaklúbbar eru starfræktir víða um land, uppfyllir af kraftmiklum ökuöðnum sem stunda ökuleikni með ábyrgum hætti. Flestir þeirra vita að almenn umferð er ekki vettvangur fyrir akstursíþróttir. Reglur akstursíþróttafélaga og landslög kveða strangt á um það hvernig stunda skal akstursíþróttir og viðurlög við brotum á þeim endurspegla mjög vel hvað er í húfi ef svo illa vill til að menn fara ekki eftir þeim.

Þegar haldnir eru fyrirlestrar í framhaldsskólum heyrir gjarnan það sjónarmið hjá nemendum að það sé skortur á æfingarsvæði fyrir akstursíþróttir og þess vegna stundi menn hraðakstur út í almennri umferð. Sumir hafa meira að segja gengið svo langt að hóta því að svo lengi sem ekki eru sett upp fleiri æfingarsvæði fyrir kappakstur þá leyfi þeir sér að stunda hraðakstur í almennri umferð og fullir af „egótískri“ réttlætingu segjast þeir ætla að stinga lögguna af.

Það á ekki að bera minni virðingu fyrir akstursíþróttum en öðrum íþróttum. Í því sambandi er ekki síst mikilvægt að þeir sem stunda þær hagi sér þannig að virðing sé borin fyrir íþróttinni. Því miður gerist það í einhverjum tilfellum að einstaklingar þeysa út á götur og fara ekki að lögum eða reglum akstursíþróttafélaga. Þessir einstaklingar koma þannig óorði á þessa annars ágætu íþrótt. Það má í raun líkja akstursíþróttum við aðra íþróttagrein sem mikil virðing er borin fyrir og elsta íþróttafélag landsins leggur stund á en það er skotfimi. Það stundar enginn í Skotfélagi Reykjavíkur, eða öðrum sambærilegum félögum, æfingar á almennum svæðum. Það dytti engum í hug að æfa skotfimi í Hljómskálagarðinum jafnvel þótt ekkert æfingarsvæði væri til. Fyrir einhverjum árum síðan var í langan tíma ekkert æfingarsvæði til fyrir félagsmenn Skotfélags Reykjavíkur og vitanlega kvörtuðu og börðust félagsmenn fyrir því að fá úthlutað nýju svæði. Á meðan á því stóð datt engum í hug að skjóta af byssu sinni innan um almenning - hvað þá að hóta því.

Umferðarstofa hefur nú um nokkurra ára skeið unnið að gerð myndefnis sem notað er til kennslu meðal ungra ökumanna. Í einni myndanna segir frá ökuþingi sem ungar börn stunda hraðakstur af miklum krafti með þeim afleiðingum að hann þurfti ítrekað að borga háar sektir auk þess sem það kom fyrir að hann missti ökuréttindi vegna ölvunar. Umræddur ökuþingi fer síðar meir út í það að stunda akstursíþróttir og á einum stað í myndinni segir hann orðrétt: „... þá komst ég að því [þegar ég fór að stunda akstursíþróttir] að ég var ekki þessi geðveikislega góði bílstjóri sem ég hélt ég væri en það slapp allt til því ég var í bíl með veltibúri og með hjálm ...“. Ofmat á eigin hæfni getur endað vægast sagt illa. Örlögin og skynsemi þessa manns hafa hagað málum þannig að nú er hann einn ötulasti baráttumaður bættrar umferðarhegðunar. Fyrir ekki mörgum árum síðan lét fjögurra ára gamall sonur hans lífið í umferðaslysi sem talið er að rekja megi til ölvunaraksturs ökumanns sem lagði á flóttu.

Fyrirlestrar Umferðarstofu í framhaldsskólum og áður nefnt myndefni er hluti af námsefni sem hlotið hefur nafnið „Svo kom það fyrir mig“. Markmið efnisins er fyrst og fremst það að gera ungmennum ljóst hverjar afleiðingar geta orðið þegar hættulegar hugdettur eru látnar ráða för í umferðinni. Ungt fólk, sem nýlega hefur tekið bílpróf, stendur oft á tíðum frammi fyrir freistingum sem m.a. felast í því að aka of hratt eða aka eftir neyslu áfengis. Oft skortir þau dómgreind og reynslu til að átta sig á því að afleiðingar slíkra ákvarðana geta verið skelfilegar.

Mikið hefur áunnist í fornvörnum á meðal ungs fólks en slysum með meiðslum hefur fækkað frá árinu 2007 umtalsvert. Slysum með meiðslum meðal ökumanna á aldrinum 17-20 ára voru 384 árið 2007 en bráðabirgðatölur fyrir árið 2012 eru 147. Það er því ljóst að ungir ökumenn eru yfirleitt mjög góðir og ábyrgir. Það eru þó þessar einstaka undantekningar sem við verðum að uppræta. Þessar örfáu undantekningar eru mikill meirihluti þeirra sem valda alvarlegustu slysum og það er því til mikils að vinna.

