

MOTOR & SPORT

TÍMARIT UM BÍLA, MÓTORHJÓL, VÉLSLEÐA, BÁTA & MÓTORSPOURT



Koenegsegg - Torfæra - Rallýkross - Gokart - Bíladagar - Kvartmílan - Kraftbílar

MAXXIS®

Dekkin sem duga

GÖTUHJÓL



MAXXIS Presa Sport

Ætlað undir stærstu og kraftmestu hjólin á götunni

FJÓRHJÓL



MAXXIS Bighorn Radial M917 F / M918 A

Breiður snertiflötur sem tryggir jafnt og gott grip

MÓTORCROSS



MAXXIS MAXXCROSS M7305 IT / M7304 IT

Samræmir frábært grip og góða endingu

GÖTUHJÓL



Maxxis M6029 Supermaxx Front / Rear

Margreynt og þróað á brautum í Evrópu.

GÖTUHJÓL



MAXXIS MA3DS

Frábært grip og aksturseiginleikar



Nesdekk - Dekk, smur og smáviðgerðir
Reykjavík • Fiskislóð 30 • Sími: 561 4110
Reykjavík • Grjóthálsi 10 • Sími: 561 4200
Reykjanesbæ • Njarðarbraut 9 • Sími: 420 3333



Bílabúð Benna - Dekkjáþjónusta
Reykjavík • Tangarhófa 8 • Sími: 590 2045
www.benni.is • Þjónustuborð: 590 2000

Höfundar efnis:

Haukur Svavarsson.

Hálf dán Sigurjónsson.

Sveinbjörn Hrafnsson.

Örn Sigurðsson.

Myndir:

Hálf dán Sigurjónsson.

Ragnar Róbertsson.

Koenigsegg.

Sveinbjörn Hrafnsson.

Hönnun og grafík:

Halldór Már Aðalsteinsson

Prófarkalestur:

Sigtryggur Harðarson.

Arnar Ólafsson

Dreifing:

Reykjavík og nágrenni:

Hálf dán Sigurjónsson.

Akureyri:

Jón Rúnar Rafnsson.

Egilsstaðir:

Kristfinnur Ólafsson.

Útgefandi:

Mótor og Sport ehf

Laufbrekka 24

200, Kópavogur.

Kt: 470213-0270

Ritstjóri og ábyrgðarmaður:

Hálf dán Sigurjónsson.

Sími: 5642811

8971429

7720429

Email: halfdan@motorogsport.is

Þá er kominn Júní og mótorsportið komið á fullt.

Lesendur munu sjá mun á blaðinu þar sem mótorsporti verður gert hátt undir höfði, svo og öllu aksturstengdu.

Í þessu blaði verður fjallað um Bíladaga á Akureyri sem fara fram dagana 14-17 Júní og erum við með dagskrána í miðju blaðsins auk smá umfjöllunar um bíladagana.

Það verður mikið að gera í Júní bæði hjá bíla og hjólamönnum, en auk bíladaga verða bæði Rally 7-8 Júní, Musclecár dagur á Kvartmílubrautinni 8. Júní, Sandspyrna á Sauðárkróki og GoKart á Akstursbraut AÍH þann 22. Júní, Landsmót Fornbílaklúbbsins 21-23 Júní á Selfossi, Rallykross þann 23. Júní og síðan Kvartmíla og Torfærukeppni verður haldin á Egilsstöðum þann 29. Júní

Hjá hjólafólki er það Moto-Cross á Selfossi þann 8. Júní, Enduro á Akureyri þann 15. Júní, Götuspýrnan verður bæði fyrir bíla og mótórhjól á bíladögum þann 16. Júní og það sama er að segja um Kvartmíluna sem haldin verður á Kvartmílubrautinni þann 29. Júní og síðan endar Júní mánuður með Moto-Cross á Akranesi þann 29. Júní

Þá mynnum við á að Krúser klúbburinn er með sína vikulegu "rúnta" alla fimmtudaga, og Fronbílaklúbburinn er með samkomur á miðvikudögum.

Ef fólk veit af fleiri samkomum en hér eru nefndar endilega að koma upplýsingum um þær til okkar á: motorogsport@motorogsport.is

Í þessu blaði er meðal prufukeyrsla á Audi og hann Haukur tekur í fljótan Jaguar

Við vonum að fólk hafi gaman af og í leiðinni óskum við eftir fólki sem gæti látið okkur í té myndir og kannski líka texta af mótorsporti og rúntum, og sérstaklega þá vantar okkur myndir frá Moto-Cross og Enduro keppnum.

Góða skemmtun í Júní.

Hálf dán Sigurjónsson.





Audi A4 Allroad

Tegund

Audi A4 Allroad. Allroad viðhengið merkir á Audimáli að um sé að ræða stationútgáfu með aukinni veghæð og fjórhjóladrifi. Sem sagt; fjórhjóladrifinn stationbíl. Það er nokkuð sem við Íslendingar þekkjum vel. Ég man, líklega 1977, eftir að hafa farið að skoða þá nýjan bíl á íslenskum markaði, Subaru, fjórhjóladrifinn stationbíl. Hann hefur síðan fylgt okkur í einni eða annarri mynd æ síðan, sem og sambærilegir bílar frá ýmsum framleiðendum öðrum. Slíkir nutu lengi mikilla vinsælda hérlandis, og gera svo sem enn. Það sem þó hefur gerst á síðustu 15 árum eða svo er, að jepplingurinn hefur dregið okkur til sín á kostnað fjórhjóladrifna stationbílsins. Það er svo sem fullkomlega rökrétt; þetta tvennt er jú í raun sama fyrirbærið bara í ólíkum umbúðum. Þetta virðist Audi skilja fullkomlega og reynir að dekkja hvern krók og kima þessa markaðar fyrir fjórhjóladrifna bíla. Fólksbílar frá Audi eru allir framhjóladrifnir, en þá má alla fá með fjórhjóladrifi ef vill og fá þeir þá viðhengið Quattro. Síðan býður Audi einnig upp á jepplingalínu, Q-bíla. Þarna mitt á milli koma síðan Allroad bílarnir tveir, A4 og A6. Yfirbygging þeirra er station útgáfan af sömu bílum, en hann er hærri og með lengri fjöðrun, svo segja má að hann teygir sig í átt að jepplingunum; svona eins og hann sé á báðum áttum og vilji vera „pínulítið bæði“. Við höfum svo sem séð þetta áður. Nægir þar að nefna Volvo XC70 og Subaru Legacy Outback og ekki má gleyma að VW Passat og Skoda Oktavia eru einnig fánlegir í sambærilegum útgáfum. En hvað um það. Ég ætla að snúa mér að bílum, sem hér er til umfjöllunar; Audi A4 Allroad.



Bilaverkstæði
Jóa

Audi
Vorsprung durch Technik 

ŠKODA




MITSUBISHI
MOTORS



Das Auto.

Dalvegi 16a
201 Kópavogur

www.bilajoa.is
bilajoa@bilajoa.is

Fax 564 5254
Sími 564 5520



Hönnun og útlit

A4 Allroad minnir mjög á A6 Allroad og Q bílana frá Audi (Q3, Q5 og Q7). Þetta kemur ekki á óvart því Audi, líkt og margir aðrir framleiðendur hafa lagt mikla áherslu á að skapa sér ákveðinn ættarsvip. Kannski má segja að 2. kynslóð A6 Allroad, sem kom fram 2006 hafi lagt grunn að þessum nefsvip. Stórt grill, sem nær í gegnum stuðarann og niður á svuntuna með hringjunum fjórum, merki Audi trónandi fyrir miðju sást fyrst á þeim bíl. Næstur kom síðan risajeyppinn Q7, sem líktist svolítið A6 Allroad á sterum, þar á eftur Q5 sem er eins og vasaútgáfa af honum og nú síðast A4 Allroad sem er fljótt á lítið minnkuð útgáfa af A6 Allroad. Nýjastur er síðan Q3 og þið megið giska á hverju hann líkist. Flókið? Já og nei, kannski. A4 og A6 Allroadarnir eru fólksbílar, í stationútgáfu að vísu, sem hækkaðir hafa verið upp og skreyttir áberandi, dökkum brettaköntum. Q bílarnir koma hins vegar úr hinn áttinni og má kalla þá jeppaættar. Allroadinn er glæsilegur bíll á að horfa og ber með sér yfirbragð fágunar og íburðar.

Innanrými

Þegar sest er inn í A4 Allroad blasir skyldleikinn við venjulegan A4 við. Hér er allt nákvæmlega eins. Og ekki bara það; hér er allt eins og vænta má í Audi, nær gallalaust. Ég nenni eiginlega ekki að fara að telja upp allt, sem maður er venur að fara í gegnum í lýsingu innanrýmis í bíl. Þetta er einfaldlega Audi og það eitt og sér segir allt sem segja þarf. Útsýni úr bílnum er gott, gluggar stórir og þó hann sé enginn smábíll (yfir 470cm langur) þá sést vel aftur úr honum. Umhverfi ökumanns er ákaflega þægilegt og ekki spilla sportsætin, sem reynsluakstursbíllinn var búinn. Þau styðja vel við hliðar manns og lengja má setuna til að fá aukinn lærastuðning, sem er einkar þægilegt á lengri leiðum. Mælaborð er einfalt og auðlæsilegt og öll stjórnþæki vel staðsett. Aftursætisrými er gott og lítið mál fyrir fullvaxna að sitja þar og farangursrými er þokkalegt. Segja má, að eini munurinn á innanrými í A4 og A6 séu aftursætis- og farangursrýmið, sem hvor tveggja eru merkjanlega stærri í sexunni, svo ef þessir tveir þættir eru manni ekki mjög mikilvægir þá leysir sá minni allar þarfir manns.

Vél og akstur

Reynsluakstursbíllinn var búinn tveggja lítra díselvél upp á 177 hestöfn, sem togar 350 Nm og 7 gíra sjálfskiptingu. Þetta er svo sem engin ofgnótt afls, en dugir þó fullkomlega. Það er helst að manni finnst skorta hröðun úr kyrrstöðu, því maður nær engu út úr vélinni með því að þenja hana, sem er nákvæmlega það, sem maður gerir ef taka á af stað með látum. Á ferð er hröðun bílsins mjög góð og eins og títt er með þýska bíla þá er hættulega auðvelt að ná óhóflegum hraða, enda eru veggrip bílsins og aksturseginnleikar þannig, að lítið finnst fyrir hraða hans.





