

MOTOR & SPORT

TÍMABIT UM BÍLA, MÓTORHUÖL, BÁTÀ & MÓTORSPOKT.



REYNSLUAKSTUR:

FORD EXPLORER 2013

KTM ADV 990 TOURING



VETRARDEKK 44" BREYTTUR WAGONEER

YFIRLIT YFIR MÓTORSPOKT 2012

BÍLASÝNING KVARTMÍLIKLÚBBSINS MUSCLECAR MÁNAÐARINS OFL



KVARTMÍLA ÍSLANDMEISTARAMÓT



YFIRLIT YFIR RALLY SUMARSINS

FRÁBÆRT VERÐ!



NÝR GRAND CHEROKEE CRD DIESEL

**VEGNA ÓVENJU HAGSTÆÐRA INNKAUPA GETUM VIÐ BOÐIÐ
NOKKRA BÍLA Á VERÐI SEM EKKI HEFUR SÉST ÁÐUR**

VÉL: 3.0L COMMON RAIL TURBO DIESEL. 190 HESTÖFL, EYÐSLA 8,3LÍTRAR Á 100KM
Í BLÖNDUÐUM AKSTRI.

SKIPTING: 5 ÞREPA SJÁLFSKIPTING.

DRIFBÚNAÐUR: QUADRA DRIVE II 4X4 HÁTT OG LÁGT DRIF.

BÚNAÐUR: RAFDRIFNAR RÚÐUR - RAFDRIFIN SÆTI - MJÓBAKSSTUÐNNGUR Á FRAMSÆTUM - LEÐURSTÝRI MEÐ
AÐGERÐARHNÖPPUM - LITAÐ GLER - TÖLVUSTÝRÐ TVEGGJA SVÆÐA MIÐSTÖÐ -BI-XENON AÐALLJÓS MEÐ HREINSI-
BÚNAÐI - HLEÐSLU VASALJÓS Í FARANGURSRÝMI - LITA SNERTISKJÁR - U-CONNECT MULTIMEDIA HLJÓMGRÆJUR
MEÐ 30GB HÖRÐUM DISK FYRIR TÓNLIST ÁSAMT CD SPILARA MEÐ MP3 AFSPILUN. REGNSKYNJARI -
GEYMSLUHÓLF Í LOFTI OG MILLI SÆTA - HLÍÐARPANNA UNDIR BÍL - RAFKNÚNIR AÐFELLANLEGIR OG UPPHITAÐIR
ÚTISPEGLAR SEM DÖKKNA Í MIKILLI BIRTU - SAMLITIRSTUÐARAR OG HURÐARHÚNAR - LYKILLAUST AÐGENGI (KEYLESSGO)
FJARSTÝRÐAR SAMLÆSINGAR - 18" ÁLFELGUR OFL OFL.....
LITIR Á LAGER: HVÍTUR - DÖKKGRÁR.

VERÐ AÐEINS: 9.690.000.-

MEÐ LEÐRI OG HITA Í SÆTUM: 10.390.000.-

4. ÁRA ÁBYRGÐ SPARIBÍLS

ER ÁBYRGÐ TRYGGINGAFÉLAGSINS VARÐAR.

ÞJÓNUSTUAÐILI ER BÍLJÖFUR SMÍÐJUVEGI 34.



WWW.SPARIBILL.IS

FISKISLÓÐ 16, 101 REYKJAVÍK

SÍMI: 577-3344



Það er lyklatriði að vera með réttu tækin

Lykill býður fyrirtækjum örugga fjármögnun atvinnutækja

Það er lyklatriði að tala við réttan aðila þegar kemur að fjármögnun atvinnutækja. Starfsfólk okkar býr yfir yfirgripsmikilli reynslu og veita skjóta og góða þjónustu ásamt ítarlegum upplýsingum um bestu valkosti í fjármögnun hverju sinni.

Lykill – opnar á möguleika.

Lykill er hluti af MP banka | Ármúli 13a | Sími 540 1700 | Lykill.is



Þá er komið að því að nýtt tímarit um allt á hjólum og líka beltum já og með skrífu hefur litið dagsins ljós. Mörg tímarit hafa verið gefin út undan farin ár með misjöfnum árangri og vona ég svo sannarlega að þetta rit verði langlíft.

Okkur langar að fjalla um bíla, mótorhjól, báta, vélsleða, fjórhjól, jeppa osf.

Við vonum líka að fólk komi og heimsæki vefinn okkar sem er að fara í loftið og verður í þróun í einhvern tíma, en þar er hugmyndin að vera með myndbönd og fleira efni sem ekki kemst í blaðið.

Eins og flestir hafa nú tekið eftir er þetta í fríblaðsformi og við vonumst til að geta haldið því áfram og lifað á auglýsingunum einum saman.

Þá ætlum við að reyna að vera bæði með bíla og mótorhjóla/vélsleða/fjórhjólaprófun í hverju blaði, en það fer þó eftir framboði á nýjum tækjum

Kannski er það að spenna bogann svolítið hátt að ætla að gefa svona blað út mánaðarlega, en ég held að markaðurinn sé fyrir hendi og treysti á það.

Þá langaði mig líka að biðja lesendur endilega að senda okkur póst eða hafa samband á “facebook” síðu okkar og koma með hugmyndir að efni í blaðið, og við munum skoða það allt saman.

Við ætlum okkur að gera 4x4 og fjallaferðum góð skil og þá sérstaklega í vetur og síðan þegar fer að vora þá tekur mótorsportið við og þá höfum við nýju tækin allan ársins hring.

Við ætlum í komandi blöðum að reyna að fylgjast með nýjustu fréttum úr þessum geira bæði hvað varðar íhluti og ný tæki.

Ég minni síðan á vefinn okkar www.motorogsport.is og síðan er hægt að hafa samband á motorogsport@motorogsport.is

Bestu kveðjur.

Hálfván Sigurjónsson.

Tímaritið Mótór & Sport.

Útgefandi: Mótorsport-Miðstöðin.

Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Hálfván Sigurjónsson

Grafík: Hálfván Sigurjónsson, Árdís Pétursdóttir

Mótór & Sport er mánaðarrit sem dreift er frítt.

Höfundar efnis í þessu blaði:

Hálfván Sigurjónsson

Guðmundur Kjartansson

Sæmundur Eric Erlendsson

Karl Gunnlaugsson

Arnar Ólafsson

Jón Bjarni Jónsson

Valur Vífilsson



Þá er komið að fyrstu bílaprófuninni hjá okkur hér hjá Mótor & Sport og fyrir valinu varð Ford Explorer. Bíllinn sem við fengum var 2012 Explorer með öllum aukahlutum nema topplúgu og með 3,5L V6 TI-VCT vélinni sem er 290 hestöfl, (2013 ágerðin er fáanleg með 365hestafla EcoBoost Twin Turbo vélinni fyrir þá sem hafa áhuga) leður innrétting var í tækinu og fullkomið tölvu og leiðsögukerfi.

Hann var í „sterling“ gráa litnum og með kolagrúa (charcoal) leðurinnréttingu og á 20“ álfelgum.

Bíllinn er sérstaklega rúmgóður og fer vel með bæði ökumann og farþega, enda frekar stór af miðstærð jeppa að vera, þó alls ekki of stór.

Ford hefur komið haganlega fyrir tveimur bekkjum fyrir aftan framsæti og er nokkuð rúmgott um farþega þó að kannski geti orðið svolítið þröngt um þá sem stærri eru í aftasta sætinu. Hægt er að leggja niður báða afturbekkina og myndast þar gríðarlega mikið pláss ef menn eru að standa í flutningum. Innréttingin í Explorernum finnst mér vera mjög stílhrein og þægileg bæði fyrir ökumann og farþega og þá er öll



umgengni um bíllinn mjög góð.

Ford hefur lagt mikið upp úr allskonar tölvutækni í bílnum og verður undirritaður að viðurkenna að honum fannst hann vera eins og fiskur á þurru landi til að byrja með, en svo vandist þetta og er í raun bara þægilegt þegar maður er búinn að læra á þetta. En það verður að segjast eins og er að ef fólk er ekki tölvuvænt þá er þetta ekki bíll sem það ætti að spá í nema að hafa góðan tíma til að læra á kerfin í honum.

Allir rofar og takkar eru mjög vel staðsettir og þarf ekki að taka hendur af stýri nema í örfáum tilfellum og þá yfirleitt til að stilla miðstöðina, það er

hitann fyrir ökumann og/eða farþega, en bíllinn er með svokallað „climent control“ þar sem þú getur stillt hitann fyrir hvern farþega fyrir sig.

Hægt er að hækka og lækka útvarpið í stýrinu, stilla speglana beggja vegna og að sjálfsögðu að virkja og stilla hraðastillinn (cruise control). Þá er einnig hægt að virkja og notast við raddstýringu þegar verið er að stilla útvarpið eða hljómkkerfið í bílnum, sem og tengingu við farsíma, enda bíllinn búinn fullkomnum tengingum fyrir farsíma og myndavélar en einnig má nota skjá bakkmyndavélarinnar, sem er 8“ stór, til að skoða vidomyndir sem hafa verið teknar upp á myndvél.

Þá er „WI-FI“ í bílnum fyrir alla farþegana.

Ef við skoðum heildar hönnunina á Explorer þá verður að segjast að allt tal um afturhaldssemi hjá „kana-num“ er gömul tugga. Explorerinn er nýtísku hönnun bæði hvað varðar útlit innréttingu og kram (vél og drifrás) og allt tal um annað eru bara hreinir fordómar!

TI-VCT vélin er hljóðlát og aflmikil auk þess sem að hún er með því sparneytnasta í þessum flokki í dag, er aðeins að eyða um 10L á hverja 100km á langkeyrslu.

Sjálfskiptingin í bílnum er 6 þrepa og gerir mikið til að mýkja aksturinn til muna, þó eru niðurskiptingarnar svolítið harðar en það getur verið stillingaratriði.

Við prófuðum bíllinn bæði í borgarakstri og síðan úti á vegum og var þá um að ræða bæði slæman malarveg, ný lagða klæðningu og síðan vegi með slitlagi.

Á malbikuðum vegi er bíllinn mjög skemmtilegur og það er ekki frá því að maður finni fyrir smá sportbílaeiginleikum þegar fjöðrunin er annars vegar, en hún er skemmtilega stíf, þó ekki of stíf.

Á klæðningunni þá setti maður bara stillinguna á lausa mól og hálfu og það vægast sagt svín virkaði og bíllinn var það stöðugur á ferð að fátt benti til að maður væri að keyra á mól.

Þá var komið að malarveginum og valdi ég einn sem ég vissi að var bæði harður og holóttur og það er skemmst frá því að segja að Explorerinn stóð sig með prýði og holur og hvörf runnu undir hann án þess að mikið fyndist fyrir þeim.

Bíllinn er ótrúlega lipur í bænum af sjö manna jeppa að vera og er það kannski mikið því að þakka að Amerískir jeppar hafa í gegnum tíðina verið með mjög þröngan beygju radíus og þar er Explorerinn engin undantekning.