Einar Magnús Magnússon

Upplýsingafulltrúi hjá Umferðarstofu

Þóra Magnea Magnúsdóttir

Verkefnastjóri fræðslumála hjá Umferðarstofu



Á dögunum var mörgum til mikillar ánægju vaðið upp gamalt vörumerki, nefnilega Bílanaust. Blaðamaður Mótör & Sport brá sér í opunarveisluna og spurði Árna Stefánsson forstjóra Bílanaust Nokkura spurninga um hið endurreista gamla og góða vörumerki.



1. Hvenær var Bílanaust stofnað?

Bílanaust var upphaflega stofnað af Matthíasi Helgasyni árið 1962 en nýja fyrirtækið tók til starfa janúar 2013. Hjá Bílanausti starfar fjöldi starfsmanna sem hafa áratuga reynslu af þjónustu við bileigendur.

3. Hvar hefur Bílanaust verið til húsa síðan það var stofnað (stiklað á stóru)?

Fyrsta Bílanaust verslunin var í Höfðatúni 2 Reykjavík og síðar var starfsemin í Skeifunni, Bolholti og Síðumúla. Árið 1986 setti Bílanaust upp stórverslun í Borgartúni sem fluttist síðan á Bildshöfða 9 árið 2005 og er þar í dag. Að auki rekur Bílanaust nú verslanir í Kópavogi, Hafnarfirði, á Selfossi, í Reykjanesbæ, á Egilsstöðum og í Akureyri. Einnig starfrækir Bílanaust tækniþjónustuverkstæði sem sinnir ísetningum, rafgeymaþjónustu og rafmagnsviðgerðum á Funahöfða í Reykjavík.

4. Hvenær keypti N-1 Bílanaust?

Árið 1999 keyptu fjárfestar Bílanaust af Matthíasi og fjölskyldu. Í framhaldi runnu fleiri fyrirtæki svo sem Slípivörur og verkfæri, Ísdekk, Kúlulegusalan og Nitró inn í þá samstæðu ásamt því að eigendur Bílanausts keyptu nokkur hjólbardaverkstæði.

5. Hvenær varð síðan Bílanaust að N1?

Árið 2006 keyptu eigendur Bílanausts Olíufélagið og framangreind fyrirtæki mynduðu N1 sem stofnað var árið 2007.

6. Hver er framtíðar áætlun fyrir Bílanaust?

Meginmarkmið okkar hjá Bílanausti er að sinna þjónustu við bileigendur, þá sem sinna viðhaldi bíla og tengdri þjónustu á öflugan og markvissan hátt. Bílanaust býður jafnframt upp á ýmis vörumerki sem henta iðnaði. Með því að Bílanaust er orðið sjálfstætt fyrirtæki eykst gagnsæi í rekstri og tækifæri felast í einfalda starfseminna frá því sem var á meðan reksturinn var hluti af N1.

7. Ætlar Bílanaust að sérhæfa sig í einhverjum bílum fremur en öðrum?

Bílanaust býður upp á landsins mesta úrval varahluta. Við munum kappkosta að eiga á lager hluti í algengustu bíla og stöndum sterkt í vöruframboði fyrir marga japanska og evrópska bíla. Jafnframt er í sífelldri skoðun hvernig við getum sinnt betur þeim bifreiðum sem færri eintök eru af á götunum og við höfum m.a. góðar tengingar við birgja með breytt úrval fyrir USA bíla.

8. Ætlar Bílanaust að koma inn á markaðinn með ný vörumerki/birgja?

Bílanaust mun kynna ýmsar nýjungar bæði frá núverandi birgjum og nýjum birgjum. Tækninni fleygir sífellt fram og nauðsynlegt er fyrir okkur sem aðra að fylgjast með helstu nýjungum.

9. Ætlar Bílanaust að einbeita sér að markaði með varahluti eingöngu í framtíðinni?

Aðal áherslan hjá okkur í dag er á varahluti, efna- og iðnaðarvörur. Við verðum vakandi fyrir nýjum tækifærum en stefnan er ekki sett á að útvíkka starfseminna mikið fyrst um sinn.

10. Hefur eitthvað verið hugsað um að fara inn á aukahlutamarkaðinn og þá að skoða mótorsportið?

Við bjóðum þegar upp á ýmsar tegundir aukahluta en sá markaður hefur að sjálfsögðu dregist saman eftir bankahrunið og við munum líklega fara okkur varlega í að bæta við nýjum línunum tengdum mótorsporti næstu misserin.