Það sem kemur mest á óvart við akstur bílsins er fjöðrunin. Allroadinn er hærri en venjulegur A4 og því væri viðbúið að hann væri svagari í beygjum vegna hærri þyngdarpunkts, en svo er ekki. Hann er vel stífur í beygjum og hallar lítið þó greitt sé farið. Hin aukna hæð, sem fæst meðal annars með slaglengri fjöðrun virðist ekki koma að sök við þessar aðstæður og hjálpar þar eflaust aukin sporvidd frá venjulegum A4. Hin aukna slaglengd sýnir hins vegar kosti sína á malarvegi. Þrátt fyrir breiða og lága hraðbrautarhjólbarða þá hagar bíllinn sér mjög vel á slíku undirlagi. Audiar hafa jafnan verið þekktir fyrir stinna fjöðrun en þessi er algerlega laus við hana. Ekki svo að skilja að hér sé um einhverja gamaldags ameríska ofurmýkt að ræða, heldur er hér á ferðinni einkennileg þversögn. Eins og áður sagði er bíllinn stinnur og flatur í beygjum á malbiki en á sama tíma mjúkur og meðfærilegur á grófu undirlagi. Mér finnst þetta hljóma eins og þversögn, og ekki kann ég að skýra þetta, enda ekki verkfræðingur, en þetta er einfaldlega svona. Breska bílapressan, sem almennt er ekkert yfir sig hrifin af fjöðrun Audibíla hefur enda almennt rómað A4 Allroad fyrir einmitt þetta. Frasar eins og „The best riding Audi“ hafa gjarna sést þaðan og ég ætla ekki að mótmæla þeim yfirlýsingu.

Niðurstaða

Ég er með 10 milljónir á reikningnum mínum og ætla út að versla. Kaupa bíl. Á þessu verði er af mörgu að taka. Eflaust þykir mörgum þetta há upphæð að greiða fyrir fólksbíl, en þetta er einmitt verðmiðinn á Audi A4 Allroad með þeim búnaði, sem þýddi reynsluakstursbíllinn. Grunnverð hans er þó vel innan við 9 milljónir, en bíl sem þennan vill maður gjarna skreyta með viðbótarbúnaði og má hæglega hækka verðið til muna ef maður sleppir sér í aukabúnaðinum. Stóra spurningin, sem mögulegur kaupandi þarf að svara er, hvort hann vilji jeppa/jeppling eða fjórhjóladrifinn fólksbíl. Þetta er auðvitað bara spurning um smekk, og séu menn tilbúnir að sleppa fjórhjóladrifinu er hægt að fá mikinn fólksbíl fyrir þennan pening. Í mínum huga er A4 Allroad mjög góður kostur; þægilegur og íburðarmikill, glæsilegur og búinn góðum aksturseiginleikum. Enda krefst maður alls þessa á þessu verði. Mér finnst bíllinn uppfylla allar þær væntingar, sem maður gerir til bíls sem þessa. Sumir vilja kannski líta á hann sem „ódýra“ útgáfu af stóra bróður, A6 Allroad, en það finnst mér ekki vera alls kostar sanngjarnt. Sá stærri er ekki beinn keppinautur. Eðlilegra væri að bera hann saman við Subaru Legacy eða VW Passat Alltrack, sem eru báðir ódýrari, en skarta ekki hringjunum fjórum á nefinu. Þeir eru, eða eiga alla vega að vera trygging fyrir gæðum og lúxus og A4 Allroad býr yfir hvoru tveggja. Mundi ég kaupa þennan bíl? Nei. Ég mundi fá mér A6 Allroad, en þrátt fyrir það var ég stórhreifinn af bílnum. Þetta er bara spurning um peninga og smekk. A4 Allroad er klárlega valkostur, sem ég held enginn geti verið ósátur við. Þetta er einfaldlega frábær bíll.

Adam'sTM Premium Car Care

Adam's alhliða hreinsivörur fyrir bílinn þinn. Sápur, bón, massar, hreinsiefni fyrir innréttingar, dekk, rúður og fl. Adam's hefur allt fyrir bílinn.



**H. Jacobsen ehf, Reykjavíkurvegi 66, 220 Hafnarfirði.
jacobsen@talnet.is. Sími 699-3135 www.adamspolishes.com**



Jaguar XKR



Er munur? Hver er munurinn? Þessar spurningar kalla á smá sagnfræði og jafnvel málsögu. Sko. Sportbíll er lítill, opinn, tveggja sæta, afturdrifinn, ekkert endilega mjög aflmikill en hefur góða aksturseiginleika á þröngum, hlykkjóttum vegi. Akstursánægja skiptir meira máli en þægindi. GT bíll er í eðli sínu svipaður nema hvað hann er nokkuð stór, tveggja dyra með grínaftursæti, mjög aflmikill og hlaðinn lúxusbúnaði. Hans takmark í lífinu er að geta flutt öikumann, og kannski farðþega, langar vegalengdir á stuttum tíma í hámarks þægindum (enda stendur GT-ið fyrir Gran Turismo upp á ítölsku og þá er **ekki** verið að vísa í tölvuleikinn). Aksturseiginleikar hans miðast við Autobahna í Þýskalandi en ekki enska sveitavegi, eins og sportbílsins. Þessar skilgreiningar eru þröngar, enda er á markaði í heiminum hellingur af bílum, sem teygja mörk hvors hugtaks um sig og/eða reyna að sameina þau í einum og sama bílnum, svo ekki sé talað um þau ógrynni bíla, sem skreyta sig merkjunum án þess að eiga fyrir því. Inni á gólfi hjá 100bílum í Mosfellsbæ stendur, afgirtur rauðum borða, gljáfægður glæsivagn einn svartur. Maður gengur í hringi umhverfis hann nokkra stund og horfir. Veltir fyrir sér, hvað hinir ýmsu hlutar bílsins geti sagt manni um hann. Langt nefið gefur til kynna stóra vél, lág húddlína bendir til lágrar loftmótstöðu, sem vekur grun um mikinn hámarkshraða. Aftur um sig er billinn breiður og bólgin afturbrettin hylja breið afturdekk, sem segja manni að nóg sé af aflinu og hröðun trúlega í frísklegri kantinum. Hurðarnar eru aftarlega á hliðum bílsins, sem vekur hugrenningar um sportbíla. Og hvers konar bíll er þetta þá, sem skapar manni ofantaldar væntingar við það eitt að horfa á hann? Þegar hér er komið verður að leita á náðir upplýsingabankans í minninu.

Jaguar. Fornfrægur breskur bílaframleiðandi, sem á sér merka sögu jafnt í smíði keppnisbíla, sportbíla og lúxusvagna. Sögu, sem spannar rúm 80 ár. Ekki verður hún rakin hér, en glæsileg er hún fyrir utan niðurlægjartímabil bresks bílaiðnaðar á áttunda og níunda áratuginum. Þegar Ford eignaðist Jaguar 1990 var blásið til sóknar, bílalínan endurnýjuð og stefnan sett á að hefja Jaguar aftur til vegs og virðingar og endurvekja þá ímynd, sem merkinu hafði lengstum fylgt. Billinn, sem hér er til umfjöllunar má segja að sé af annarri kynslóð Jaguara, sem smíðaðir voru á þessu endurreisnartímabili. Fyrsta kynslóðin vakti væntingar um betri tíð hjá Jaguar þó ekki þætti hún gallalaus, en með annarri kynslóðinni komu svo blóm í haga og hafði merkið, alla vega

VÉLALAND HELDUR BÍLNUM ÞÍNUM VIÐ



Vélaviðgerðir

Vélavinna
Hedd viðgerðir
Tímareimaskipti

Eldsneytiskerfishreinsun
Túrbinuviðgerðir



Almennar viðgerðir og viðhaldsþjónusta

Þjónustuskoðanir
Bílanagreining
Yfirförum bílinn fyrir aðalskoðun



Framrúðu-skipti og viðgerðir

Samningar við tryggingafélög

Erum á
3 stöðum



Áralöng reynsla
Fagleg vinnubrögð

Gerðu verðsamanburð - fáðu tilboð!





Sportbíl-GT bíll?

Í skrifum bílblaðamanna víða um heim náð því takmarki, að smíða bíl, sem væri fullkomlega samkeppnishæfur við helstu lúxusmerkin. Og nú var loks komið að því að ég fái tækifæri til að prófa Jaguar, en sá heiður hefur mér ekki hlotnast áður. Óneitanlega er maður svolítið spenntur. Um er að ræða Jaguar XKR frá árinu 2008. XK bíllinn hefur verið framleiddur frá 2006, fékk nokkra andlitslyftingu 2009 og er framleiddur enn í dag.

Ef við rifjum aðeins upp vangavelturnar í upphafi um skilgreiningu á sportbíl, þá er ljóst að þetta er varla sportbíl þó ekki sé nema stærðarinnar vegna. Þetta er dæmigerður GT (Grand Touring) bíll og það var með þeim væntingum, sem ég settist undir stýri eftir að starfsmaður hafði rennt honum út úr sýningarsalnum. Auðvitað var maður búinn að kynna sér dýrið fyrirfram. Það, sem netleit segir manni er þetta: Lengd 490 cm, breidd 190 cm, þyngd 1730 kg. Engin smábíll hér á ferð, svo eitthvað þarf af hestöflum. Af þeim er nóg: 304 stykki dregin úr 4,2 lítra V8, 5,8 sek í 100 og tekur kvartmíluna á 14,3. En, bíðum aðeins; þetta eru tölur fyrir XK. Hér er ég með XKR, sem er villidýrsútgáfan af Jaguar XK. Í útliti er ekki margt, sem greinir á milli venjulegs XK og XKR. Bara eitt lítið R, sem sést hvernig á bílnum nema sem merki á afturendanum. Og gerfiloftristar á frambrettunum framan við hurðarnar. Og krómuð loftinntök á húddinu með ígreiptu orðinu „supercharged“. Þetta þrennt er allt sem ég þarf til að segja mér að þetta sé eitthvað fullorðins. Enda sýnir það sig í tölfræðinni. Hestöflin eru orðin 420, 0-100 tíminn kominn niður í 4,7 og kvartmílutíminn í 13,2.

Reynsluaksturinn sjálfur

Hefst nú aksturinn. Þegar sest er inn í bílinn byrjar maður á að líta í kring um sig. Leðurklætt allt, sem leðri verður á komið, nema toppurinn, sem er klæddur e.k. rússkinni eða hvað það nú heitir. Mælaborðið einfalt og klassískt nema á milli hraða- og snúningsmælanna er lítil klukka með vísu, sem á eflaust að vera einhver retróvísun. Í miðju er stór snertiskjár, þar sem stjórná má öllu mögulegu, gírstöngin trónir stór og áberandi á sínum stað (já, bíllinn er sjálfskiptur, held ég hafi gleymt að taka það fram einhvers staðar). Sætin eru auðvitað rafmagnsstillt á alla enda og kannta og meðal annars má breyta hæð þeirra mjög mikið, sem kom sér vel því í hárrí stöðu rak ég gjarna höfuðið utan í hliðina fyrir ofan hliðarrúðuna. Með því að lækka sætið, og ekki einu sinni í lægstu stöðu kom ég algerlega í veg fyrir þetta. Annars eru sætin aldeilis frábær. Veita ágætán hliðarstuðning, án þess að vera eitthvað keppnis, sem maður þarf að bröla í og úr með fyrirhöfn. Hér sest maður inn, situr og stígur út aftur algerlega án slíkra óþæginda. Þess má loks geta að það eru aftursæti í bílnum, en einungis til að geyma í skjalatöskur eða innkaupapoka. Ég mundi ekki bjóða nokkrum m ánni að sitja þar nema kannski ef framsætisbúar væru af smæstu gerð.