Flottur hvar sem á hann er litið 2012 Ford Explorer og nýtur sín vel í Íslensku landslagi

Eintakið sem blaðamaður prufaði var „Limited“ gerðin og með öllum þeim auka og tölvubúnaði sem völ er á utan topplúgu og þar með talið: bakk myndavél, „terrain control“ sem er stillanleg fyrir það undirlag sem ekið er á, „blind spot information system“ sem varar við hlutum sem eru utan sjónsviðs ökumanns, stillanleg árekstra/fjarlægðarvörn með hemlunaraðstoð, þá er hann einnig útbúinn sónar sem leggur honum í stæði fyrir þig og sérstökum skynjurum sem aðstoða við akstur þegar ekið er með tengivagn.



Bíllinn sem undirritaður prófaði var einmitt með dráttarpakkann og þess vegna var fjöðrunin svolítið stífari en á venjulegu gerðinni.

En niðurstaða okkar er sú að þú ert að fá bíl fyrir allan peninginn þar sem Ford Explorer er annars vegar og kostirnir vega upp þá fáu galla sem við gátum fundið, enda bíllinn ný hönnun og á bara eftir að verða betri og ekki skemmir verðið fyrir en það er eitt það lægsta fyrir bíl í þessum klassa.

Alla vega hvetjum við alla sem eru í þeim hugleiðingum að kaupa jeppa í þessum stærðar flokki að koma við og skoða Explorer.

Meira frá þessari bílaprófun má sjá inn á www.motorog-sport.is og þar er einnig myndband frá prófuninni.

Þegar búið er að leggja niður bekkina kemur í ljós hversu mikið plássíð er aftur í.



Varahlutir-Verkstæði-Þjónusta-Hraðpantanir.



Eigum til afgreiðslu Ford F350 Lariat, ný 6,7 lítra díselvél,
400 hestafla, eyðsla í langkeyrslu aðeins 11-12 lítrar á
100/km með topplúgu, krómpakka, tilbúinn á götuna.

Verð kr. 10.590.000



S. 4808080 netfang: ib@ib.is Fossnesi A, 800 Selfoss.

EIGUM ÖFLUGAR
BENSÍNDÆLUR,
OLÍUDÆLUR &
HÁPRÝSTIDÆLUR



EIGUM GOTT
ÚRVAL AF
GÓLFSÁPUM OG
HREINSIEFNUM



Vélar og efnavörur sf.

Fyrir bíla, tæki og verkstæði



Sími: 5641819

Jákó/isa

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

**Bíllinn þinn á bara það besta skilið
– auktu verðgildi hans og sendu hann til Jobba!**

**Jobbi hefur verið í
bónbransanum síðan
1982 og veit hvað
bíllinn þinn þarf**

- Er bíllinn orðinn upplitaður?
- Er bíllinn orðinn blettóttur?
- Er áklæðið orðið óhreint?
- Eða er bíllinn bara skítugur?

Láttu Jobba redda málunum!



*Jobbi getur sótt
og skilað bílnum
þínum gegn
vægu gjaldi.*

Bón og Þvottur
Hjá Jobba
Skeifan 17
Sími **568 0230**
Opð kl. 9-17.30
alla virka daga.
www.hjajobba.is



Jeep Wagoneer 1974



Pegar verið er að tala um ferðalög á fjöllum og vetrarferðir þá kemur eitt nafn strax upp í hugann og það er ferðaklúbburinn 4x4.

4x4 klúbburinn var stofnaður af áhugamönnum um fjallaferðir á jeppum og hefur hann síðan orðið að sterkum hagsmunasamtökum fyrir jeppamenn.

Fleiri ferða/jeppaklúbbar eru starfræktir í kringum þessa ferðamennsku og munum við gera þeim skil í komandi blöðum.

Við munum koma betur að 4x4 klúbbnum í seinna í vetur en núna langar okkur að segja frá nokkrum af þeim jeppum sem menn eru að nota í vetrar og sumarferðir á fjöllum.

Í þessari fyrstu grein okkar ætlum við að segja frá Jeep Wagoneer sem Logi Ragnarsson á og hefur breytt fyrir fjallaferðir.

Tækið er AMC Jeep Wagoneer og er árgerð 1974, reyndar er bod-dýið árgerð 1986 en það gerir þetta bara flottara.

Smári Kristófersson breytti bíl-num upphaflega en Logi keypti bílinn fyrir sjö árum og hefur síðan verið að endurbæta hann og Það er vel hægt að segja að þetta



breyta.

tæki beri af á fjöllum enda er hann eingöngu notaður í fjallaferðum og geymdur í skúrnum þess á milli.

Bíll eins og þessi Wagoneer er klassískt dæmi um eldri jeppa

sem búið er að ganga í endurnýjun lífdaga og er einn sá flottasti á fjöllum í dag.

En vindum okkur í smá tæknileg atriði.

Mótorinn er 360cid (rúmtommu) AMC V8 eða 5,9L rúmtak, með AMC pottjárns heddum með 2,02“ insogs ventlum og 1,68“ útblástursventlum.

Rocker armarnir eru með pinnalegum (Roller).

Soggreinin er frá Eddelbrock og blöndungirn er Holley Truck Avenger sem flæðir 670cfm, sem gerir rúmlega 62 rúmmetrar á mínútu. Kveikikerfið er frá MSD með svokölluðu „ping control“ sem sér um að ekki komi til forkveikingar í brunahólfinu.

Þá er bíllinn með flækjur og fleira góðgæti.

Áætluð hestöfl eru um 300 út í hjól.

Turbo 400 sjálfskipting er síðan boltuð aftan á vélina og í henni er shift kit og síðan við hana eru tengdir hitamælur og fleira til að lengja líftíma hennar.

Hásingarnar eru Dana 44 bæði að framan og aftan með 4,88:1 hlutföllum og ARB loftlæsingum.

Felgurnar eru síðan frá Weld Racing 14“ breiðar og á þær eru síðan sett 44“ Dick Cebec dekk sem boltuð eru föst með svokölluðu beadlock kerfi.



Mótor & Sport Smáauglýsingar.
Hafið samband við: augl@motorogsport.is

Stál og Stansar ehf.

Vagnhöfði 7 – sími 517 5000

Allt til kerrusmiða



Stál og Stansar ehf.
Vagnhöfði 7 – sími 517 5000

Hemlahlutir í jeppa



Stál og Stansar ehf.
Vagnhöfði 7 – sími 517 5000

Stýrisendar, spindilkúlur,
stýrishlutir og fódringar



Stál og Stansar ehf.
Vagnhöfði 7 – sími 517 5000

Legur og pakkdósir



Stál og Stansar ehf.
Vagnhöfði 7 – sími 517 5000

Heildarlausnir í drifsköftum



Stál og Stansar ehf.
Vagnhöfði 7 – sími 517 5000

MotiveGear
Performance®



Raybestos™
brake & chassis

ROYAL
PURPLE®
SYNTHETIC OIL

Það er rólegur vordagur 1973 og ég ek heiman frá mér vestur í bæ áleiðis að Hringbrautinni. Stoppa á ljósunum á Hofsvallagötu. Ég tek eftir dökk grænum Mustang bíl sem bíður á ljósunum næst fyrir framan mig. Afturljósinn á honum eru samt ekki Mustang ljós, þau eru eitthvað allt annað. Vinstra ljósið blikkar með niðurtalningu frá miðju og út. Mér verður litið á umgjörðina og sé strax að þetta er ekki venjulegur 67-8 Mustang, heldur eitthvað allt annað. Tek eftir merki vinstra megin á skotinu en get ekki lesið það. Hann ekur af stað og tekur beygjuna út á Hringbrautina og þá gerist það. Bíllinn skríður út á hlið og hverfur í ofboðslegum hávaða og það rýkur úr dekkjunum. Slíkt hafði ekki sést áður hér norður undir 66°. breiddargráðu.



Þetta var fyrsti Shelby Mustang bíllinn sem kom til Íslands.

Carroll Shelby var ekki meðalmaður, sama hvernig það er mælt. Ferillinn, lífið sem hann lifði og allt það sem hann áorkaði bera því órækt vitni að hann var mikilhæfur afreksmaður, hugsjónamaður og margt fleira.



Hann fæddist í nágrenni Leesburg, Texas árið 1923 og ólst upp við hefðbundin störf og leik eins og gerðist á árum kreppunnar miklu og öllu sem fylgdi. Svo kom stríðið. Shelby gekk til liðs við flugher Bandaríkjanna í upphafi stríðsins. Þar komst hann í kynni við véltæknina og afburða menn eins og John Meyer, Scott Crossfield, Chuck Yaeger og marga slíka ofurhuga. Hann flaug orrustuvélum og kenndi öðrum á slíkar vélar. Hann þekkti því vel af eigin raun tæknina sem nota þurfti til að framleiða massa af hestöflum- og hvernig átti að beita þeim og komast heim á eftir. Pratt&Whitney, Allison, Rolls Royce Merlin og fleiri voru nöfn sem hann þekkti við tvítugsaldur. Lyktin af há-oktan benzíni var honum kunnug löngu áður en hann

varð tvítugur. Við stríðslokin starfaði hann á flugvöllum í Suður Texas og fylgdist með nokkrum vina sinna prufukeyra næstu kynslóðir bandarískra hervéla sem brátt myndu ráka himininn í loftorrustum víða um heim.

En ferli Shelys í hernum var lokið og við tóku ár í ýmsum rekstri. Eins og hann segir sjálfur fór hann þrisvar á hausinn í sjálfstæðum rekstri áður en hann ákvað að leggja aksturslíþróttir fyrir sig. Allan tímann var hann að fíkta við „hot rodding“ bæði í Texas og vestur í Californíu þar sem hann komst í kynni við nokkra af frumkvöðlum bandarískrar bílamenningar. Menn eins og Pete Brock, Phil Remington, Bob Bondurant og ótal marga slíka snillinga. Þau kynni áttu eftir að breyta tækniheiminum og hafa áhrif á líf hundruða milljóna manna um allan heiminn – alveg til þessa dags.

Hann tók þátt í hverjum kappakstrinum á fætur öðrum eftir þetta og varð fljótt þekktur og eftirsóttur öku- maður. Þótti strax mjög öruggur og hitt sem átti eftir að skila honum stærstu sigrunum: hann gerði sér fljótt grein fyrir því hvað þurfti til að vinna „road race“ keppnir eins og Sebring, Daytona, Spa, Silverstone, Road America og svo svipaðar keppnir á meginlandi Evrópu: Úthald, útsjónarsemi og skipulag.



Hann komst til Bonneville á saltslétturnar og botna annarra uppþornaðra stöðuvatna. Setti landhraðamet á Ford Flathead og margt fleira. Bíladellan var að taka líf hans yfir. Hann keppti á öllu sem keyrði- á stuttum malarbrautum í suður Texas og víðar frá stríðslokum til um 1952. Þá tók við „Road Racing“ á sportbílum sem þá var verið að selja í Bandaríkjunum í þúsundatali. Fyrst á Cadillac – Allard bílum og síðar á MG og Jaguar XK. Vorið 1954 kom svo vendipunkturinn þegar hann sigraði í einum slíkum kappakstri á MG TC bíl vinar síns í Dallas og hann fann að þetta var það sem hann vildi gera við líf sitt.