VERKFAERA

Salan

Digital skíðmál



Verð Kr.
4.900,-

Digital skíðmál
PR 20513

Lavor
Háprýstitæki
Midi 19

Verð Kr.
26.900,-



Skipper Midi 19
Mesti þrýstingur:
130 Bör
Vatnsflæði:
400 L/Klst.
Mótor: 1900 W.
Kalt vatn. Turbo.
LA 8 073 0015

Háprýstitæki
Best 28

Verð Kr.
79.900,-



Lavor Háprýstitæki
Mesti þrýstingur:
160 Bör
Vatnsflæði:
510 L/Klst.
Mótor: 2800 W.
Kalt vatn. Turbo
LA 8 069 0703

Höggtopplyklasett



Verð Kr.
18.500,-

Höggtopplyklasett Ali með hertum toppum fyrir
loftlykil. Skrall, átaksskaft og framlengingum.
Kemur í góðri plastöskju.
SB A609



Verð Kr.
124.900,-

CARULUS verkfæraskápur með
vönduðum verkfærum 120 stk.
fyrir verkstæði eða bílskúr.
GD 2020.1402

Vélastandar



Verð Frá
11.500,-

Vélastandar :
750 Lbs. TJ T23401 kr. 11.500,-
1000 Lbs. TJ T24541 kr. 12.900,-
1500 Lbs. TJ T26801 kr. 22.900,-
1500 Lbs. er samnanbrjótanlegur.

Hjólatjakkur



Verð Kr.
19.500,-

Hjólatjakkur 3 tonn.
Stendur í 14,5 cm, lyftir í 51,0 cm
TJ T83001

Skrúfbitasett



Verð Kr.
3.750,-

Bitasett fyrir skruðvélur með hjöruliðshaldara
Torx, Torx m/gati, sexkantar, stjarna og mínus
bitar, 67 hlutar. Kemur í góðri plastöskju.
SB HO2885 7

3T Búkki



Verð Kr.
2.900,-

Búkki 3 tonn.
Stendur í 28,5 cm,
mesta hæð 42,5cm.
TJ T43002

Verkfæri fyrir alla, bílaáhugafólk og bílaverkstæði

Loftpressa 195



Verð Kr.
26.900,-

Loftpressa 195 Ltr.
Lofttankur 24L
TJ TRA024L

Topplyklasett 1/4"



Verð Kr.
8.900,-

Topplyklasett 1/4" drive
Með toppum frá 4mm til 13mm. 43 hlutir.
GD 44005 00

Hleðslutæki



Verð Kr.
14.900,-

Hleðslutæki
ALPINE 18 BOOST 12/24V.
TW 8075 45

Högglykill



Verð Kr.
9.990,-

DSS 260/1 með höggtoppum
EI 41 389 10

Loftdæla fyrir bíla



Verð Kr.
8.925,-

12V Loftdæla: Typa HV35
Geta: 21 L/min.
QI HV-35

Topplyklasett 1/2" og 1/4"



Verð Kr.
22.900,-

Topplyklasett 1/4" og 1/2" drive
78 hlutir. Frá Carolus Germany
GD 55808 00

Hleðslutæki



Verð Kr.
29.900,-

Hleðslutæki
ALPINE 50 BOOST 12/24V.
TW 8075 48

Loftskrall



Verð Kr.
9.900,-

Loftskrall með höggtoppum: Skrall,
toppar frá 9-19mm, framlenging og
hjöruliður. EI 41 391 70

Réttingatjakkasett



Verð Kr.
29.900,-

Réttingatjakkasett. 4 Tonna
TJ T70 401

Verkfærasett



Verð Kr.
27.900,-

Verkfærasett flott í jeppan. 54 hluta sett með
toppum, lyklum, tångum, skrufjárnunum og fleira.
Frá Carolus Germany
GD 55808 00

Migsuðuvél



Verð Kr.
144.900,-

Migsuðuvél
TELMIG 200/2
TW 8210 56
Fastir lykklar



Verð Frá
5.900,-

Sett af
föstum lykklum
í góðri plastöskju
9 - 19mm SB A352-250 Kr. 5.900,-
6 - 32mm SB A505 Kr. 23.900,-

Með fyrirvara um myndbrengr og prentvillur. Öll verð eru með Vsk.
Verðin gilda frá 9. febrúar til 9. mars 2013 eða á meðan birgðir endast.

Verkfærásalan - Síðumúla 11 - 108 Reykjavík
Sími 568-6899. Fax 568-6893 Tölvupóstfang: vfs@vfs.is Heimasíða: www.vfs.is
Opnunartími: Mán. til föst. 8.00 til 18.00. Laugardaga 10.00 til 14.00



Villidýrið á meðal vetrardekkjanna.

FALKEN dekk

Í mörg ár hefur Siberian Husky verið tryggur félagi í hörðum vetrum í norðaustur Síberíu. Husky er virkur, ötull og seigur en forfeður hans komu frá mjög köldu og hörðu umhverfi á norðurslóðum. Siberian Husky er því tilvalið tákn fyrir **FALKEN dekk** sem eru frábær fyrir íslenskar aðstæður, örugg í gegnum ís og snjó!



FALKEN
High Performance Tyres



Dekkjaþjónusta



Bifreiðaverkstæði



Varahlutir



Bifreiðaflutningar



Úrvinnsla bíla

Skútuvogi 8 og Smiðjuvegi 28 / Sími 567 6700 / vakahf@vakahf.is / vakahf.is

VAKA

Á VERÐI FYRIR ÞIG