Vélin er ræst með rauðum hnappi í mælaborðinu, sem virkar eiginlega eins og volume takki á völdugum hljómtækjum. Ýttu á hann og réttu aðeins úr hægri tánum og ...VÁ, þvílíkt hljóð. Þetta er greinilega eitthvað spennandi. Maður fer að hafa áhyggjur af að sjálfskiptingin kunni að spilla gleðinni. Það reynast óþarfa áhyggjur. Tog vélarinnar er svo mikið, að hún rífur bíllinn bókstaflega af stað við allar aðstæður og maður þarf virkilega að vanda sig til að taka af stað eins og venjulegaur bílstjóri. Hræddur er ég um að ef ekki væri spólvörn á bílnum mundi líftími afturdekkjanna flokkast sem ungbarnadauði. Við dólakstur innanbæjar kemur fjöðrunin manni á óvart. Maður á von á að svona tryllitæki með R í nafninu sé grjótharður en það er Jaguarinn alls ekki. Hegðun hans við þessar aðstæður minnir miklu meira á vandaðan lúxusbíl (E-Bens, 5-línu BMW) heldur en það urrandi villidýr sem hann er. Þegar maður slær gírstönginni til hliðar og setur skiptinguna í





sportstillingu. Man einhver eftir Jekyll og Hyde? Þetta er bílútgáfan af honum/þeim. Með bílinn í þessari stillingu verður maður eiginlega hálf vonsvikinn. Ekki með bílinn, þvert á móti, heldur með þær aðstæður, sem maður hefur til að aka honum. Mig vantar þýska hraðbraut, lokað svæði þar sem ég má gera hluti, sem ekki má á götum úti, kappakstursbraut, eitthvað annað og meira en íslenska þjóðvegakerfið. Þú tekur af stað af nokkurri ákefð og afturhjólin virðast ætla að grafa sig í malbikið þar til spólvörnin slær á puttana á þeim. Auknablikshik og síðan þýtur bíllinn af stað. Vélin æðir upp í hált sjöunda þúsund snúninga þar sem þú skiptir um gír með flípanum aftan við stýrið. Hröðunin eykst enn. Löglegum hámarkshraða er náð löngu áðru en þú varst búinn að lesa þessa einu málsgrein. Og svona mætti halda áfram upp í einhvern hámarkshraða sem skiptir ekki máli hérlendis. En þetta er þó ekki það skemmtilegasta. Það er keyra bílinn á hóflegum hraða í rólegheitum, slá síðan skiptingunni niður um 2-3 gíra og negl'ann. Þú þrýstist ekki niður í sætið, þú ert laminn þangað. Viðbragð vélarinnar er þannig að maður upplifir ekkert hik. Það er eins og allt aflið skili sér á sama augnabliki. Og annað, næstum jafn skemmtilegt. Að hlusta. Vélin, við svona notkun hljómar eins og..., ég veit ekki við hvað á að líkja hljóðinu. Hugsað bara um flottasta hljóð, sem þið þekkið og þetta er a.m.k. þar á skalanum ef ekki ofar. Mig langaði m.a. að mynda mér skoðun á gæðum hljómtækjanna í bílnum en get það ekki, því ég var alltaf búinn að slökkva á þeim eftir skamma stund til að hlusta á vélina.

Aksturseiginleikum er ekki hægt að kvarta yfir. Stýri veitir létt viðnám við snúningi þannig að þú veist alltaf nákvæmlega hvert framhjólin vísa, fjöðrun heldur bílnum flötum í beygjum án þess að vera stinn, sem gerir að verkum að þægindin minnka ekki þó malbikinu hraki. Ég efast ekki um að það sé enginn vandi að aka þessum bíl langar leiðir án þess að lýjast, hvort sem er rólega á 90 eða á þar til gerðum vegi á tvöföldum þeim hraða eða þaðan af meiri. Ég get ekki fundið nema tvo galla á þessum bíl. Annar er skortur á nothæfu aftursæti, ef það skiptir mann máli og hinn er hve erfitt kynni að reynast að vera löghlýðinn á bíl sem þessum. Ég held mig þó vera búinn að finna lausn á þessu. Ef ég ætti svona Jaguar og þyrfti aftursæti mundi ég bara kaupa einhvern venjulegan bíl til að nota þegar sú þörf yrði knýjandi. Og sá bíll mundi líka auðvelda mér að halda akstrinum innan marka laganna. Enda mundi ég aldrei tíma að nota svona Jaguar dags daglega, en ***** langar mann til þess.

Vinum fyrir öll tryggingafélögin

534-2000



BESTIR FYRIR BÍLINN ÞINN

Lyngás 12 Garðabæ

HVAR ERT ÞÚ AÐ KAUPA VARAHLUTI Í BÍLINN?

Seljum varahluti í: Mercedes-Benz, Audi, Skoda, Porsche og Volkswagen

Bíla-Doktorinn er meiri varahlutaverslun en þig grunar.
Kynntu þér málið.

Við eigum ótrúlega margt á lager í ofantaldar bílategundir
Ætlum við að bjóða 15% afslátt af varahlutum í þessar tegundir með tilvísun í þessa auglýsingu næstu þrjá mánuði.

KOMDU TIL OKKAR ÞAÐ ER ÖRUGGARA

BÍLA-DOKTORINN VARAHLUTAVERSLUN

SKÚTUVOGI 13, 104, REYKJAVÍK

SÍMI: 552-5757

VARAHLUTIR - VERKSTÆÐI - SMURSTÖÐ - SÉRPÖNTUNARÞJÓNUSTA

Bíla-Doktorinn ehf flytur einnig inn frá Þýskalandi flesta varahluti fyrir VW, Skoda, Audi, Mercedes-Benz og Porsche, sem eru TUE gæðavottaðar vörur.

Framleiddar fyrir ströngustu kröfur notenda þar í landi.

Þessa varahluti erum við að bjóða á ótrúlega hagstæðu verði.

Ekki velja bara einhverja varahluti, veldu gæðavarahluti frá okkur fyrir bílinn þinn

Sjá nánar á vefsíðu okkar: www.doktorinn.is



ÞVI ÖRYGGI Í UMFERÐINNI SKIPTIR MÁLI



Koenigsegg Agera



Á Þáskadag var undirritaður staddur í Svíaríki og þennann dag er ferðinni heitið til Vallahalla-park í Ängelholm..og nei þetta var ekki fundur hjá sjálfstæðisfélaginu í Ängelholm né árs hátíð ásatrúarmanna heldur aðalþækkistöðvarnar þar sem OFUR bílaframleiðandinn Koenigsegg er til húsa.



Planið var að hitta Christian von Koenigsegg á miðvikudeginum fyrir Þáska, en því miður urðu tæknilegir hnökur á því þannig að sunnudagurinn varð fyrir valinu og engin C.v.K til staðar, en á móti mér tók Ólafur nokkur Baldursson, starfsmaður hjá Koenigsegg .

Óli hefur unnið í 2 ½ ár hjá Koenigsegg, verið aðkallinn á verkstæðinu og er nú í þróun á loftflæðihlutanum , er ansi vel inn í öllu ef satt skal segja frá. Óli hefur meðal annars verið engine assembler eða vélasamsetningamaestro með meiru hér er mótör sem Óli skrúfaði saman

Ekki bagalegt að vera með nafnið sitt á vélinni, Handbuilt by Ólafur, HRIKALEGA TÖFF



Óli er þyrluflugmaður og með ýmsa þekkingu og reynslu á sviði véla ásamt miklum áhuga, enda gerði hann carbon próto-týpu sem féll Christian von Koenigsegg svo að skapi að hann var ráðinn á staðnum

Það má segja að þækkistöðvarnar þ.e.a.s skrifstofunnar bera engan glanz-style utan á sér allt innandyra er mjög einfalt ekkert bruðl, en hagkvæmni hagsýni og gott skipulag er það sem fyrir augum ber. En svíar búa til gæða vörur, það mega þeir eiga.

Eftir smá rölt um skrifstofunnar var komið að aðalatriðinu, sjálfri verksmiðjunni, þar sem þessar hrikalegu græjur eru búnar til ef verksmiðju skildi kalla, þetta eru fyrrum þækkistöðvar flugsveitar í Sænska flughernum.

Það kom á óvart hversu afslappað allt var þarna að sjá, ekkert TOP-SECRET panic yfir öllu en ég fékk samt að sjá fullt af leyndo. Mér líður þannig að Koenigsegg er án vafa eitt dýrasta, magnaðasta og kraftmesta farartæki sem hægt er að kaupa í dag. AGERA-R er nýjasta afsprengi fyrirtækisins, og er að öðrum bílum ólöstuðum eitt



mesta dúndur sem hægt er að eyða aukakrónunum í AGERA-R er td. 5 sek fljótari 0-300 en Bugatti Veyron Super-Sport sem er ekki litla græjan eins og menn ættu að vita (Veyron er reyndar fljótari í 100km sökum 4wd) það skal reyndar tekið fram að Koenigsegg fær ekki kraft úr kókomjolk. Mér finnst persónulega Koenigsegg GEGGJADIR bílar , sá sem er ósammála skal hér með hætta að lesa.

ALLT og ég meina allt er custom made sér hannað eða búið til fyrir viðkomandi kúnna enda er grunngerð hvers bíl í dag milli ellefu og tólf milljónir sænskar það eru nokkrar hillur frá Ingvari Kamprad, vinnubrögðin,einfaldar og eða flóknar lausnir ásamt snilldar hugviti gera þessa fásinnu upphæð réttlætlega þegar á hólminn er komið að mínu mati. Þessi bifreið er hreint MERGJUÐ í alla staði, sumum finnst þetta ljótt en að mínu mati er að þeir sem ekkert vit né áhuga hafa á individual ofurbílum, en horfa bara á fjöldaframleidda spaghetti kassabíla og vilja meina að það sé málið!! Það skal reyndar tekið fram að ofurdjásnið sem Argentínumaðurinn býr til á Ítalíu er undanskilið enda í sama klassa og flokki og Koenigsegg

AGERA-R er búið til úr Honeycomb mottu að hluta til sem er svo hulið með Carbon annars er grindin úr sérstyrktu stáli seamless aeronautical chrome-molybdenum tubing og aðrir hlutar og öll yfirbygging úr koltrefjum (Carbon) og gerir AGERA-R að lang-lang sterkasta skráða fólsbíl sem framleiddur hefur verið fram að deginum í dag .