1955 liggur leiðin alla leið til Argentínu til þess að taka þátt í Grand Prix keppninni þar. Keyrði þar Cadillac – Allard bíl sem þótti afskaplega erfiður bíll, en hann stóð sig vel. Maður að nafni John Wyer fylgdist þar með honum og spurði hann að lokinni keppninni hvort hann vildi prófa að keyra fyrir sig. Wyer rak sitt eigið tæknifyrirtæki á þessu sviði; John Wyer Automotive. Wyer var breiti, hraðmæltur, einbeittur og viljasterkur snillingur sem hafði svipaða skipulagsgáfu til að bera og Shelby.

Wyer segir að nokkrum mánuðum síðar hafi Shelby birst á skrifstofu sinni og lagt

hanskana á borðið. Ekkert varð þó af samstarfi þarna 1956. Shelby hélt áfram að keyra og árin 1956-7-8 keyrði hann fyrir Ferrari, Maserati, Porsche, Jaguar og frá 1958 fyrir Aston Martin. Félagi hans hjá Aston var annar frábær ökumaður; Roy Salvatore sem eins og Shelby, var næmur á það hvað þurfti til að vinna keppnir, sérstaklega þær lengstu, eins og LeMans í Frakklandi. Salvatore og Shelby unnu LeMans kappaksturinn fyrir Aston Martin, undir stjórn John Wyer 1959 og nöfn og orðstír beggja voru tryggð.

Vorið 1960 hófst með hefðbundnum hætti. Shelby vann flestar keppnir sem hann tók þátt í, eins og 24hrs of Dayton, 12 of Sebring og margar fleiri. Shelby segir svo frá að hann hafi unnið allar þessar keppnir með nitroglyzerine. Það er ofurmeðal sem hjartasjúklingar taka til að verjast hjartastoppi. Læknir hans og vinur í Houston sagði: „Carroll, þú ert með hjartaöng. Ferli þínum sem kappasturshetju er lokið“ En Shelby var blankur eins og áður, nú þriggja barna faðir. Hann varð að keyra, enda voru nú liðin sex ár frá því hann tók meðvitaða ákvörðun um að þetta yrði ævistarfið. Sem það og varð.

Margt var að gerast í heimsmálum haustið 1960. Það stærsta var kjör Johns F. Kennedys sem Bandaríkjaforseta. Við myndun stjórnarinnar í janúar 1961 var Robert MacNamara, forstjóri Ford Division og einkavinur Henry Ford II kallaður til þjónustu fyrir land og þjóð og gerður að landvarnaráðherra. Án þessa atburðar hefði vegur Shelbys og samstarfs hans við Ford aldrei orðið það sem varð. MacNamara var eindreginn andstæðingur ævintýramennsku og glyss í bílaframleiðslu. Skýrasta dæmið um það er hvernig hann breytti 1955 Thunderbird bílnum á hönnunarstigi, úr sportbíl í ódýran lúxusbíl með persónulegu ívafi og tók hann þar með úr keppni við Chevrolet Corvette um það hver yrði fyrstur til að framleiða amerískan sportbíl

Carroll Shelby hafði alltaf dreymt um að hanna og smíða sinn eigin sportbíl, eða láta aðra framleiða slíkan bíl eins og hann vildi hafa hann. Vorið 1961 fór hann til fundar við yfirmenn mótorsport mála hjá General Motors og sagðist vera með hugmynd að framleiðslu á sportbíl að evrópskri fyrirmynd en með ameríska V-8 vél. Shelby benti á að vélarnar í flestum ensku sportbílunum eins og Triumph, Sunbeam, Austin og fleiri væru jafn langar og litlu amerísku V-8 vélarnar. Þær bresku væru kannski 75 hestöfl, en hægt væri að láta þær amerísku skila um 300 hestöflum. Hann gat þess jafnfram að bresku bílarnir væru framleiddir með þessum litlu vélum vegna þess hve fáránlega dýrt benzín væri í Bretlandi.

Carroll Shelby var ekki sú manngerð sem hefði getað fallið inn í félagsandann hjá General Motors. Hann var um 190 cm á hæð, með yfirbragð kvikmyndastjörnu – útítið sambland af James Coburn og Jimmy Stewart. Kúrekahattur í Texas stíl, sólbrunninn og hann talaði mjög, alveg óvenjulega fallega, skýra ensku með dálítlum suðuríkjahreim. Slíkur maður fékk millistjórnendateymið hjá GM til að skjálfa við tilhugsunina um að þurfa að vinna með slíkum lurki með rauðan, sólbrunninn háls. Þeir sögðu honum að þeir ættu sportbíl sem hétu Corvette. Sá bíll væri amerískur sportbíll og myndi sem slíkur ná árangri.



Næsta stopp hjá Shelby voru höfuðstöðvar Ford í Dearborn. Þar komst hann í samband við mann sem átti eftir að setja sitt mark á söguna: Don Frey sem var næst æðsti maður hjá Ford Division. Frey kom Shelby í samband við sölustjóra Ford Div. – hraðmæltan sölumann af ítölskum ættum, Lee Iacocca. Shelby hafði engan formála að því sem hann vildi gera. Hann sagði Iacocca að hann væri í samstarfi við breskt bílafyrirtæki sem vildi hjálpa

sér að smíða aflmikinn sportbíl ef hann gæti fengið aflmikla V-8 vél til að vinna með. Eftir nokkurt þjark og vangaveltur snýr Iacocca sér að einum undirmanna sinna og segir: „Gefðu þessum manni 25 þúsun dollara, áður en hann bítur einhvern hérna“

Shelby fór heim til Los Angeles með aurana og þrjár glænýjar Ford V-8 vélar af algerlega nýrri gerð véla sem settar voru á markað í Ford bílum haustið 1961. Þessi vél var svar Ford við small block Chevrolet vélinni. Hún var aðeins 4.2 lítrar að rúmtaki, sem var samt stórt samanborið við það sem gerðist í Evrópu. Shelby tók nú næstu vél til Englands og fór að hitta eigendur AC Motorcars. Hann hafði frétt að þetta litla, sérhæfða sportbílafyrirtæki hefði misst samning sinn við vélaframleiðanda sinn, Bristol Engines. Shelby segist hafa leikið sama leikinn og hjá Ford; hann sé með samning um framleiðslu á sportbílum með vélum frá Ford og sig vanta undirvagna og fleira, því meiningin sé að kenna Chevrolet í keppnum sumarsins 1962 hvernig eigi að smíða sportbíla.

AC Motorcars samþykktu að leggja fram tvær grindur úr áli með hefðbundnum AC yfirbyggingum sem reyndar voru byggðar á teikningum af öðrum evrópskum bíl frá 1949. Shelby fór rakteitt til Los Angeles og til vina sinna hjá Moon Equipment og þar voru þessar tvær grindur og yfirbyggingar teknar inn. Shelby kallaði til aðstoðar gömlu vinina frá hotrodding árunum í California, menn eins og Peter Brock, Phil Remington og marga fleiri. Þetta voru menn sem höfðu lært á götunni. Allt sem þeir smíðuðu varð í raun til áður en það var teiknað. Smíðað eftir brot. Shelby hafði lofað brassinu hjá Ford að þessir bílar sínir myndu taka til fótanna þegar þeir færu í keppni.

Þetta gekk eftir og Shelby AC Ford Cobra bílarnir lentu strax í fremstu röð á þverfjöðrum, með afturöxul undan 1936 Studebaker og allt eftir því. En þessir menn voru snillingar sem gátu smíðað hvað sem var og látið það snúast hraðar og lengur en allir aðrir. Shelby – ævintýrið var að hefjast og til allrar lukku voru til menn sem sáu getuna og snilldina sem Shelby og vinir hans bjuggu yfir. Þeir áttu líka feit tékkhefti.

Shelby segir að topparnir hjá Ford hafi misst „vatnið“ við þessi ummæli Henry Ford, það hafi verið eins og



almættið hafi ávarpað lýðinn. Shelby segir að þeir hafi misst sig í tilraunum sínum til að geðjast húsbóndanum og rokið til Ítalíu og hrundið þar upp hurðum með opin tékkhefti. Maðurinn sem fyrir þessum umleitunum varð, var Enzo Ferrari. Hr. Ferrari var ekki upp á það kominn að láta einhverja kanastráka í köflóttum buxum taka af sér fyrirtækið og sagði þeim að hypja sig. Shelby segir: „They found they were dealing with a tough old son of a bitch who wouldn't budge. He basically told them to buzz off“. Shelby var í aðstöðu til að vita hver

gerði hvað og í þessari lýsingu hans felst að m.a. að Henry Ford hafi ekki átt þátt í að móðga Enzo Ferrari á nokkurn hátt. Shelby lýsir þessu ferli sem dónalegu, bjánalegu og illa undirbúnu og hann talar með hæfilega mikilli virðingu um stjórnendur stórfyrirtækja sem láta stjórnast af annars vegar tékkheftinu og hins vegar stimpilklukkunni.

Don Frey segir við Shelby haustið '63 að best sé að þeir geri þetta einir, Ferrari sé út úr dæminu. Shelby segir honum þá að eini maðurinn sem geti fært Ford sigur á LeMans sé englandingurinn John Wyer. Samningi Wyer við Aston Martin er þarna ný lokið og hann er þegar boðaður til Dearborn til þess að leggja á ráðin. Í millitíðinni hafði AC Cobran skilað Ford SCCA Championship titlum og í ársbyrjun 1964 var ljóst að litli tveggja sæta AC bíllinn gæti ekki haldið áfram að vinna allt alls staðar. Niðurstaðan var sú að Shelby biður vin sinn Peter Brock að skoða málið. Útkoman var í einu orði sagt ævintýrleg: Brock teiknaði og lét smíða nýja yfirbyggingu á AC Cobra bílinn. Hún var lokuð og með mjög snubbóttan afturenda eins og þurfti á keppnisbíla svo þeir héldu jafnvægi á hraða sem gat náð 200 mílum á klukkustund. Þetta var AC Cobra Daytona Coupe bíllinn sem rakaði saman sigrum á keppnisárinu 1964 og 65. Farið var með AC bílana á LeMans og þeir unnu sína flokka og Ford mátti vel við una, en gullið var eftir. Þeir réðu illa við meira en 210 mílur á klst.



Allir bílarnir á myndunum við þessa grein eru í eigu Íslendinga og eri staðsettir á Íslandi utan einn #433 sem seldur var úr landi og er á safni í Japan í dag.