Það er næstum grátbroslegt hvað sumir geta misst sig í bullinu eða þá sérviskunnari þegar þeir eru að panta svona græju enda snýst þetta að uppfylla séróskir hvers og eins, með bros á vör og viljan að vopni, allar óskir uppfylltar er aðal markmiðið. Þannig að ef ég væri í kaupgetu til að versla svona græju myndi eflaust aðal tíminn fara í að reyna að koma allskonar persónulegum hégóma til skila enda er ég með Diplóma í slíkum fræðum, get tapað mér í ýmsu er viðkemur Mótorsporti. Vélin í AGERA er meistarstykki og er ógurlega öflug enda á Koenigsegg flest öll met sem til eru er varðandi performance á einn eða annan hátt, á nær öllum sviðum,ÓTRÚLEGT hreint út sagt.





Það er samt lýgilegt að grunnur þessarar vélar kemur frá Ford racing deildinni,, ATH er ekki að gera lítið úr því ,td eru heddin nær algerlega orginal en sérútfærst sprengirými en blokkinn í dag er alveg hönnuð af Koenigsegg en var frá Ford í upphafi. Svo eru titan stimpil-stangir og ultra sterkir stimpil-kollar drysump dælan er orginal Ford Racing en allt í kringum hana er búið til hjá Koenigsegg . Ég ætla ekki að fara út í ævi og störf Christian von Koenigsegg, slíkt geta lesendur nálgast á netinu með auðveldum hætti.

Christian von Koenigsegg vill hafa sem flest alla hluti gerða i Ängelholm eða inni á gólfi ef hægt er eða nota þrautreynda hluti sem mikil reynsla er af, hann var orðinn verulega langþreyttur á einhverjum wannabe framleiðendum sem standast engan veginn þær performance kröfur sem gerðar eru til Koenigsegg bílana. Hér má sjá bremsurnar en diskurinn er AÐEINS 400mm í þvermál.

En þeir gáfust upp á MOVIT var engan veginn nógu gott, hættu með AP-Racing og að eiga við Brembo var eins og að tala við disk fullann af Pasta.

Eitt sló mig, en á notalegan máta sem eigandi og mikill aðdáandi W124 Mercedes þá sá ég að AGERA-R er með Rúðupurrkumótur úr þýskum leigubíl frá Hamburg.

Monoarm, afhverju? Jú besti og áræðanlegasti rúðupurrku-búnaður nokkurn tíman búið til en Mercedes hætti að nota það var allt of dýrt í framleiðslu, enda eru allir Benzar í dag með skítugar framrúður, eftir að þeir droppuðu þessari hönnun.

Allir mótórar eru keyrðir inn á DYNO sem N/A 5.0L 32v og skila um 570 NM, á 9.0 þjöppu svo er turbo og allt er fylgir því sett á og þeir settir á ROTOR-DYNO bíllinn orðinn fullsmíðaður alveg.

AGERA-R er með Ítalskan 7 gíra kassa frá CIMA, felgan er tekin af og beintengt við öxulinn og þannig kemur milli mapp, en loka mappið er gert út á flugbraut boostið er er 1,4 bar sem er ekkert öfga,miðað við það sem viðast gengur og gerist á ultra öflugum blásnum vélum nú til dags.

En hver bíll er EKKI kraftmeiri eða kraftminni en næsti bíll, allir bílar bera



sama mapp og allir eru með flex-fuel skynjara continental uppfinning og Koenigsegg voru fyrstir til að nota það í production bíl, þannig að viðkomandi bíll breytir mappinu sjálfur eftir því hvaða eldsneyti fer á bílinn, sniðugt, nei, aðeins meira og rúmlega það, þannig að menn geta verið nær allstaðar í veröldinni og sett hvaða bensin á bílinn einnig E85 og jafnvel E100 og staðið tókina flat out átján bláa en allir AGERA-R eru 1140hp og 1250 Nm, frá verksmiðju original

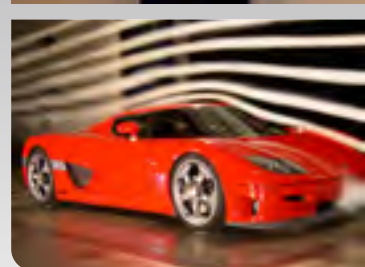
Þessir rótor dyno þolir 4000 newtonmetra það er ca eins og Búrfell og Hrauneyjafoss til samans og er búið að maxa rottuna segir sagan, (Vá,, hvað er að fréttu) þannig að afl og gæði haldast í hendur og ef satt er þá er þetta klárlega mesta græja veraldar, og gerir kaupverðið rúmlega réttlætlegt, er það ekki?

Málningarvinnan á Koenigsegg bílunum er án vafa sú gerðarlegasta sem ég hef séð algerlega hnökrulaus öll samskeyti þar sem litur og sjáanlegt Carbon mætast er óaðfinnanlegt og er vonlaust að finna eitt eða neitt athugavert enda ku aðalstrumpurinn vera snillingur og efast ég ekki um getu hans, mér skilst að Christian sé MJÖG stoltur af öllum frágangi er snýr að bílunum og lýtur að málningardeildinni, fyrir 200 kúlur er maður kannski ekki til í að sjá pensil stroku eða ryk í lakkinu eða hvað?

Nýjasti bíllinn á framleiðslu línunni er nr 103 en um FULL-CARBON bíl er að ræða þ.e.a.s allt carbon er sjáanlegt en slíkt gerir bílinn töluvert dýrari en ef bíllinn væri með lit að hluta eða nær allur málaður. Enda er vinnan við fyrsta lagið á koltrefjunum GRÍÐARLEG allt þarf að skerast saman og samskeyti að vera í 45° enda er útkoman glæsileg fyrir þá sem hafa skilning á alvöru handbragði.

Bíll nr 100 AGERA-R HUNDRA heitir græjan, var þarna inni og var sá bíll sýndur á Geneva autoshow bíllinn er skreyttur með 24 karata gulli og kom maður frá Ítalíu með viðkomu í Fort-Knox til að setja skrautið á og var eflaust allmikið föndur enda listilega vel gert hann hand póleraði svona snúninga í gullið og ég ætla ekki að reyna að giska á hvað svona bling hefur kostað!

Inni á gólfi var bíll sem verið var að gera smá test á og átti eigandinn 2 og báðir í sömu litum en litunum var víxlað á sitthvorum bílnum, sumir geta þetta, og var verið að testa mappið á honum, en að heyra svona bíl fara í gang er all rosalegt Herbert von Karajan hefði hlaupið í felur og Ivan Rebhoff hefði skammast sín væru





þeir enn á lífi.

Eitt var nýtt þarna inni á gólfi en það var FULL carbon felga 20" 6 kg..

Á performance grundvelli er þetta vangefið flott og rústar öllum öðrum felgum í ÖLLU varðandi styrk og léttleika en fyrir mig persónulega þá er ég ekkert hrifinn af þessu finnst þetta ljótt, en sleppur eflaust þegar búið er að mála þetta silfrað eða eitthvað álíka.

Í heimi trúarbragða er snýr að bílum og kappakstri eru öfgarnar stundum svo út úr kortinu að ég nota samlíkingu eins og hér fer á eftir til að fólk átti sig á hvernig menn missa sig hreint oft á tíðum

Ég er handviss um að hardcore carbon nördar myndu frekar vilja einir með svona carbonfelgu heila kvöldstund heldur en að fara á date með Claudiu Schiffer og ég tek vægt til orða gætið að því.

Að lokum gengum við um þá kima þar sem þróun og aðrir hlutir er ekki má ræða um voru geymdir.

Ég get allavega sagt það að ef tarrot-spilin leggjast rétt þá ætti Koenigsegg að geti orðið leiðandi á ýmsum sviðum er snýr að hönnun og þróun véla og bílhuta, en Koenigsegg á fjöldan allan af einkaleifum í dag, eru í lokapróun eða notkun í bílaiðnaðinu nýjasta nýtt er án vafa CARGINE en það er bensinmótor án knastás öllu stjórnað með lofti og rafmagni.pneumatic, eins og í Formúla 1 vélum. Þetta er ekki alveg nýtt af nálinni en Koenigsegg eru líklega þeir sem lengst eru komnir með þetta, það var orðið áliðið dags og ég átti að mæta í flug á Kastrup um kvöldið svo ég kvaddi Óla og ók í áttina að Kaupmannahöfn en ég var að fara í annað sinn yfir Öresund brúnna sama dag, 6800 ísl kr hvert skiptið.

Bíladagar

2013

Shell og Bílklúbbur Akureyrar kynna:

SHELL BÍLADAGAR 14.-17. JÚNÍ

Keppnisgreinar:

Götuspyrna, drift, auto-X,
burnout, græjukeppni auk
bílasýningar.

Armbönd á allar keppnisgreinar fást á
þjónustustöðvum Shell og á www.ba.is



Allt bílaáhugafólk kannast við Bíladaga, en fyrir þá sem ekki hafa komið á þessa skemmtun þá eru þeir haldnir í kringum 17. júní ár hvert á Akureyri.

Saga bíladaga er orðin nokkuð löng þó svo að skipulögð dagskrá hafi ekki byrjað fyrr en 1997, þá er hægt að rekja forvera bíladaga til 1975 en þá byrjaði Bílklúbbur Akureyrar að halda bílasýningu á Þjóðhátíðardaginn við Oddeyrarskólann sem síðan hefur orðið árlegur viðburður og er vanalega kölluð 17. júní sýning Bílklúbbs Akureyrar.

Það var svo árið 1993 sem BA byrjaði að halda götuspyrnu og var Tryggvabrautinni lokað í þeim tilgangi að leyfa bíla og hjólamönnum að spyrna á 1/8 úr mílu. Þessi uppákoma var orðin svo vinsæl að hún var löngu búin að sprengja svæðið við Tryggvabrautina utan af sér og er í dag haldin á nýju og glæsilegu akstursíþrótt og kennslusvæði BA.

Þá var það sama að segja um 17. Júní sýninguna en hún var færð frá Oddeyrarskóla í Boggann, knattspyrnuhús þeirra Akureyringa og fékk þá allt aðra umgjörð.

Það var því 1997 sem byrjað var að keppa í öðrum greinum eins og "Burn-Out" þar sem markmiðið er að spóla svo mikið að dekk springa, Drift en það felst í því að láta bíllinn "flatreka" eftir vissum reglum og er það líkast því að sjá þessi tæki dansa á brautinni ef vel gengur hjá ökumönnum.

Nýjasta viðbótin er svokallað "Auto-X" en þar er keyrt eftir hálfgerðri þrautabraut sem vörðuð er keilum og heyböggum eftir atvikum.

Kúnstin er sú að keyra brautina á sem skemmstum tíma án þess að snerta keilurnar eða heybaggana og sá vinnur sem hefur bestan tíma og fæst refsistig.

Refsistigin vinnur þú þér inn með því að rekast á keilu eða annað sem eru brautarmörk. "Auto-X" er ódýrt og skemmtilegt mótorsport og þar geta allir þeir sem eru á bíl og með ökuréttindi keyrt.

Það hefur oft verið talað um að Rally Cross sé ódýrasta mótorsportið en það er langt í frá að vera rétt, þar sem keppni í "bracket flokki í spyrnu er sennilega langódýrasta mótorsportið og Auto-X kemur fast á hæla því.

Þá er það bara spurning hvenær BA menn fara að bjóða upp á "Bracket" flokk í götuspyrnuni!

Það má því segja að bíladagar séu orðin árleg árshátíð bílaáhugafólks sem flykkist til Akureyrar í kringum 17. júní ár hvert til að sýna sig og sjá aðra, já og til að keppa í þeim mörgu greinum akstursíþróttar sem eru þar á boðstólnum.

Fyrir áhorfendur og áhugafólk er þetta ekki síður veisla fyrir augað að horft á allt það mótorsport sem í boði er auk stórkostlegrar sýningar sem er "The Grand Finale" á bíladögum hvers árs.

Svona að lokum skal þess getið að bíladagar og gestir á þeim koma með gríðarlegt magn peninga inn í Akureyrarbæ sem verða eftir þar og það má kannski segja að þessi hátíð starti ferðamannasumrinu þarna fyrir norðan.





Burn out er aðallega notað í spyrnukeppnum og er til þess fallið að hita ysta gúmmílagið að dekkjunum til að fá sem best grip. Í seinni tíð hefur það líka verið notað til að skemmta fólki, en fátt er eins skemmtilegt og hávaði, gúmmílykt og mikill reykur. Í burnout keppninni á bíladögum er hreinlega keppt í því hver getur kynnt dekkinn með sem mestum stæl og er fyrstur til að sprengja dekk með því að spóla á sérstökum palli.



Næst á dagskránni er síðan Drift keppni sem er liður íslandsmeistaramótinu í Drift, og er haldið á svæði Bílklúbbs Akureyrar. Drift er íþrótt sem upprunnin er í Japan og felst í því í stuttu máli að menn láta bíl spóla næstum því alla keppnisbrautina á þess að viðkomandi tæki fari út fyrir brautarmörk. Þá er það stór kúnt að tengja saman beygjurnar í spóli, og síðan fá menn stig fyrir hraða sem á að sjálfsgöðu að vera sem mestur. Það er hægt að segja að ef að Drift er keyrt eins og á að keyra það þá er þetta mikil "aksjón" með hávaða og reyk auk talsverðs hraða og er mjög gaman að horfa á skemmtilegt drift.



Þá er líka Auto-X sett á sama dag og Drift, en þarna erum við að tala um 15. júní. Í Auto-X er einn bíll keyrður í senn í braut sem er lögð með það fyrir augum að ekki á að nást meira en 60km hraði í brautinni, en brautin er að sjálfsgöðu keyrð á tíma. Brautin er hálfgerð þrautabraut og fá menn refsistig fyrir að keyra utan í keilur og önnur kennileyti sem marka brautina. Þegar viðkomandi hefur lokið við brautina þá er tíminn tekinn og síðan eru reiknuð ofan á hann refsistig sem eru í raun tími sem bætist við rauntíma viðkomandi sem tekinn var í braut. Þegar búið er að bæta þessum refsitíma ofan á rauntímann þá erum við komin með þann tíma+ refsingu sem viðkomandi hefur hlotið og er það endanlegur tími. síðan er sá sem er með besta tímann yfir allt sigurvegari í Auto-X



16. Júní hefst síðan Götuspyrnan fræga og er þessi keppni sú fyrsta í röð þriggja sem eru Íslandsmótið í Götuspyrnu. Þar eru tvær keppnir haldnar á Akureyri og eina á Kvartmílubrautinni í Kapelluhrauni. Eins og komið var inn á hér að framan þá var fyrsta götuspyrnukeppnin haldin 1993 og er því götuspyrnan 20 ára um þessar mundir.

Það er keppt í fjölmörgum flokkum í Götuspyrnu og eru þeir: Bílar 4cyl (4), Bílar 6cyl (6), Bílar 8cyl+ (8), Bílar MC. (MC), Teppaflokkur. (Ö). Bílar 4x4 (X), Trukkar (T)

Mótorhjól: Krossarar (K), Ferðahjól, önnur óbreytt hjól (F), Hippar (H), Götu hjól að 900cc (G-), Götu hjól 900cc og yfir CC (G+), Breytt Götu hjól (B), Opinn flokkur (O), Unglingaflokkur (MU)



Þá á aðeins eftir að telja upp eitt atriði á dagskrá bíladaga en það er sjálf 17. Júní Bílasýning Bílklúbbs Akureyrar. Bílasýningin er svona "Grand Finale" á bíladögum og er haldin í Boganum sem er fyrir þá sem ekki vita knattspyrnuhúsið á Akureyri, þannig að við erum að tala um flott tæki á rúmlega 9000 fermetrum. Þessar sýningar haf alla tíð verið mikið sóttar og mjög vel að þeim staðið.

Við vonum að allir hafi það gott á Bíladögum 2013 og skemmti sér vel.



Shell Bíladagar 2013



SÍÐAREGLUR BÍLADAGA

Við göngum (keyrum) vel um bæinn okkar,
jafnframt gestir sem heimamenn.

Virðum Hámarkshraða

Í íbúðarhverfum sem og á vegum úti.

Við spólum einungis á akstursípróttasvæði Bílklúbbs Akureyrar.
Gestir Bíladaga eru jákvæðir og þar af leiðandi þrælskemmtilegir.

Við berum virðingu fyrir náunganum
og tökum höndum saman um að gera Bíladaga frábæra!
Gestir Bíladaga ganga snyrtilega um umhverfi sitt.



Góður Hópur í GoKart

Önnur keppni Íslandsmótsins í GoKart var haldin laugardaginn 1. Júní.

Þar sem við höfum ekki keppendalista né aðrar upplýsingar, þá látum við úrslitin og myndir nægja að þessu sinni og vonum að GoKart deild AÍH nái að koma til okkar upplýsingum um næstu keppni í tæka tíð.

ÚRSLIT 01.06 2013

| SÆTI | BÍLL | NAFN | STIG |
|------|------|--------------------------|------|
| 1 | 1 | GUÐMUNDUR INGI ARNARSSON | 30 |
| 2 | 39 | STEINN HLÍÐAR JÓNSSON | 22 |
| 3 | 77 | JÚLÍUS ÆVARSSON | 19 |
| 4 | 41 | SIGMAR H GUNNARSSON | 15 |
| 5 | 23 | ÖRN ÓLI STRANGE | 10 |
| 6 | 18 | VICTOR STRANGE | 9 |
| 7 | 53 | HINRIK WÖHLER | 5 |
| 8 | 8 | ÁSGEIR ELVARSSON | 3 |
| 9 | 93 | SINDRI HLÍÐAR JÓNSSON | 2 |
| 10 | 54 | GUNNLAUGUR JÓNASSON | 1 |



NÚ  **ÞÚ**

Sjálfsþjónusta

Bón • Lyftur • Verkfæri • Aðstoð

Opitð 9 - 21 Helgar 10 - 18

Sími: 663-2042 Hvaleyrarbraut - Hafnarfirði

DRÁTTARBÍLAÞJÓNUSTA
Flytjum bifreiðar • Opnum læsta bíla

BG

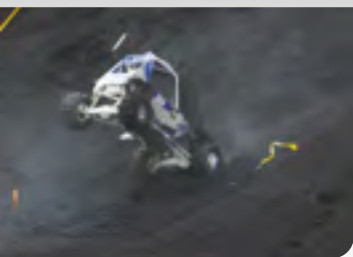
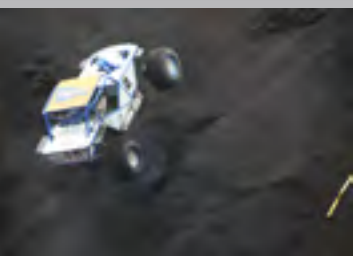


Björn Gíslason

Sími: 892 3450 & 554 0305



Skipalyftutorfæran í Vestmannaeyjum



Úrslit og myndir

1. Ólafur Bragi Jónsson
2. Ingólfur Guðvarðarson.
3. Snorri Þór Árnason.
4. Gestur Ingólfsson.
5. Þór Þormar Pálsson.
6. Guðbjörn Grímsson.
7. Guðlaugur S Helgason.
8. Haukur Þorvaldsson.
9. Benedikt H Sigfússon.
10. Eyjólfur Skúlason.
11. Daníel G Ingimundarson.
12. Ragnar Svansson.
13. Magnús Sigurðsson.
14. Helgi Gunnarsson.
15. Hafsteinn Þorvaldsson.

Myndir: Ragnar Róbertsson.





BÍLASPRAUTUN
BÍLARÉTTINGAR
BÍLRÚÐUSKIPTI
BÍLRÚÐUVIÐGERÐIR



Þor sem fagmennsku vinnu
Ceasar Ólafsson

★★★★★

GAGNHEIÐI 3 · 800 SELFÖSS
 ☎ 482 2224 & 899 5424 · Fax 482 2354
 bilverkba@simnet.is · www.bilverk.is

ÞARFT ÞÚ AÐ LAGA BÍLINN FYRIR BÍLADAGA? BÍLAÞVOTTUR OG BÓN

Þjódum upp á bón og smáviðgerðir og aðstoðu fyrir þig til að gera við sjálfur
Tökum að okkur að gera

BREMSUVIÐGERÐIR – SPINDILKÚLUR
STÝRISENDA – RAFGEYMA – ALLAR PERUR
SMURÞJÓNUSTA OG ÞÚSTVIÐGERÐIR

ÓDÝR OG GÓÐ ÞJÓNUSTA

OPIÐ FRÁ 10.00 – 22.00 Lokað á Sunnudögum

BÍLAÞJÓNUSTAN BILAÐI BÍLLINN

Skógarhlíð 10 – 105 Reykjavík – Sími 445 5562 – GSM 615 2562

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

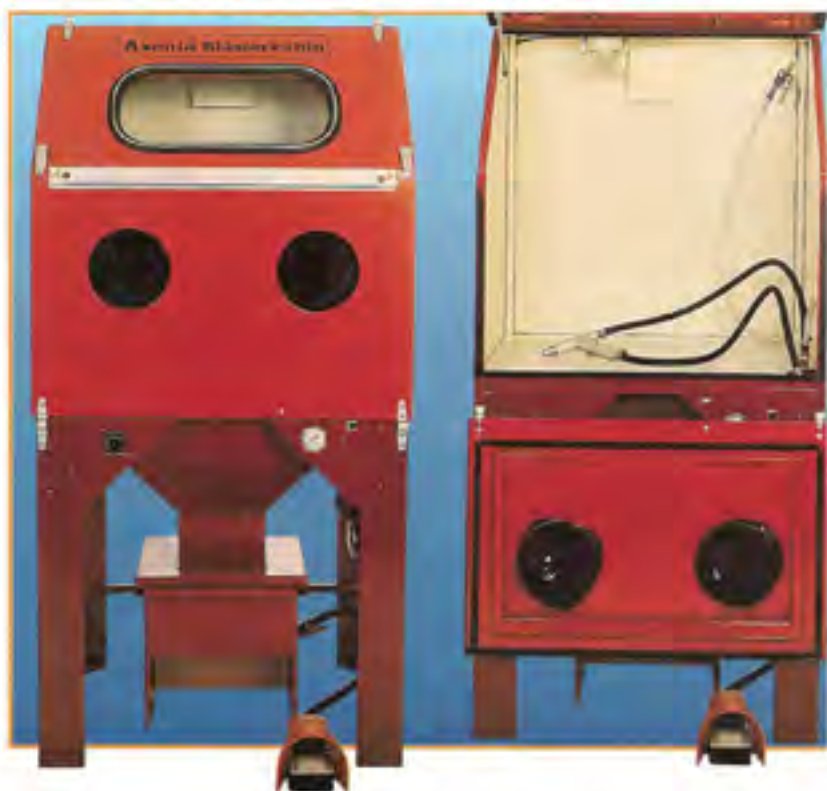
Afkastamikil og endingargóð dæla.