Wyer gerði mönnum grein fyrir því að það sem þyrfti til að vinna á LeMans og öðrum víðlíka keppnum væri ný gerð af bíl sem væri byggður í kring um miðlæga vél. Bíll með vél fram í gæti aldrei verið stöðugur á 230 mílum á klst. á Mulsanne á LeMans. Hann þekkti til breska hönnuðarins Eric Broadley, sem hafði teiknað og látið smíða frumgerð Lola GT bílsins sem sýndist henta vel til verksins um flest. Wyer keypti framleiðslurétinn að bílnum og fékk ótakmarkaðan stuðning Ford til þess að gera úr Lola bíl Broadleys nothæfan keppnisbíl með miðlæga vél. Henry Ford kom til Englands til þess að skoða árangurinn þegar tveir fyrstu bílarnir voru

að nálgast lokastig. Vitað var að þeir myndu keppa í Grand Touring flokkum. Þegar hann sér tilraunabíla á gólfi verkstæðisins spyr hann hversu háir þeir séu frá jörð. Svarið var „40 tommur“. „That’s it, we’ll call it the GT-40“ voru orð Fords og það gekk eftir. Bílarnir voru varla reynslueknir þegar þeim var dembt á LeMans undir stjórn keppnisliðs sem Shelby stjórnaði. John Wyer sagði að strax hefði sést að þessir Mark I GT – 40 með litlu 289 vélina og fjóra Weber blöndunga hafi haft alveg gífurlega



möguleika „tremendous potential“. Þeir leiddu 1965 LeMans keppnina í tvo tíma og Wyer segist hafa hort á þrjá Ferrari bíla koma inn á Mulsanne kaflann með GT-40 bíl á hælunum. Hann hafi henst fram úr þeim á meira en 220 mílna hraða. En GT-40 bílarnir luku ekki keppni þarna 1965 á LeMans, frekar en í sex öðrum sem þeir voru sendir í. Wyer sagði það stafa af ómögulegum girkössum sem Ford hafði skuldbundið sig til að kaupa frá fyrirtækinu Colotti.

Shelby segir svo að eftir að nýir girkassar voru fengnir hafi enginn bíll nokkurs staða getað keppt við GT 40 bílinn þar til þeir voru í raun bannaðir frá keppni um 1970. Þeir unnu 1966 -67 undir stjórn Shelby og þá í Mark II útfærslunni með 427 Medium Riser Side Oiler FE vélinni. Þessi risastóra 7 þúsund rúmsentimetra vél var valin til að keppa við 12 strokka Ferrari vélar af þremur ástæðum. Hún var búin að sanna sig í NASCAR Stock Car Racing, hún var aflmikil á lágum snúningi og hún skilaði, eins og Shelby orðaði það „an honest five hundred horsepower“. GT 40 MK II vann 1966 og 67 undir stjórn Shelby. Eftir það hætti Ford að reka keppnisliðið, Shelby fór til Los Angeles að smíða GT-350 og GT-500 Mustang bíla en John Wyer vann LeMans 1968 og 69 með stuðningi Ford, þá með Mark I bílnum frá 1965 en með 302 CID vél.



Frá 1967 og til dauðadags helgaði Carroll Shelby sig þróun og smíði nýrra sérútgáfa af bílum frá Ford og síðar Chrysler. Starfssamningur hans við Ford stóð til 1973 en hann sagði sjálfur að síðustu 2 árin hafi lítið gerst í því samstarfi. Því hafi hann farið til Afríku þar sem hann dvaldi næstu tíu árin. Framleiðslu Ford bíla með Shelby nafninu lauk 1970 og við tóku víðtæk málaferli milli Shelby og Ford um allt mögulegt eins og t.d. hver átti höfundarréttinn að nöfnum bíla og annars varnings sem af samstarfinu leiddi. Þeim málaferlum var lokið að mestu um 1980 þegar næsti kafli í lífi meistarans tók við.

Carroll Shelby og Lee Iacocca voru vinir ævilangt. Shelby hélt tryggð við Iacocca frá þeim degi er þeir hittust á skrifstofum Ford hausið 1960 og hann var með átta dollara í vasanum, að eigin sögn. Shelby segir því að þegar Iacocca hafi haft samband við sig er hann var að reisa Chrysler úr gjaldþrotinu upp úr 1980, þá hafi hann brugðist skjótt við. Árangurinn lét ekki á sér standa, enda hafði Iacocca safnað í kring um sig afburðamönnum, eins og Bob Lutz sem Shelby átti eftir að eiga mjög gott samstarf við að endurreisa nafn Chrysler sem leiðandi afsl í . Muscle cars flokki sem Chrysler hafði verið alls ráðandi í frá 1966-71 með bílum eins og Dodge Challenger sem nú er endurreistur, glæsilegri en nokkru sinni.

Árangurinn af samstarfi Shelys við Chrysler er eftirtektarverðasti bíll í bandarískri bílasögu frá 1960; Dodge Viper. Viper bíllinn er smíðaður í mynd Cobra Daytona bíls Pete Brocks frá 1964, einfaldur, praktískur, hraðskreiður og enginn lúxus.



DRÁTTARBÍLAÞJÓNUSTA

Flytjum bifreiðar • Opnum læsta bíla



Björn Gíslason

Sími: 892 3450 & 554 0305



Að loknu samstarfi sínu við Chrysler fékkst Shelby við ýmislegt fleira en að elda Chili Texas style. Hann fékk t.d. leyfi frá Ford til að gera afsteypu af 427 Side Oiler vélarblokkinni frá 1966 til að selja m.a. til nýs iðnaðar sportbílaframleiðslu í Bandaríkjunum þar sem framleiddar eru hárnákvæmar eftirlíkingar af Shelby AC Cobra sportbílum og Mark II GT-40 bílnum til almennra nota. Þessar blokkir eru steypar úr álblöndu og geta orðið allt að 550 CID að rúmtaki og hafa þar að auki möguleika á að nota 427 SOHC heddin, vilji menn ganga svo langt. Þá framleiddi Shelby sinn eigin tveggja manna sportbíl í samvinnu við Cadillac; Shelby Series 1 með 4,5 Northstar V-8 vél frá GM.

En svo komst friður á í samskiptum Shelby og Ford og þar vann hann síðustu æviárin, mjög sáttur að vera kominn heim. Ford fjölskyldan leit á hann sem læriföður og ævivin sem gerði meira fyrir Ford Motor Company en 50-60 ára markaðsrannsóknir samanlagt. Shelby segir frá því að þegar búið var að selja eins og 450 þúsund Mustang bíla af 1965 árgerðinni hafi Lee Iacocca hringt í sig og sagt: „Carroll, the Mustang is perceived as a secretary's car. We want you to do something about that“. Það gekk eftir.

Það tók hins vegar meira en 40 ár og margar kynslóðir Mustang bíla að kenna stjórnendum Ford bílaverksmiðjanna að skilja að almennir neytendur, kaupendur þessara bíla væru tilbúnir að greiða hátt verð fyrir ánægjulegan akstur.

Shelby skóf ekki utan af því þegar hann vildi láta hlutina gerast. Þegar kom að því að keyra AC Cobra bílinn í keppni í fyrsta sinn, hringdi hann í Bob Bondurant, einn besta ökumann akstursíþróttu og spyr: „Bob, you gonna drive the son of a bitch or not?“

Það var ein af frumgerðum AC Cobrunnar og árið var 1963. Bob keyrði og sá ekki eftir því.

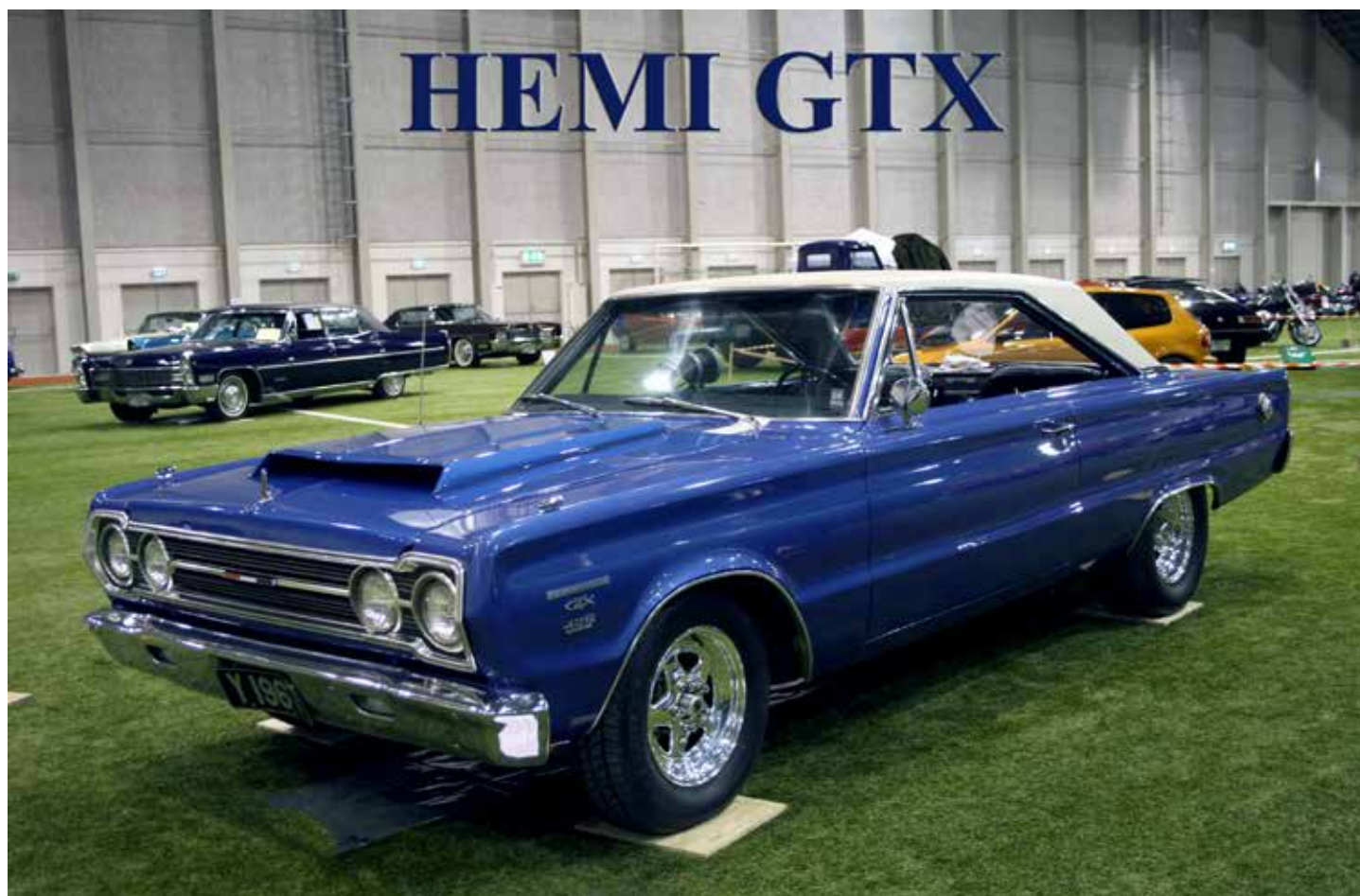




Allir bílarnir sem myndaðir hafa verið fyrir þessa grein eru í eigu Íslendinga, nema #433 sem var seldur úr landi og er á safni í Japan.