Jákó Eldsneytisdælar

Flutningsgeta 40 – 50 ltr./m

Fyrir 12 og 230 W

JÁKÓ Sandblásturskassar



JÁKÓ Partavottavélar





Fyrsta Kvartmílukeppni ársins



Fyrsta kvartmílukeppni ársins var haldin á Kvartmílubrautinni í Kapelluhrauni sunnudaginn 2. Júní. Þessari keppni hafði verið frestað í tvígang og nú síðast frá laugardegi til sunnudag. Kvartmílan/spyrnan er þannig íþrótt að það er aðeins hægt að keyra hana í þurru ólíkt öðru mótorsport þar sem veður skipir ekki máli.

En nóg um það. 31. keppandi var skráður til leiks og voru einhver afföll af keppendum frá laugardegi til sunnudag, en þegar upp var staðið þá var keppnin hin skammtilegasta og voru sett fjögur ný Íslandsmet bæði í flokkum bíla og mótorkjóra. Keppt var í þrem flokkum bíla og tveimur mótorkjóraflokkum. Þá var Ragnar Á Einarsson einn skráður til leiks í sinn flokk sem er flokkur breyttra götuhjóra eða "B" og hann má keyra samkvæmt reglum til að reyna að setja nýtt Íslandsmet sem hann gerði með stæl. Annars voru flokkarnir eftirfarandi:

Mótorkjór:

G- (Götuhjól að 900cc)

1. Adam Örn Þorvaldsson, Yamaha R6: Íslandsmet: 10,619sek á 128,21 mílu (205,136km)
2. Svanur Hólm Steindórsson. Honda CBR600RR.

G+ (Götuhjól yfir 900cc)

1. Guðmundur Guðlaugsson, Suzuki Hayabusa: Íslandsmet: 9,834sek á 146,10 mílu (233,76km)
2. Sæþór Gunnarsson. Honda CBR1000RR

B

1. Ragnar Á Einarsson. Suzuki Hayabusa: Íslandsmet: 9,784sek á 139,32 mílum (222,912km)

Flokkar Bíla:

MC (Muscle Cars á venjulegum radial dekkjum)

1. Auðunn Jónsson, Ford Maverick 1971 408cid (6.6L). Íslandsmet: 11,515sek á 118,73mílum (189,968km)
2. Björn Gíslason. Plymouth Belverdel 1966 440cid (7.2L)

TD (Bílar sem keyrðir eru á DOT merktum dekkjum og "dælubensíni)

1. Ingólfur Arnarsson, Chevrolet Corvette 2005 427cid (7.0L) Íslandsmet: 10,715sek á 105,39mílum (168,6km)
2. Ingimundur Helgasson, Shelby American Cobra 4.6L Supercharged.

OF (Opinn flokkur bíla keyrður á kennitíma (Index) og forskotum keyrt á 1/8 úr mílu)

1. Grétar Franksson RED Dragster 358cid (5.8L) small block Chevy.
2. Leifur Rósenberg Ford Pinto small block Chevy.

Þægileg hreinsiefni

Núna er sumarið komið og þá fara allir út að bóna tækin sín hvort sem þau eru á landi eða sjó. Það skiptir heldur engu máli hvort þau eru með mótör eða ekki. Þá er alltaf spurning hvaða efni menn vilja nota. Margir taka sér góðan tíma til að þvo, þurrka og bóna en aðrir vilja gera þetta fljótt og örugglega án mikillar fyrirhafnar. Svo eru það þeir sem eru eins og undirritaður, það er slæmir í baki en langar samt að bóna sín tæki sjálfir og þá koma hreinsiefni eins og Jáko bíður upp á í góðar þarfir. Alls eru það átta efni sem þeir framleiða og eru flest þeirra sápu efni en það eru líka til ætandi efni sem helst er þá notað á ryðútfellingar.

Undirritaður fékk smá prufu af Bón og Bílaþvottaefni hjá Jáko, en það efni er einfaldlega blandað 1:10 í vatn og kústað með þvottakústi á bílinn og síðan er það skolað af með vatni.

Efnið virkaði alveg lygilega vel þó svo að bíllinn hafi verið mun óhreinni en mælt var með, og hefði undirritaður í raun átt að nota Jáko tjöruhreinsinn áður en Bón og Bílaþvottaefnið var notað.

Þá sá hjólhýsa maður mikill hvernig efnið virkaði og vildi endilega fá að prófa á hjólhýsið og viti menn þetta virkaði alveg eins og í sögu og þetta efni hlýtur að vera mjög gott fyrir hjólhýsa og húsbílafólk svo og eldra fólk þar sem þetta er eins auðvelt í vinnslu og að þvo bílinn eða hjólhýsið.

Þegar tjaran fer síðan að setjast á tækin yfir vetrarmánuðina þá er tjöruhreinsirinn frá Jáko dreginn fram og er hann eins og flest önnur efni frá þeim búinn til úr sápu og er því umhverfisvæn.

Þá eru önnur stórsniðug efni til eins og Jáko 5000 sem hreinsar gólf, vegg, vélar og tæki. Sýruvaskið sem áður er talað um í þessari grein og hreinsar burt ryðútfellingar meðal annars.

Sterk umhverfisvæn efni fyrir verkstæði og vinnustaði og síðan Auto-Clean 1000, sem er náttúruvænt hreinsiefni fyrir bíla sem bæði í senn tjöruleysandi og bónvörn auk þess sem sjampó er blandað þar samanvið.

Öll þessi efni eiga það sameiginlegt að vera blandað út í vatn fyrir notkun og að sjálfsgöðu umhverfisvæn.

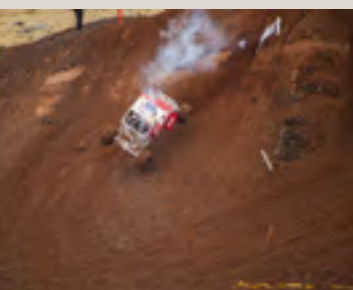
Öll þau efni sem Jáko er að selja eru framleidd hér heima þannig að við erum að styrkja íslenskan iðnað þegar við verslum þessi efni og mörg verkstæði, bónstöðvar og jafnvel bílaþvottastöðvar kaupa efnin frá Jáko (já þeir eru með efni fyrir sjálfvirkar þvottastöðvar)

Ég mæli með að fólk geri sér ferð í Auðbrekkuna og tali við strákana hjá Jáko og fræðist meira um þau efni sem henta hverjum og einum þar sem þau koma svo sannarlega á óvart.





Toyo Torfæran



Akstursíþróttafélag Suðurnesja hélt aðra keppnina í íslandsmótinu í torfæru laugardaginn 25. maí. Keppt var í gryfjunum við Bolaöldu og voru 17 keppendur skráðir til leiks. Fimm í Götubílaflokki, einn í sérútbúnum götubílum og ellefu í sérútbúnum/sérsmíðuðum flokki. Keppnin gekk nokkuð vel fyrir sig og var skipulagning þeirra AÍFS manna til mikillar fyrirmyndar og þá sérstaklega hversu vel gekk að fjarlægja bilaða bíla úr brautum og síðan að koma brautum í gott lag eftir hverja ferð. Keppnin gekk stórslysalaust fyrir sig þrátt fyrir nokkrar veltu og voru mikil tilþrif hjá öikumönnum og þá sérstaklega undir lok keppinnar þegar menn fóru að gefa allt í botn og sáust þá þó nokkrar veltur og endastungur.

Maður á kannski ekki að vera að hvetja menn til að reyna að vera að velta sínum tækjum, enda fá menn ekki tilþrifaverðlaun fyrir það, en samt verður að segjast að eitt af flottari atriðum var þegar Guðbjörn Grímsson á "Turbo Tröllinu" tók svo gott sem heljarstökk í síðustu þraut. Guðbjörn hafði farið rólega og sparað öll 1600 hestöflin, en þarna var sýnilega allt tekið á útopnu og það var engin smá orka í tækinu.

Þá verður að segjast að einn af skemmtilegri bílum í keppninni var "Kubburinn" sem Magnús Sigurðsson ók, en þar er um að ræða léttan bíl með léttum 4. strokka turbo mótör sem orkar þræl skemmtilega og hefur Magnús náð miklu jafnvægi í þennan bíl milli léttleika og afls. Það kom samt ekki í veg fyrir að hann næði að enda stinga bílnum, eða kannski ætti maður að segja að Magnús hafi þrjónað yfir sig og rúllað niður brekkuna í tveimur endastungum eins og hægt er að sjá á myndunum með þessari grein.

Það má kannski segja að svæðið í Bolaöldum sé ekki eins skemmtilegt og það hefur oft verið, en undirritaður var á fyrstu torfærunni sem haldin var þarna fyrir fleiri árum en hann vill muna.

Það var þá mikið meira af fjölbreyttum brekkum og góðum þrautum, en núna virðist ekki vera mikið af efni þarna en það batnar vafalítið á næstu mánuðum.

| Keppandi | Bíll | Stig |
|----------------------------|----------------------|-------------|
| Snorri Þór Árnasson | Kórdrengurinn | 1668 |
| Elmar Jón Guðmunds | Heimasætan | 1626 |
| Hafsteinn Þorvalds | Torfan | 1597 |

Götubílar

| Keppandi | Bíll | Stig |
|----------------------------|--------------------|-------------|
| Jón Vilberg Gunnars | Snáðinn | 1980 |
| Steingrímur Bjarna | Strumpurinn | 1733 |



TÖLVUVERSLUN OG TÖLVUVERKSTÆÐI

KÍSILDALUR

FRÁ 2005 (ALLTAF Á SÖMU KENNITÖLU)



KÍSILDALUR - SÍMI: 517-1150 - SÍÐUMÚLI 15 - 105 REYKJAVÍK - WWW.KÍSILDALUR.IS

GÆÐA ÁLFELGUR FRÁ LF WORKS



15"
16"
17"

ENDURANCE



16"
17"

ENTOURAGE



16"
17"

MIRAGE



14"
15"
16"
18"

SATURN



N1 HJÓLBARÐAÞJÓNUSTA
SÍMI: 440 1120
WWW.N1.IS

N1

Meira í leiðinni



Oldsmobile

BUICK

GMC

CHEVROLET

Cadillac

Jeep

PONTIAC

DODGE

HUMMER

SÉRFRÆÐINGAR Í AMERÍSKUM BÍLUM

HVAÐ GERUM VIÐ?
...Við
gerum
við ...bíla!



ALLAR ALMENNAR VIÐGERÐIR /
ÁRALÖNG REYNSLA OG ÞEKING /
FULLKOMINN TÆKJAKOSTUR /
SÉRÞEKING Á GM, CHRYSLER,
DODGE, JEEP OFL.

motorstilling@heimsnet.is
www.motorstilling.is

Mótorstilling ehf.
Skeiðarási 4
210 Garðabæ
Sími: 565 4133
Fax: 555 4133

Mótor
stilling
BIFREIÐAVERKSTÆÐI



RALLÝKROSS



Fyrsta keppnin í Íslandsmóttinu í Rallýkross var haldin þann 19 Maí á Rallýkross brautinni við Krísuvíkurveg.

Það var Akstursíþróttafélag Hafnarfjarðar sem hélt keppnina.

Þó svo að ekki væri nú sérstaklega gott veður, reyndar var veðrið arfa slakt bæði rok og rigning þá mættu til leiks 13. keppendur og þar af 6 í unglingsaflokki.

Þar sem brautin var mjög blaut þá voru kannski tilþrifin ekki upp á marga fiska en þau voru þá sérstaklega í unglingsafloknum.

Í hinum flokkunum voru full fáir bílar í braut og munurinn á milli bílana var helst til of mikill til þess að maður gæti séð almennileg "slagsmál" þeirra á milli.

Við vonum að það bætist í keppendaflórana í Rallýkrossinu þegar á líður enda er hér um að ræða eina skemmtilegustu akstursíþrótt sem stunduð er hér á skerinu.

Úrslitin urðu annars eftirfarandi:

úrslit

unglingsaflokkur

| # | | | | | sætin. |
|----|------------------------------|----------------|------|------|--------|
| 3 | Gunnar Karl Jóhannesson | Toyota Starlet | 1,3L | BÍKR | 1 |
| 5 | Ríkharður Már Guðmundsson | Honda Civic | 1,4L | BÍKR | 2 |
| 21 | Yngvi Rúnar Högnason | Honda Civic | 1,4L | RCA | 3 |
| 24 | Alexander Guðmundsson | Honda Civic | 1,4L | RCA | 4 |
| 22 | Skarphéðinn Aron Kjartansson | Honda Civic | 1,4L | TKS | 5 |
| 23 | Ásta Valdís Andrésdóttir | Honda Civic | 1,4L | AÍFS | 6 |

2000 Þökkur

| # | | | | | |
|-----|---------------------------|-----------------|------|------|---|
| 202 | Gunnar Viðarsson | Honda Civic | 1,6L | RCA | 1 |
| 214 | Sigurður Sören Guðjónsson | bmw 320 | 2,0L | RCA | 2 |
| 201 | Rúnar Sigurjónsson | Volkswagen Golf | 1,6L | RCA | 3 |
| 207 | Ásgeir Björn Benediktsson | BMW 320 | 2,0L | AÍFS | 4 |

4x4 íróna

| # | | | | | |
|-----|-------------------------------|----------------|------|------|---|
| 422 | Eiríkur Kristinn Kristjánsson | Subaru Impreza | 2,0L | AÍFS | 1 |
| 421 | Valur Freyr Hansson | MMC Lancer | 1,6L | AÍFS | 2 |
| 404 | Jósef Heimir Guðbjörnsson | Subaru Legacy | 2,2L | RCA | 3 |



Blómaskeið kraftabílna

Á sjöunda áratug síðustu aldar, nánar tiltekið árið 1964, urðu straumhvörf í bandarískri bílaframleiðslu þegar General Motors (GM) kynnti til sögunnar Pontiac GTO, bíl af millistærð með 348 hestafla vél. Fram til þess dags hafði það verið meginregla hjá GM að miða vélarstærð bíla við umfang þeirra og þyngd. Þannig voru minnstu bílarnir, hinir svonefndu „compact-bílar“, með rúmtakminnstu vélarnar, á meðan stærstu gerðirnar fengu sleggjurnar undir húddið. Undantekningin frá þessu var Corvettan, sem á þessum árum var hinn eini löglegi sportbíll GM. Árið 1963 lét John DeLorian, sem þá var yfirmaður Pontiac, setja stærstu Pontiac-vélina, 421 kúbiktömmu, ofan í einkabíl sinn, minnsta Pontiacinn af Tempest-gerð. Við þessa aðgerð gerbreyttist bíllinn og höfðu menn vart höndlað annað eins ökutæki, sem þótti jafnvel sprækara en sjálf Corvettan. Í framhaldinu var ákveðið að búa til nýjan millistærðarbíl, GTO, og setja í hann öflugustu vélar Pontiac-deildarinnar. Kraftabíll var fæddur. Á svipuðum tíma setti Ford litla áttu í Falconinn og önnur smáblokka átta, 273 kúbika, var sett í Valiant, smábíllinn frá Plymouth. Chevrolet átti ekki til V-8 rassmótor þannig að sex strokka 150 hestafla forþjoppuvél var sett í skottið á Corvair-bílnum sem hressti sóluna umtalsvert, en þó engan vegin til að tryggja bílnum áhyggjulausa framtíð.

Mörgum kann að þykja ofangreind frásögn nokkuð einfölduð sagnfræði, því staðreyndin er sú að saga kraftabílna nær töluvert aftur á sjötta áratuginn. Á árunum eftir 1950 setti Hudson tvo stóra blöndunga ofan á 308 kúbika sex strokka vél og skapaði með því bíl sem var nær ósigrandi í nokkur ár í sjálfum Nascar-kappakstrinum. Árið 1955 kynnti Chrysler til sögunnar 300-bíllinn, þann fyrsta í röð margra. Sá fyrsti var, eins og nafnið gefur til kynna, með 300 hestafla Hemi-vél. Tveimur árum síðar, árið 1957, hóf Pontiac framleiðslu á Bonneville-bíl með beinni innspýtingu sem skartaði stærstu GM-vél þess tíma, 370 kúbiktömmu. Því má í raun segja að kraftabílnir hafi að nokkru leyti slitið barnsskónum á sjötta áratugnum, þegar unglíngamenningin hóf innreið sína og Hot Rod-bílnir voru hvað vinsælastir, en þar fóru um götur léttir bílar með öflugar vélar. En blómaskeið kraftabílna var óumdeilanlega á síðari hluta sjöunda áratugarins og í upphafi þess áttunda.

Í hugum flestra Íslendinga hófst gullöld kraftabílna með tilkomu Mustangsins um mitt ár 1964. Þessi einstæði bíll, sem kom sá og sigraði hér á landi jafnt sem vestanhafs, var af mörgum nefndur sportbíll fjósamannsins, sem var einkum tilvísun til verðmiðans. Þeir sportbílar sem staðið höfðu landanum til boða fram til þess dags, breskir og þýskir, voru í dýrari kantinum, auk þess sem þeir voru allir tveggja sæta, sem útilokaði stóran hóp kaupenda. Mustanginn átti eftir að breyta þessu. Með tilkomu hans birtist nýr hópur kaupenda og orðið „ponycar“, sem þýða má sem smákraftabíl, komst fyrst í orðabækur bílamanna vestra. Þegar árið 1965 var horfið í aldanna skaut höfðu yfir 680 þúsund Mustangar runnið af færbandinu, nokkuð sem Lee Iacocca og aðrir hagspekingar hjá Ford höfðu engan vegin átt von á, og voru þeir þó bjartsýnustu bílamenn sinna daga. Hinir tveir stóru í bílheimum gátu ekki eftirlátið Ford þennan nýja og óvænta markhóp og hófust handa við hönnun og smíði sinna eigin smákraftabíla. Fyrstur þeirra var Plymouth Barracuda sem seldist í 64 þúsund eintökum árið 1965. Chryslermenn höfðu hratt á hæli við hönnun þessa bíls og má í raun segja að þeir hafi soðið fastbaksþak aftan á Valiant og skellt ofan í hann sprækri V-8-vél. Reyndar voru þessir fyrstu smákraftabílar ekki eins kraftamiklir og síðar varð. Mustanginn var seldur með sex strokka línuvél til jafns við V-8, 289-vél, en Barracudan var með 273-vél undir húddinu. Næstur í röð bílaframleiðenda var litli risinn í Kenosha, American Motors. Á þeim bæ höfðu menn nokkra reynslu af kraftabílum, einkum þeir sem störfuðu hjá Hudson í upphafi sjötta áratugarins þegar Hornettinn var ósigrandi í NASCAR-kappakstrinum. Eftir sameininguna við Nash fór vindurinn reyndar úr Hudson-deildinni og Ramblerinn frá AMC varð einna sigursælastur í sparaksturkeppnum. En þetta átti eftir að breytast. Aðalhönnuður AMC á þessum árum var Dick Teague, sá hinn sami og reyndi að fríska upp á útlit og sölu hjá Packard tíu árum áður, með takmörkuðum árangri. Nú hafði hann teiknað Rambler-fjölskyldubíla um nokkurra ára skeið, en fékk nú það óvænta verkefni að hanna kraftabíl. Fyrsta tilraunin árið 1965, Marlin, mislukkaðist reyndar hrálega og náði bíllinn rétt tíu þúsund eintaka sölu, sem var langt undir væntingum. Og enn átta heil þrjú ár eftir að líða þangað til AMC kvaddi sér hljóðs fyrir alvöru meðal bílamanna.