Körfubílar ehf.



Hemi Fíllinn.

Það er ekki að ástæðulausu að 426 rúmtommu Chrysler Hemi mótorinn var kallaður „Elefant Motor“, enda er hann þyngsti V8 mótorinn sem „Musclecar“ tímabilið bauð upp á og líka sá aflmesti.

Þess vegna er skemmtilegt að Musclecar mánaðarins að þessu sinni er 1967 Plymouth GTX með 426cid (rúmtommu) Hemi mótor og er í eigu Gunnars Ólafs Gunnarssonar.



Í GTX (GTX stendur fyrir „Grand Turismo Xtreme“ reyndar segja sumir að X-ið standi ekki fyrir neitt sérstakt og Chrysler mönnum hafi bara fundist þetta vera flott) var standard vélin 440cid „Super Command“ sem var 375 hestöfl, en fyrir 546\$ (dollara) gat maður færst sig upp um eitt skref og fengið 425 hestafla 426cid HEMI vélina frægu.

Plymouth GTX var oft kallaður „Gentleman's Musclecar“ og tók í raun og veru við kindlinum af Chrysler 300 „Letter cars“ bílunum sem hafa oft verið tilnefndir sem fyrsti „Musclecar“ bíllinn, en almennt er viðurkennt að það var Pontiac GTO.

Bíllinn hans Óla var keyptur í gegnum Sölunefnd Varnarliðseigna og var upprunalega með 440cid „Super Command“ vélinni og er hún vel geymd inni í skúr hjá kappanum.



Sá sem keypti bílinn upprunalega af Sölunefndinni var Kristinn Eggertsson en 1972 eignaðist Guðjón Þorvaldsson bílinn og var hann einn af þeim sem stundaði spyrnusportið af kappi á þessum tíma.

Hann sá það ekki var hægt að vera á eftir næsta bíl þannig að hann ákvað að skreppa til Bandaríkjana og versla sér alvöru vél í tækið og varð 426cid (rúmtommu) HEMI mótör fyrir valinu.

Mótörinn sem keyptur var kemur upp úr 1970 Charger ásamt mótörbita, en hann varð líka að kaupa vegna þess að hann er öðruvísi þegar um HEMI vél er að ræða.

Eftir að Kvartmílubrautin var byggð og farið var að keppa í kvartmílu þar kom GTX-inn tvisvar við á brautinni í eigu Guðjóns.

Árið 1983 kaupir núverandi eigandi bílinn og hann ákveður að skella sér í keppni í standardflokki í kvartmílnunni.

Hann kemur og að sjálf-sögðu þurftu aðrir keppendur að horfa í afturenndann á GTX þar sem hann vann alla andstæðinga sína (undirritaður þar meðtalinn) og setti met 12,54sek sem stendur enn þann dag í dag.

Bílunum var nú lagt í svolítinn tíma og hann var tekinn í gegn, sprautaður og versluð í hann ný og



stærri vél en það er 526cid HEMI smíðuð af Bob Maz-zolini eg er hún 712 hestöfl á Dyno.

Aftan við vélina er síðan TF727 Chrysler sjálfskipting með 4000 „stall speed“ (láshraða) „Converter“ sem ættaður er frá „Turbo Action“ og aftast er síðan Chrysler 8 3/4“ hásing með 4,30:1 læstu drifi.

Allt þetta dót þeytir GTX tækinu niður í 10,65sek á 193km hraða á kvartmílnunni (402m)

Það þarf að sjálf-sögðu ekki að taka það fram að bæði 440cid „Super Command“ vélin og 426cid HEMI vélin eru vel geymdar og bíða síns tíma, en núna er það aflið sem gildir.

Já þarna er á ferðinni ektu „Muscle Car“ og verðugur fulltrúi síns tíma.



Það er ekki mikið má fyrir "HEMI Filinn" að lyfra framhjólunum í störtinu á kvartmílnunni

Spurnuyfirlit 2012 Kvartmíla Íslandsmót



Spyrna síðasta sumars.

Hér ætlum við að segja frá því helsta sem gerðist í spyrunumótum í máli og myndum, og þá helst í myndum.

Flóran í spynukeppnum hefur aukist frá því sem áður var því auk Íslandsmótsins í kvartmílu, þá er Íslandsmót í sandspynu og nú síðast hafa Bílaklúbbur Akureyrar og Kvartmíluklúbburinn tekið sig saman og haldið Íslandsmótið í Götuspyrnu þar sem

Kvartmíla: ¼ míla (402m)
Bracket: Páll Straumberg Guðsteinsson
RS: Kjartan Viðarsson
OS: Einar J Sindrason
TD: Jón Borgar Loftsson
MC: Ragnar S Ragnarsson
HS: Bæring Jón Skarphéðinnsson
OF: Grétar Franksson
Mótorhjól:
I/flokkur: Ingi Björn Sigurðsson
E/flokkur: Agnar Fjeldsted
J/flokkur: Björn Sigurbjörnsson
M/flokkur: Guðmundur Guðlaugsson

keppt er á
1/8 úr mílu (201 metra).

En fyrst skulum við skoða hverjir eru ný krýndir íslandsmeistarar í spyrnu 2012.

sumarsins 2012



Götuspyrna:

4 cyl flokkur:

6 cyl flokkur:

8 cyl flokkur:

8 cyl MC flokkur:

Teppaflokkur:

Trukkaflokkur:

Mótorhjól

M/flokkur:

+1/flokkur:

Einar J Sindrason

Bragi Þór Pálsson

Sigursteinn Sigursteinsson

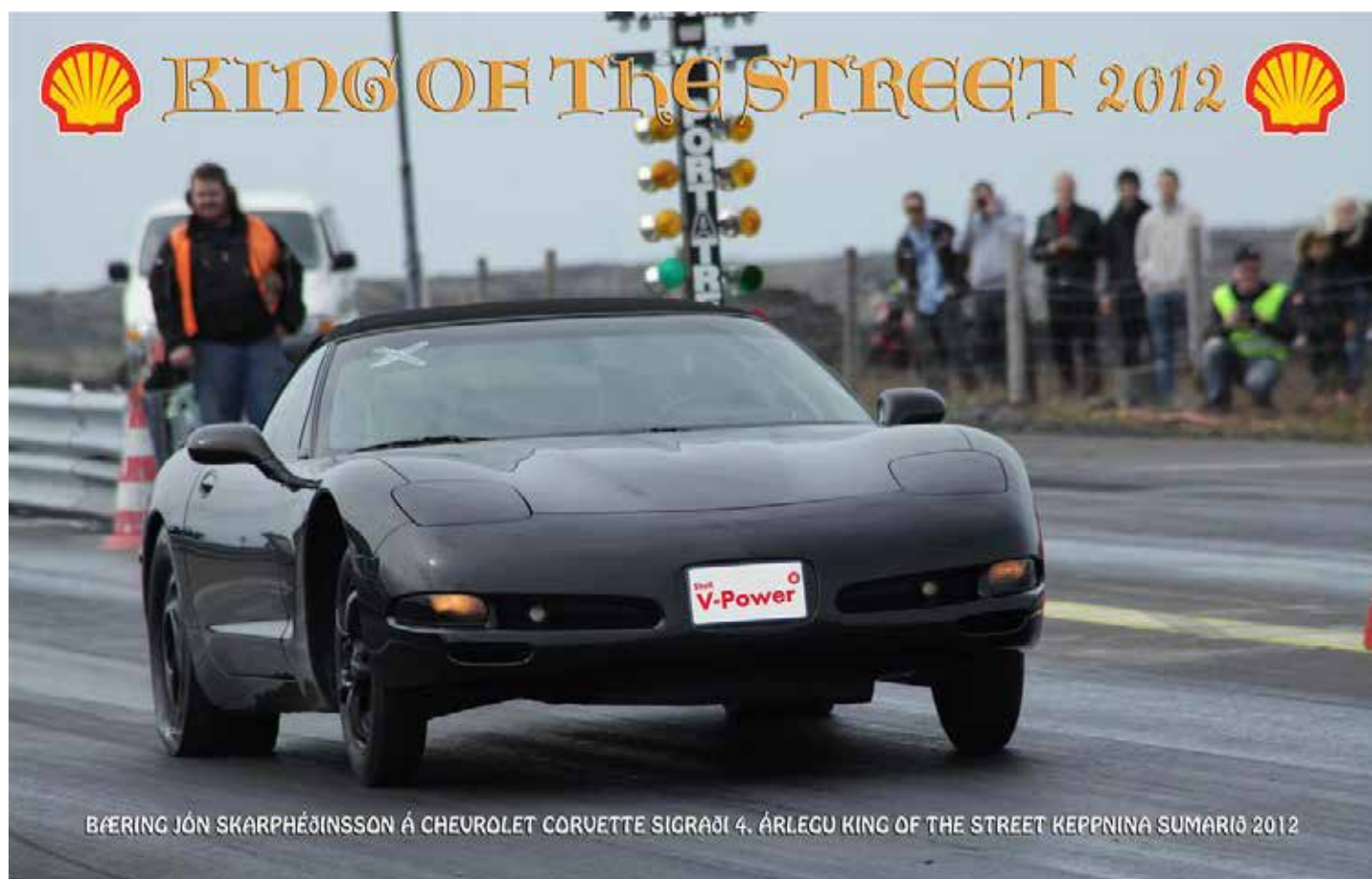
Kristján Skjöldal

Anton Ólafsson

Grétar Óli Inghórssen

Adam Örn Þorvaldsson

Guðmundur Guðlaugsson



BÆRING JÓN SKARPHÉÐINSSON Á CHEVROLET CORVETTE SIGRAÐI 4. ÁRLEGU KING OF THE STREET KEPPNINA SUMARIÐ 2012

BYLTINGARKENNT OG UMHVERFISVÆNT
BÆTIEFNI FYRIR ELDSNEYTI

PD-5 **Fuel Boost**TM

ALLT AÐ **20%**
ELDSNEYTISSPARNAÐUR

YFIR **50%**
MINNI MENGUN

BYLTING!



www.kemi.is • Sími: 544 5466 • Tunguhálsi 10 , 110 Reykjavík



**FJÓRHJÓL
& SLEDAR**



www.4hs.is sími 555 1388

Kvartmíluklúbburinn hefur síðustu fjögur árin haldið keppni sem kallast “King Of The Street”. Þessi keppni varð strax mjög vinsæl meðal keppenda og áhorfenda.

Friðrik Danielsson sigraði keppnina frystu tvö árin, þá kom Kristinn Rúdólfsson og sigraði keppnina þriðja árið og Bæring Jón Skarphéðinnsson sigraði keppnina nú í sumar.

Bæði Friðrik og Kristinn voru á “old school” Amerískum bílum, Friðrik á TranAm og Kristinn á Tempest/GTO en Bæring var á nýrri bíl eða Corvette C5.