Þeir sem þyngstir eru vakna yfirleitt síðast. Þetta er þekkt fyrirbæri í bílageiranum. General Motors-stórveldið taldi sig vel í stakk búið að takast á við Mustanginn með hinum sérstæða Chevrolet Corvair sem var nokkuð sportlegur bíll. Hængurinn var hins vegar sá að hann var með vélina í skottinu, sex strokka, og þoldi ekki stækkun upp í V-8. Á hliðarlínunni stóð svo neytdafrömuðurinn ódauðlegi Ralph Nader og eyddi öllum sínum kröftum í að eyðileggja ímynd þessa bíls, með góðum árangri. Og þegar Mustanginn kom, sá og sigraði, upphófst dauðastríð Corversins fyrir alvöru. Nú voru góð ráð dýr í Detroit. Ákveðið var að fylgja eftir vinsældum millistærðarbílsins, sem telja má guðföður kraftabílna, Pontiac GTO, og láta snillingana í Pontiac-deildinni hanna smákraftabíl sem slá myndi Mustanginn út bæði í afli og útliti. Samtímist tóku Chevrolet-menn höndum saman um að finna arftaka Corvairsins og árið 1967 birtust tveir glæsilegir kraftabílar frá GM, Chevrolet Camaro og Pontiac Firebird. Undir húddinu á þessum bílum mátti bæði finna sex og átta stokka vélar, en slík breidd í vélagerðum var í anda ríkjandi smákraftabílastefnu. Í þá daga drógu unglingsdrengir miðaldra feður sína út í næsta bílaumboð og sýndu þeim að sjálfsgöðu fyrst V-8 útgáfuna, en oftar en ekki var ekið út á ódýrari og sparneytnari útgáfu, sem hafði þó sama útlit. Stundum voru slíkir bílar kallaðir „sauðir í úlfsgæru“, en það er önnur saga. Minnsta sexan afkastaði 140 hestöflum





á meðan öflugasta áttan kreisti úr sér heilum 325 hestöflum.

Þrátt fyrir skæða samkeppni úr bílaborginni var Ford engan vegin af baki dottinn. Salan fyrstu tvö árin, á meðan Mustanginn var nær einráður meðal smákraftabíllanna, hafði náð heilum 1,3 milljónum eintaka og fjárhagsleg staða Ford hafði styrkt gríðarlega. Til að svara tvíburunum frá GM brá Ford á það ráð að markaðssetja nýjan bíl frá Mercury sem nefndur var Cougar. Þessi bíll var af mörgum talinn glæsilegri en sjálfur Mustanginn, sem nú var reyndar orðinn stæltari og vöðvameiri en á bernskuárunum 1964-66. Árið 1968 tókst Ford að kreista 390 hestafla 427-vél ofan í bæði Mustanginn og Cougarinn og þar með var smákraftabíllinn orðinn að alvöru kraftabíl og blómaskeiðið runnið upp. En öll sverð hafa tvær eggjar. Að mati margra bílamanna réðu þessir bílar engan vegin við þetta gríðarlega afl sem í þá var sett, enda stýris-, bremsu- og fjöðrunarbúnaður hannaður með hliðsjón af léttari og kraftminni vélum. Firebirdinn var orðinn 360 hestöfl, Camaróinn 375 hestöfl og Shelby-Mustanginn 400 hestöfl. Carroll Shelby hafði samið við Ford og fékk senda til sín vélarlausa Mustanga til Los Angeles, ásamt öflugustu big block-vélum Ford. Þar gerði hann viðeigandi breytingar til að bæta aksturseiginleika bíllanna og skeltti síðan sleggjunnú undir húddið. Á árunum í kringum 1970 voru Shelbyarnir kraftmestu bílar heims. Eftir að hafa jafnað sig á Marlinmístökunum tókst AMC að markaðssetja tvo glæsilega kraftabíla árið 1968. Dick Teague hafði sannarlega tekist að ydda blýantinn sinn vel og niðurstaðan var hinn gjörvilegi Javelin, 315 hestafla, sem mörgum þótti glæsilegasti kraftabíll síns tíma. Samhliða var hafin framleiðsla á tveggja sæta AMX-bíl með Javelin-vélinni og þótti hann afar sprækur.

Árið 1955 kynnti Chrysler til sögunnar milljón dollara útlitið og tveimur árum síðar birtust framtíðarbílarinn (forward look) sem lokkuðu til sín eldri viðskiptavini GM og Ford sem hrifust að þessum framúrstefnulegustu bílum samtímans. Þessir bílar áttu útlit sitt að þakka einum virtasta bílhönnuði allra tíma, Virgil Exner. Árið 1966 sýndi Chrysler tennurnar á nýjan leik. Þá birtist fyrsti Chargerinn frá Dodge fáanlegur með 425 hestafla Hemi-vél. Reyndar tókst verkfræðingum Dodge að kreista heil 500 hestöfl úr þessari vél, en þannig náði þetta tryllitæki 100 kílómetra hraða á einungis fimm sekúndum, nokkuð sem heyrði til tíðinda um miðjan sjöunda áratuginn. Útlit þessa bíls átti eftir að breytast nokkuð næstu árin, en aflið stóð ávallt fyrir sínu. Árið 1968 birtist Plymouth Road Runner knúinn 425 hestafla vél og samhliða bætti Barracudan markaðsstöðu sína með breyttu útliti og kraftmeiri vélum. Road Runnerinn var strípaður af öllum aukahlutum, jafnvel gólfteppinu, til að gera hann léttari og hraðskreiðari. Enda fór hann létt með kvartmiluna á 14 sekúndum. Árið 1970 markaðssetti Chrysler síðan sinn skemmtilægasta kraftabíl, Dodge Challenger, en R/T-útgáfan var knúin 7 lítra Hemi-vélinni sem skilaði 425 hestöflum. Challengerinn kom sá og sigraði, en 80.000 eintök seldust af honum fyrsta árið.

Eldri og virðulegri deildir GM, Oldsmobile og Buick, blönduðu sér einnig í kraftabílaslaginn, þó ekki séu þeir alveg eins eftirminnlegir og þeir sem nefndir hafa verið hér að framan. Oldsmobile markaðssetti 442-bíl sinn árið 1966, en einfalt nafn bílsins er ekki tilvísun í vélarstærðina, eins og mætti halda, heldur í fjögurra hólfa blöndunginn, fjögurra girra beinskíptinguna og tvöfalda þústkerfið. Fyrstu bílarnir voru sérútgáfur af Cutlass knúin 310 hestafla lögreglubílavél. Þegar 442 var endurgerður árið 1968 var sett í hann 7,5 lítra vél sem afkastaði 390 hestöflum. Ólíkt mörgum öðrum kraftabílum þóttu aksturseiginleikar 442 góðir, þökk sé sérhannaðri gormafjöðrun og styrktum dempurum. Buick lét sig einnig dreyma um að setja risavél ofan í millistærðarbíllinn Skylark. Árið 1967 birtist Buick GS og þremur árum síðar fæddist einn sérstæðasti kraftabíll sögunnar, Buick GSX, knúinn 7,5 lítra vél sem afkastaði 400 hestöflum. Þessi bíll var einungis fáanlegur gulur eða hvítur og hefur það gefið honum sérstöðu í augum bílasafnara.

Árið 1965 setti Chevrolet 375 hestafla 6,5 lítra vél ofan í Chevelle SS, sem reyndist heldur þung fyrir framendan, því aksturseiginleikarnir voru afleiðir. Þetta var síðar lagað með bættari fjöðrun og diskabremsum. Árið 1969 var hámarkinu síðan náð með 7,4 lítra 450 hestafla vél sem skaut Chevellunni upp í hundraðið á innan við sex sekúndum. Þessi sleggja var einnig sett ofan í El Camino-pallbílinn. Síðar, þegar vélbúnaður GM var útbúinn fyrir blýlaust bensín, datt vélaraflið niður. Höfuðdjásn kraftabíllanna var, líkt og nafn þeirra ber með sér, afl og meira afl, sem fóðrað var með eldsneyti og það í ríkulegu magni. Það síðasta sem bílasmiðirnir hugsuðu um við hönnun þessarar bíla var bensíneyðslan, enda skipti hún litlu sem engu máli á árunum fyrir 1970. Þetta átti eftir að gerbreystast á nýjum áratug, breyting sem í raun kostaði kraftabíllana lífið. Orkukreppan hóf innreið sína árið 1973 með hrikulegum afleiðingum fyrir bandaríska bílaframleiðendur og um leið lauk blómatíma kraftabíllanna. Á síðari árum hefum bílaframleiðendur tekist að þróa V-8-vélar sem eyða mun minna eldsneyti en þær gömlu og um leið skapaðist grundvöllur til framleiðslu á nýtskulegum kraftabílum með yfirbragði forsprakkanna. Hafa sumir framleiðendur gengið svo langt að endurfæða sína fornu glæsivagna líkt og Ford gerði með nýjasta Mustanginum, Dodge með sínum glæsilega Challenger og Chevrolet með hinum vígalega Camaro. Það er sammerkt með þessum nýju bílum að þeir eru mun traustari en þeir gömlu, með mun betri aksturseiginleika og öryggiskerfi, auk þess sem þeir eru margfalt sparneytnari. Ef til vill er nýtt blómaskeið kraftabíllanna runnið upp með nýrri kynslóð bíla og ökumanna.

Vnr. 580 930090080

NEYSLURAFGEYMR

90AH

L: 353 mm, B: 175 mm,
H: 190 mm.



34.900 kr.

Vnr. 580 811053057

NEYSLURAFGEYMR

105AH

L: 347 mm, B: 175 mm,
H: 223 mm.



35.900 kr.

Vnr. 580 812071000

NEYSLURAFGEYMR

75AH

L: 272 mm, B: 175 mm,
H: 223 mm.



26.750 kr.

EIGUM ÚRVAL AF VARTA NEYSLURAFGEYNUM FYRIR FERÐABÍLA OG VAGNA.

- 100% innsiglaðir
- Viðhaldsfríir
- Þola allt að 200 afhleðslur*



Láttu fagmenn meta ástand rafgeymisins á þjónustuverkstæði okkar að Funahöfða 13.

*m.v. að rafgeymirinn fari aldrei niður fyrir 50% afhleðslu.



**ER
RAFGEYMRINN
KLÁR FYRIR
SUMARIÐ?**



Gott úrval!

FARANGURSBOX

Farangursbox frá Mont Blanc og fleirum.

Verð frá **49.900 kr.**



REIÐHJÓLAFESTING

Reiðhjólafestingar frá Mont Blanc og fleirum.

Verð frá **6.990 kr.**

MONT BLANC®

Vnr. 820 729611

KAJAK FESTING

Break festing fyrir kajak.

16.950 kr.

Vnr. 820 729701

REIÐHJÓLAFESTING

Barracuda reiðhjólafesting á topp.

29.950 kr.



VERTU KLÁR Í SUMARIÐ MEÐ MONT BLANC

Vnr. 858 807560

HLEÐSLUTÆKI

Telwin hleðslutæki, 12V, 4Ah, sjálfvirk (vaktari).



13.958 kr.

Vnr. 858 807545

HLEÐSLUTÆKI

Telwin hleðslutæki, 12V/24V, 14Ah/8Ah.



14.899 kr.

Vnr. 909 81622

ÞJÓFAVÖRN

Fyrir tengivagna.



6.990 kr.

Gæði, reynsla og gott verð!



Sími: 535 9000

DOMINO'S KYNNIR SPENNANDI NÝJUNG!

NÝTT

PÖNNUPIZZA



Sérlagað deig

Sérlöguð olía fyrir
pönnupizzur

Stökk og gullin skorpa
allan hringinn

Handgerð af ást
og umhyggju

Tvöfalt lag af osti
í hverjum bita



SÍMI 58 12345



DOMINO'S APP



WWW.DOMINOS.IS