Keppnin gengur þannig fyrir sig að tækjum er skipt upp í nokkra flokka og sigurvegarar flokkana keppa síðan sín á milli um nafnbótina “King Of The Street”.

Það hafa komið fram tillögur um að breyta fyrirkomulagi í King Of The Street, þannig að keppt verði um nafnbótina í hverjum flokki fyrir sig og að einnig verði komið upp flokki fyrir sérsmíðaða götuskráða bíla eða eins konar “Outlaws” flokki eins og þekkist vel í svona keppnum erlendis.

Kvartmíluklúbburinn vonast til að sjá sem flesta í þessari keppni næsta ár.

Hér koma fleiri spyrnu myndir frá sumrinu 2012.

Sandspyrna:

Fólksbílar:

Björgvin Ólafsson

Jeppar:

Grétar Óli Ingþórsson

Buggy bílar:

Valdimar G Valdimarsson

Útbúnir Jeppar:

Magnús Bergsson

Sérsmíðuð ökutæki:

Auðunn H Herlufsen

Opinn flokkur:

Grétar Franksson



DELLUKONA MEÐ ALLT Á HREINU

Hilde Berit er ung kona sem er frá Noregi en er hefur búið hér á Íslandi í yfir tuttugu ár.

Hún er það sem kalla mætti hreinræktuð dellukona en það er eitt af áhugamálunum hennar sem við höfum mestann áhuga á.

Hilde á motorhjól og það í fleirtölu, enda hefur hún bæði starfað í motorhjólaverslun/verkstæði og rekið sína eigin verslun með motorhjólavörur en núna einbeittir hún sér að sportinu.

Ferðalög helst þá á motorhjólum eru hennar áhugamál en ef ekki er hægt að keyra slóðirnar á hjólum þá er Patrolinn tekinn fram og skroppið í fjallferð á honum.

Ekki svo merkilegt segja kannski margir, en við skulum nú sjá, Hilde gerir upp sín hjól sjálf og hennar og sérsníðar hluti á hjólin og gerir þau einstök.

Hjólin eru alls fjögur sem eru í gangi hjá henni í dag.

Er fyrst að telja Suzuki GSX 750 R, árg 2000, sem er fyrsta fjöldaframleidda superbike hjólið sem fór á götur-
nar á Íslandi og eina eintakið af svona hjóli sem er á götunum hér á landi.

Þá kemur GasGas FSE 450 árgerð 2005 með super moto gjörðum.

Dóttirin á síðan Sumoto Brat barnahjól.

Svo er það vetrarverkefnið sjálft, Dnépr, Rússneskt motorhjól með hliðarvagni sem meðal annars var notað af rauða hernum.

Rúsínan í pylsuendanum er síðan „The Beast“ og er það hjólið sem við ætlum að fjalla aðallega um hérna.

The Beast byrjaði sína daga sem Suzuki GSXR 750cc, en það var ekki lengi original eftir að Hilde hafði læst klónum í það.

Það var byrjað á því að rífa það allt í sundur og síðan var grindin öll



skorin sundur breytt og soðin saman aftur. Þá var hún pólýhúðuð (powdercoated) áður en hún fór í hjólið aftur. Þá voru einnig felgur og gafflar pólýhúðaðir.

Í grindina var síðan settur tjúnaður 750cc motor úr GSXR hjóli sem ætti að koma hjólinu vel á hreyfingu

Hilde hannaði sjálf og smíðaði alla þá fylgi og skrauthluti sem settir voru á hjólið. Hannaði hún einnig fram og aftur bretti, sá um málmvinnuna og smíðaði ramman utan um kælinn á hjólinu sem þó var skorinn út hjá tækniskurði.

Hilde hefur eytt miklum tíma bæði í vinnu og varahlutaöflun í hjólið, og var hún dugleg að sankar að sér varahlutum og fór margar ferðir erlendis í þeim tilgangi og svo að sjálfsögðu hjálpuðu vinir og kunningjar í mörgum löndum til.

Þá var farið að setja saman og gekk það verk bara vel, þó það væri mikið dútl við marga litla hluti eins og oft vill gerast. Vinnan við plastið, það er brettin og hlífarnar, er öll unnin af Hilde og tók sú vinna langan tíma og var aðallega notuð hitabyssa auk efna sem fáanleg eru hér. Eins og sést á myndunum þá kemur þetta hrikalega vel út. Sætið er einnig hennar hönnun og valdi hún





laxaroð og roð af gaddaskötu til að búa til skrautið á sætinu sem að Auðunn Jónsson bólstrari saumaði síðan eftir hönnun Hilde. Þegar að máluninni kom var ákveðið að fá Rafn Harðarson sem sérhæfir sig í skrautmálun (airbrush) til að mála hjólið og alla þá skrautmálningu sem á því er til að vinna verkið og kom það mjög flott út.

Það má síðan segja að framljósið sé punkturinn yfir i-ið og geri hjólið að sannkölluðu BEAST, en það fékk Hilde eftir langa leit í Canada.

En við skulum láta myndirnar tala. Snúum okkur þá að Dnépr hjólinu.

Þegar Hilde fékk það var það búið að standa lengi og hafði reyndar aldrei farið á skrá hér á landi.

Hún reif það að sjálfsgöðu í sundur og fór að gera það upp.

Það hefur nú verið sandblásið og grunnað en það er ennþá svolítill suðuvinna eftir, en mikið af varahlutunum eru komnir og verður sett saman í vetur svo hægt sé að nota það næsta sumar.

Með þessu hjóli

ætlar Hilde að sameina tvö áhugamál, það er mótorhjólin og síðan ferðalög, en hún hefur keypt lítinn tjaldvagn sem er gerður fyrir mótorhjól og ætlar síðan að ferðast um landið á Dnépr með tjaldvagn í eftirdragi.



Þá skulum við ekki gleyma því að hún á Nissan Patrol Diesel sem hún notar til vetrar og sumarferða og skreppur upp á fjöll hvenær sem færi gefst á sumri sem vetri. Þegar undirritaður talaði við Hilde var hún nýkomin úr mánaðarlangri Evrópureisu á mótorhjóli og fáum við vonandi ferðasöguna í máli og myndum seinna í vetur.

Við óskum Hilde góðs gengis með öll verkefni og komum með fréttir af þeim eftir því sem okkur berast þær.



Að ofan The BEAST

Til hliðar: Dnépr í uppgerð.

SEMA SHOW

Á hverju ár fer fram sýning í Las Vegas sem heitir „SEMA Show“, SEMA stendur fyrir „Special Equipment Market Association“, og þarna eru allir nýjustu hlutirnir sýndir sem „eftirmarkaðurinn“ hefur upp á að bjóða fyrir bíla, mótorhjól og fleira.

Þá eru þarna einnig mikið af sérsmíðuðum bílum og mótorhjólum sem bæði vara og aukahlutafyrirtækin sem og bílaframleiðendurnir sjálfir breyta, til að senda á þessa stærstu aukahlutasýningu í heimi á hverju ári.

Á þessum SEMA sýningum er líka mikið um sérsmíðaða nýja og eldri bíla og hjól frá öllum heimshornum.

Menn á borð við Chip Foose og Jack Roush keppast við að koma með flottustu tækin og nýja aukahluti til að sýna á þessari sýningu.

Hver veit nema að einhver Íslendingurinn skelli sér á næsta ári til „borgar syndanna“ og fara á þessa stórkostlegu sýningu.

Hér birtum við nokkrar myndir af dýrðinni sem var í Las Vegas helgina 29.okt - 4.nóv.

Myndir birtar með leyfi SEMA.











Nýir og öðruvísi Muscle cars.

Það er nú saga til næsta bæjar þegar Bandaríkjamenn eru teknir í bakaríið með Kóreönskum „muscle car“ á heimavelli. „Kóreanskur muscle car“ segja núna sumir, en það er staðreynd að Hyundai Genesis Coupe er hreinræktaður muscle car þó svo að hann sé frá Kóreu.

Hér eru smá upplýsingar um þennan eðal vagn:

Vél:	4.6L V8
Gírkassi:	8. Gíra sjálfskiptur
Hestöfl:	378 við 6800sn
Ventlar:	32. 4 á strokk
Eldsneyti /kerfi:	Bensín/“Multy port“ bein innspýting
Þjappa:	10,4:1
Slagrútak:	4627cc/282cid
Ventlakerfi:	Tveir yfirliggjandi kambásar
0-60. mílur:	5,3sek
Kvartmílan:	14,00sek á 103 mílna hraða (165km)

Látum svo myndirnar tala, en þær voru fengnar með góðfúslegu leyfi Hyundai.



Vinum fyrir öll tryggingarfélögin

534-2000



BESTIR FYRIR BÍLINN ÞINN

Lyngás 12 Garðabæ



Rally sumarið 2012 yfirlit.

Eftirtaldir lönduðu Íslandmeistaratitli á Rallý árið 2012.

Rally – Ökumenn einsdriftsflokkur

Henning Ólafsson	30
Óskar Ólafsson	16
Dali (Örn R. Ingólfsson)	12

Rally – Ökumenn 4X4 non turbo

Guðmundur Höskuldsson	58
Baldur Haraldsson	45
Baldur Arnar Hlöðversson	29

Rally – Nýliði ársins ökumenn

Pálmi Sævarsson	8
Jóakim Páll Pálsson	5

Rally – Aðstoðarökumenn heildin

Dagbjört Rún Gunnarsdóttir	46
Ólafur Þór Ólafsson	38
Aðalsteinn Símonarson	29

Rally – Aðstoðarökumenn Gengi N

Ísak Guðjónsson	20
Dagbjört Rún Guðmundsdóttir	16
Elsa Kristín Sigurðardóttir	10

Rally – Aðstoðarökumenn jeppaflokkur

Bragi Þórðarson	20
Perla Ósk Young	16
Gunnar Viðarsson	10

Rally – Aðstoðarökumenn einsdriftsflokkur

Árni Gunnlaugsson	30
Jóhannes Jóhannesson	16
Óskar Jón Hreinsson	12

Rally – Aðstoðarökumenn 4X4 non turbo

Ólafur Þór Ólafsson	50
Aðalsteinn Símonarson	45
Hjalti Snær Kristjánsson	29

Rally – Nýliði ársins aðstoðarökumenn

Dagbjört Rún Gunnarsdóttir	50
Lejon Þór Pattison	16
Guðmundur Páll	6

Rally – Liðakeppni

GumBal	Guðmundur Höskuldsson + Baldur Hlöðversson	65
550.is	Baldur Haraldsson + Þórður Ingvason	52
HK Racing	Hilmar B. Þráinsson + Sigurður Bragi Guðmundsson	41





Ljósmyndir Sæmundur Eric



Ljósmyndir Sæmundur Eric



Ljósmyndir Sæmundur Eric



NÝI ÖKUSKÓLINN

MEIRAPROF.IS



ÖLL ÖKURÉTTINDI



ÖLL VINNUVÉLARÉTTINDI



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

KTM 990 Adventure

Sala á motorhjólum hefur tekið þó nokkrum breytingum síðustu 10 ár í Evrópu og hefur salan á stórum ferðahjólum verið að aukast jafnt og þétt. BMW hafa í fjölda ára verið með stór ferðahjól og voru lengi vel alsráðandi á þessum markaði. Með aukinni samkeppni og aukinni sölu hafa aðrir hjólaframleiðendur komið inná þennan markað síðustu ár og eru nú allir helstu framleiðendurnir með hjól sem flokkast sem “Adventure touring” hjól.



Austuríska motorhjóilverksmiðjan KTM hefur verið með stórt ferðahjól á markaðnum síðan árið 2003 og notuðu þeir Paris-Dakar rallyið til þess að þróa hjólið. Ítalski ökuþórinn Fabrizio Meoni kom fyrstur í mark í Paris-Dakar árið 2002 á KTM 950 hjólinu sem kom síðan á almennan markað ári seinna. Frumgerðin var 950cc 2



cylendra ferðahjól með 6 gíra girkassa. Árið 2006 kom svo uppfærsla á hjólinu og stækkaði þá motorinn í 999cc og í stað blöndunga kom bein innspýting og hjólið fékk nýtt nafn KTM 990.

Hjólin sem við prófuðum voru KTM 990 Adventure ABS og KTM 990 Adventure R, hjólin eru þau sömu í grunnin en ABS gerðin kemur með ABS bremsum eins og nafnið gefur til kynna og það er einnig með 35mm styttri fjöðrun en “R” týpan. Þetta þýðir að sætishæðin á ABS hjólinu er 25mm lægri sem er kostur fyrir ökumenn sem eru í kringum 175-180cm. ABS hjólið er einnig 2,5 kg þyngra og er það vegna aukabúnaðar við bremsukerfið.

KTM 990 hjólin eru léttustu ferðahjólin í þessum flokki, aðeins um 207 kg. sem er um 40-60 kg. léttara en sambærileg hjól. Þetta er gríðarlegur kostur þegar hjólin eru notuð á malarvegum og þegar þarf að aka yfir ár eða torfærur.

2 cylendra motorinn skilar um 115 hp. og tæpum 100 nm í “torki”, 6 gíra girkassinn kemur svo aflinu vel til skila og hlutföll á milli gíra er mjög gott. Að keyra hjól með 2 cylendra mótör er alltaf skemmtilegt, mikið “torkk” þýðir að ekki þarf að snúa mótornun eins mikið og á 4 cylendra mótörum. Hámarksnúningur á KTM 990 er um 9500 rpm en hjólið er skemtilegast á 3-5000 rpm og betra er að skipta í næsta gír heldur en að snúa mótörnum hraðar.

Góð áseta er á hjólinu og situr maður beinn í baki og nokkuð hátt þannig að útsýni er gott og maður þreytist lítið við langan akstur. KTM 990 ABS er áberandi betra á malbikinu og þar er hjólið stöðugra heldur en “R” hjólið, þarna spilar stærstan þátt lægri / styttri fjöðrun sem gerir hjólið stöðugra. Þetta snýst svo við þegar komið er á slæma malarvegi eða torfærnari slóðir en þá kemur “R” hjólið sterkara inn. Á venjulegum malarvegum eru hjólin þó mjög svipuð. Stór kostur við “ABS” hjólið eru að sjálfsögðu ABS bremsurnar sem eru mikið öryggisatriði, sérstaklega fyrir reynsluminni ökumenn, einnig er sá möguleiki fyrir hendi að slökkva á ABS kerfinu og er það gert með rofa í mælaborði og er ráðlagt að gera það ef ekið er á malarvegum.

KTM hjólaframleiðandinn bíður einnig upp á allan aukabúnað fyrir hjólin, töskur, veltigrindur, GPS festingar, allan ferðafatnað og margt fleira sem er mikil kostur þar sem allir aukahlutir passa beint á hjólin.

Stóru ferðahjólin eru klárlega frábær kostur fyrir hjólamenn, þægileg og skemmtileg í akstri. Ef það á að nota þau til hálendisferða þarf að hafa ágæta reynslu af mótörhjólaakstri þar sem hjólin eru stór og þung miðað við hefðbundin "Enduro" hjól sem eru í flestum tilfellum í kringum 120 kg.

Þegar stór ferðahjól eru skoðuð og borin saman er gott að hafa í huga þyngd hjólanna, hvernig eru felgurnar, teinafelgur eru mikið sterkari heldur en álfelgur þannig að ef nota á hjólið til hálendisferða eru teinafelgur mikið betri kostur.

Svo er alltaf gott að leyta sér upplýsinga á netinu og hjá umboðsmönnum hjólanna.



KTM 990 Adventure "R" / "ABS"

Tæknilegar upplýsingar:

Vélahönnun:	2 cylendra, fjörgengis 75°V, vatnskælt.
Rúmtak:	999 cm³
Hestófl:	84.5 kW (113.3 hp)
Start:	Rafstart.
Girkassi:	6 gíra.
Kúpling:	Vökvakúpling.
Grind:	Krossbómu hönnun / stál.
Framfjórðrun:	WP 48mm 210/245mm (ABS/R)
Afturfjórðrun:	WP PDS 210/245mm (ABS/R)
Bremsukerfi framan:	Brembo. Tveir fljótandi 300mm stáldiskar. (ABS í ABS hjóli)
Bremsukerfi aftan:	Brembo. Einn stáldiskur 240 mm. (ABS í ABS hjóli)
Keðja:	525 X-Ring
Bil milli hjóla.	1.570 mm
Hæð undir lægsta punkt.	301mm "R" / 261mm "ABS"
Sætishæð:	905mm "R" / 880mm "ABS"
Bensintankur	20 lítrar.
Þyngd:	207 kg "R" / 209.5 kg "ABS"
Umboðsaðili:	KTM Island ehf. / www.ktm.is



SVONA Á (EKKI) AÐ VELJA VETRARDEKK

Nú enn einu sinni undur og stórmerki VETUR. Og þá er tími vetrardekkja. Það eru til tvær gerðir af dekkjum fyrir Íslenskar aðstæður, hnattstöðu og veðurfar, SUMARDEKK og VETRARDEKK. Nú væri hægt að bulla heil ósköp um dekk alveg fram og aftur en niðurstaðan væri samt fyrir okkar aðstæður hér á klakanum, fáðu þér alvöru vetrardekk með nöglum míkroáskorin (frá framleiðanda) og ekki er verra að þau séu af viðurkenndri ætt, það er af einhverri þekktri tegund. Það á hvergi betur við en við dekkja kaup, að þú færð það sem þú borgar fyrir.

Ef þú ert með notuð dekk núna, sem þú ert að spá í að setja undir, skoðaðu þau vel, eða láttu ábyrgan dekkjatekni skoða þau. Eru naglarnir lausir, eða er mynstrið komið niður fyrir 5mm? Ef svo er, ekki setja þau undir sem vetrardekk. Fáðu þér góð dekk, og notaðu gömlu dekkinn sem sumardekk eða undir kerru. Þegar það er komin hálka þá bjargar þér hvorki stöðuleikakerfi ABS eða AWD. Þú þarft að geta stoppað.

Gatnamálastjóri lofar að salta allt sundur og saman, því miður er það bara ekki þannig. Að maður tali ekki um ef þú álpast út fyrir borgarmörkin. Við skulum aðeins athuga nokkrar bestu afsakanir fólks fyrir því að vera á döprum dekkjum, hvort sem er heilsárs eða bara vetrardekk komin á eftirlaun.

Ég tek bara strætó þegar allt fer á kaf: Bull.. þegar allt fer á kaf og það er snjóbylur þá ferð þú ekki að standa úti á stoppistöð að biðja eftir strætó, sem sennilega kemur ekki því hann er stopp fyrir aftan einhvern á "heilsársdekkjum". Það eru hvort sem er allar götur saltaðar: Meira bull. Helstu stofnleiðar og strætóleiðar eru saltaðar, þangað til að færðin versnar, þá eru þessir ágætu ryðframleiðendur stopp einhversstaðar fyrir aftan einhvern sem "kemst allt í snjó, af því hann/hún er svo klár að keyra".

Ég þarf ekki vetrardekk ég er með fjórhjóladrif: Hluta bull. Fjórhjóladrif kemur þér betur af stað en tvíhjóladrif, en það er ekki betra að beygja eða stoppa aldrifsbíl heldur en hina. Ég er á "heilsársdekkjum"; Hvað eru heilsársdekk.. jú það eru til dekk sem stendur á "all season" en fyrir hvaða markað, mið Evrópu og sunnar? Þetta eru oft svokölluð regndekk sem eru opin sumardekk eða vetrardekk fyrir lítinn vetur. Þetta er ekki hagkvæmur kostur því þau slitna hraðar en sumardekk, með meira veg og dekkjahljóð en sumardekk, og eru bara ekki vetrardekk.

Best er að hafa vetrardekk á eins litlum felgum og komast undir og hafa dekkinn há og mjó.

Nú setur þú upp spekingssvip "mjó" ??? Breið dekk fljóta betur... Þau fljóta nefnilega líka í slabbi og blautum snjó.. Og við viljum ekki flöt heldur ná sambandi við veginn.. Skoðið dekk undir rallíbílum sem keppa í snjó, þetta eru einsog dekk undir mótorkrosshjól.

Góður kostur er að eiga vetrardekk á aukafelgum.

Margir bílar eru gerðir fyrir tvær jafnvel þrjár gerðir af felgum/dekkjum. skoðaðu í hurðastafinn hjá þér. Ef felgan er minni verður dekkið að vera hærra til að ná sömu hæð. Hjólbarðasaliinn þinn getur frætt þig um þetta allt.

Dekkjaverkstæðin eru flest með fína starfsmenn sem gefa þér góð ráð. Mundu bara að biðja um "góð vetrardekk".

Top 10 bestu vetrardekkinn samkvæmt Auto Canada 2011.

1. Nokian Hakkapelitta 7 Studded
2. Nokian Hakkapelitta 5 Studded
3. Nokian Hakkapelitta 7
4. Nokian Hakkapelitta 5
5. Nokian Hakkapelitta R
6. Michelin X-Ice Xi2
7. Vredestein Arctrac
8. Vredestein Snowtrack
9. Bridgestone WS70
10. Continental ExtremeWinterContact.




Nokian
Hakkapelitta 7
Neglt.

HÖFÐAHÖLLIN

-þegar gæði verða lífstíll

**ÓDÝRU BÍLALEIGUBÍLARNIR
VORU AÐ KOMA!**

Vertu fyrstur, fáðu þann besta!

 Fylgstu með okkur á facebook

Funahöfði 1 | 110 Reykjavík | Sími 567 4840 | hofdahollin@hofdahollin.is



**Sölulaun
frá 39.900 kr.**

**Ertu með kaupanda?
Skjalafrágangur frá 14.990 kr.**

BÍLALIND.IS

**Eigum allskonar bíla,
langar þig í einn?**



Funahöfði 1 | 110 Reykjavík | Sími 580 8900 | bilalind.is

**Mikið úrval auka og varahluta
í flestar gerðir hjóla.**

www.4h.is



www.4h.is

Fjórhjólalagerinn

Stapahrauni 7 • 220 Hfj • Sími 588 3355



Ducati hefur alltaf verið talinn hálfgerð Rolls Royce mótorhjólanna og þess vegna er gaman til þess að vita að það sé starfandi Ducati klúbbur hér á Íslandi.

Þeir sem fylgst hafa með Ducati í gegnum tíðina hafa séð að það hefur átt mikilli velgengi að fagna bæði í MotoGP og í Superbicke keppnum og einn af frægustu öikumönnum Ducati í Superbicke er vafalaust Bretinn Carl Fogarty sem sigraði í 59 superbicke keppnum og vann titilinn 4. Sinnum.

Í dag er það vafalaust Valentino Rossi sem er þekktastur af öikumönnum Ducati

Ducati Klúbburinn á Íslandi var stofnaður jan 2005 og þá var Torfi Hjálmarsson kosinn formaður, Sveinn Markússon ritari og Guðmundur Bjarnason gjaldkeri. Torfi lét af formensku 2006 og við tók Hallgrímur Ólafsson og hefur verið í formensku síðan. Ekki hefur verið skipt um gjaldkera frá stofnun en nokkurt rót hefur verið á riturum, en núverandi ritari er Kári Þórðarson. Árið 2011 var í fyrsta skipti kosinn varaformaður og varð Jónatan Vernharðsson kosinn. Þó að ekki hafi verið mikið að gerast í hjólamálum á Íslandi undanfarið þá hafa breytingar á umboðsmálum verið vandamál Ducati á Íslandi, umboðið kom fyrst til landsins 2004.

Ducati klúbburinn á Íslandi er klúbbur núverandi og fyrrverandi eiganda Ducati bifhjóla.

Félagsskapurinn stendur fyrir vikulegum fundum yfir sumartímann og reynt verður að fara í lengri ferðir (helgarferð) á sumrin. Áhugasamir meðlimir hittust yfir MotoGP á síðasta ári og sumir hittast enn til að horfa á MotoGP í Keiluhöllinni í ár. Sumarið endar svo með grillveislu eða öðru veisluhaldi þar sem fjölskyldan er velkomin.

Ducati klúbburinn heldur úti heimasíðu, slóðin er www.dociceland.is, þar sem hægt er að fylgjast með starfsemi klúbbsins, upplýsingar um gengi Ducati keppnisliða, ásamt öðrum áhugaverðum málum sem snúa að hjólamennsku.

Klúbburinn fylgist með hagsmuna málum eins og :
aðhaldi og samvinnu við umboðsmenn,
samskiptum við Ducati verksmiðjuna,
klúbba samstarfi eins og LÍM (Landsamband Íslenskra Mótorhjólaklúbba).

Ducati klúbburinn er í samvinnu við aðra klúbba á Íslandi sem og aðra Ducati klúbba víðs vegar um heiminn. En Ducati klúbbarnir eru yfir tvö hundruð af ýmsum stærðargráðum. Ducati klúbburinn á Íslandi hefur unnið í umferðar og brautarmálum, og verður því viðhaldið.

Ef að meðlimir klúbbsins fara til Bologna, Ítalíu, hafa þeir möguleika á ýmsum hlunnindum hjá Ducativerksmiðjunni t.d. ferðir í verksmiðjuna og safnið, og við viss tækifæri möguleika á að hitta öikumenn keppnisliða í MotoGP og WSBK.



Hér er svo mynd af nýjustu afurð Ducati.

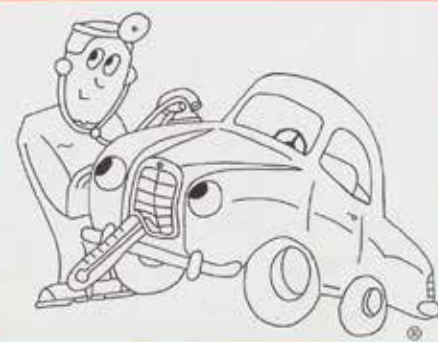
Ducati Diavel 1198cc

V2 fjörgengis 162 hestöfl á 9500sn

Hjólið hefur unnið til eftirtalinna verðlauna:

Cycle World award 2011 Best Cruiser

MCN's Machine of the year 2011 og var eitt af þrem Ducati hjólum sem fengu "2012 Motorrad Motorcycle of the year award"



Mercedes-Benz

VARAHLUTIR - VERKSTÆÐI - SMURÐJÓNUSTA - SÉRPÖNTUNARÞJÓNUSTA

HVAÐ ER AÐ STOPPA ÞIG

FRAMUNDAN ER VETUR OG FÁTT MIKILVÆGARA EN AÐ HEMLAR SÉU Í FULLKOMNU LAGI

Í OKTÓBER OG NÓVEMBER ÞJÓÐUM VIÐ ÞÉR AÐ KOMA MEÐ BÍLINN OG VIÐ YFIRFÖRUM HEMLAKEFID MJÖG NÁKVÆMLEGA. MEÐ TILVITNUN Í AUGLÝSINGUNA ÞJÓÐUM VIÐ 15% AFSLÁTT AF ÖLLUM HEMLAVARAHLUTUM FYRIR MERCEDES-BENZ, AUDI, VOLKSWAGEN OG SKODA BÍLA. KOMDU TIL OKKAR, ÞAÐ ER ÖRUGGARA.

**BÍLA-DOKTORINN,
VARAHLUTAVERSLUN
SKÚTUVOGI 13
104 REYKJAVÍK
SÍMI 552-5757**

Bíla-Doktorinn ehf flytur einnig inn frá Þýskalandi flesta varahluti fyrir VW, Skoda, Audi og Mercedes-Benz sem eru TÜV gæðavottaðar vörur, framleiddar fyrir ströngustu kröfur notenda þar í landi. Þessa varahluti erum við að bjóða á ótrúlega hagstæðuverði. Ekki velja bara einhverja hemlahluti. Veldu gæðahluti til að stöðva þig og bílinn þinn

Sjá nánar á vefsíðu okkar: www.doktorinn.is



ÞVÍ ÖRYGGI Í UMFERÐINNI SKIPTIR MÁLI

MOTOR & SPORT

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

HEIMASÍÐA: WWW.MOTOROGSPORT.IS

PÓSTFANG: MOTOROGSPORT@MOTOROGSPORT.IS

FACEBOOK.COM/MOTOROGSPORT

Burnout 2012



Opið
Kl. 8-17 virka daga
Kl. 9-13 laugardaga

Öruggustu nagladekkinn!

Kauptu betri nagladekk hjá Max1

Nokian eru öruggustu nagladekkinn samkvæmt Vi Bilägare

Nokian Hakkapeliitta 7 er nýjasta nagladekk Nokian. Sérhannað fyrir erfiðar aðstæður á norðlægum slóðum. Það veitir fyrsta flokks grip, óviðjafnanlega mykt og þægindi í akstri við krefjandi aðstæður.

Nokian Hakkapeliitta 7 fengu hæstu einkunn í nýrri nagladekkjaprófun stærsta bílblaðs Svíþjóðar - Vi Bilägare. Nokian er leiðandi í þróun á vetrardekkjum. Nokian dekk eru hönnuð með öryggi og þægindi í huga við erfiðar aðstæður á norðlægum slóðum eins og sænska könnunin sýnir.

Nokian Hakkapeliitta 7 notar loftpúða sem mýkja snertingu nagladekksins við vegyfirboð svo aksturinn verður mjúkur og gripið meira. Akkeris-naglar Nokian eru sérstaklega hannaðir til að minnka slit á götum, draga úr veggny og til að hámarka festu og endingu naglanna.

**nokian
TYRES**

**Nokian eru öruggustu nagladekkinn
samkvæmt Vi Bilägare**

*http://www.vibilagare.se/tidningen/aktuaellt_nummer/vi-bilagare-142012-nytt-nummer-40271



Skoðaðu
www.max1.is



Fylgstu með
tilboðum frá okkur
á Facebook

- Nokian þróaði fyrsta vetrardekkið
- Nokian á flest einkaleyfi fyrir nýjungar í vetrardekkjum
- Nokian setti hraðamet í akstri á ís með Nokian Hakkapeliitta 7 - 331,6 km/klst.
- Nokian dekk eru margverðlaunuð
- Nokian er framarlega í vishæfni
- Nokian er fyrsti dekkjaframleiðandinn til að taka upp vistvænni olíur í framleiðslunni

Komdu við á Max1 bílavaktinni

Reykjavík Bíldshöfði 5a, Bíldshöfði 8, Jafnasel 6,
Knarrarvogur 2, sími 515 7190.
Hafnarfjörður Dalshraun 5, sími 515 7190.
Akureyri Tryggvabraut 5, sími 515 7050.



Nýttu þér vaxtalaust lán í allt að
12 mánuði frá Visa eða Mastercard
eða 10% staðgreiðsluafslátt

**Nokian
Hakkapeliitta 7**

Öruggasta nagladekkið skv. könnun Vi Bilägare 2012*



**Nokian
WR D3**

Vetrar- og heilsársdekk.
Verðlaunað fyrir frábæra
eiginleika í snjó.



**Nokian
Hakkapeliitta R**

Besta óneglda dekkið
samkvæmt könnun
Aftonbladet.



**Nokian
Rotiva AT**

Jeppadekk sem tryggir
rásfestu, mykt í akstri
og mjög gott grip.

Ekki fórna örygginu í vetur. Veldu öryggi í vetrarfærðinni með Nokian.

Við erum aðrir í að gera hlutina fljótt og vel og ódýrt – skoðaðu: www.max1.is

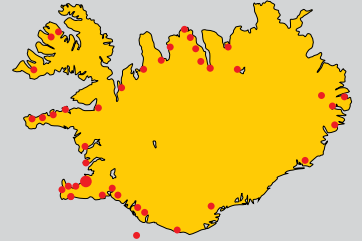
MAX1
BÍLAVAKTIN

Úrvalsdekk á frábæru verði

Það er öruggara að velja réttu dekkinn

Dekkin eru eina snerting bílsins við veginn og öryggi þitt veltur því á gæðum þeirra. Við hjá Bílabúð Benna búum að áratuga reynslu og vitum að mikill munur er á gæðum og endingu þeirra dekkja sem eru í boði á markaðnum.

Nú er tími vetrardekkjanna runninn upp og því hvetjum við bíleigendur til að fá aðstoð við val á réttum dekkjum hjá okkur eða umboðsmönnum okkar um land allt.



Þjóðum vaxtalaus
lán frá Visa og
Mastercard í allt
að 12 mánuði

Nánari
upplýsingar á
benni.is

Umboðsmenn
um land allt

**Bílabúð
Benna**
Sérfræðingar í bílum

Bílabúð Benna dekkjapjónusta
Tangarhöfða 8 • S: 590 2045 • 590 2000