



# BÍLAR

ÞRIÐJUDAGUR 2. DESEMBER 2014

## RAFMAGNSVÉLAHITARAR GETA SPARAÐ MILLJÓNIR LÍTRA AF JARÐEFNAELDSNEYTI

Í Noregi eru innstungur við fjölmörg íbúðarhús og flestalla vinnustaði en þar eru rafmagnsvélahitarar staðalbúnaður.



Guðrún Lilja Kristinsdóttir  
Íslensk NýOrka

Gjaldeyris-sparnaður, nýsköpun, atvinnutækifæri og minni koltvísyrings-útblástur eru dæmi um kosti þess að auka notkun innlendrar vistvænnar orku í samgöngum. Undanfar-

in ár hefur markvisst verið unnið að því að auka hlut bíla sem nýta vistvæna orku og hefur talsvert áunnist í þeim efnum. Fjölbreytni í tæknilausnum hefur aukist á markaðnum en almenningur á oft og tíðum erfitt með að skipta yfir í nýja, óþekktu tækni. Ólíkar kröfur eru gerðar til bílanna og skiptir búseta fólks máli enda innviðir ekki alltaf til staðar.

### Ódýr fjárfesting

Til að auka notkun innlendrar orku er ekki nauðsynlegt að ráðast í dýrar fjárfestingar í nýjum farartækjum. Vel þekkt dæmi frá nágrannalöndunum eru rafmagnsvélahitarar en undanfarin ár hefur Íslensk NýOrka rannsakað kosti og galla slíkra hitara og eru niðurstöður þeirra rannsóknna nánast þær sömu og viðmiðunarrannsóknna í nágrannalöndunum:

- Að meðaltali má áætla að heildareldsneyttissparnaður sé um 10,7% þegar bíllinn er ræstur í köldu loftslagi.
- Það fer betur með vélina að vera forhituð í köldu loftslagi, hærra hitastig í brunahólfi leiðir m.a. af sér minni núning vélarluta.
- Sýnt hefur verið fram á minni sötmyndun, minnkun krabba-

meinsvaldandi efna og svifryks í útblæstrinum.

- Einfalt er að bæta við innanrýmishitara sem hitar upp innanrými bílsins sem hefur í för með sér þægindi, t.d. frostlausar rúður auk þess sem lásar og hurðir frjósa síður fastar.

### Gagnlegir 8 mánuði á ári

Rannsóknir sýna að vélahitarar hafi áhrif á eldsneyttissparnað við hitastig upp að 5°C og eru því gagnlegir allt að 8 mánuði ársins við þá veðráttu sem Íslendingar búa við. Búnaðurinn gengur í flestar tegundir bifreiða, óháð eldsneytisgjafa, en í rannsóknum var einnig litið til metanbíla og kom fram svipaður eldsneyttissparnaður fyrir þá og hefðbundna bíla. Bíll sem keyrður er 40 kílómetra á dag að meðaltali og eyðir 7 lítrum á hundraði

eyðir sem svarar rúmum 2.000 krónum minna í eldsneyti á mánuði með notkun rafmagnsvélahitara en hann gerir án hans. Á móti kemur að ef miðað er við daglega notkun mun rafmagnsreikningur heimilisins aukist um tæpar 900 kr. á mánuði og er heildarsparnaður því rúmar 1.100 kr á mánuði auk betri endingar vélar, aukinna þæginda og minni umhverfisáhrifa.

### Gæti sparað 6-7 milljónir lítra á ári

Kostnaður við ísetningu vélahitara er nokkur, en búnaðurinn með ísetningu kostar tæpar 100.000 krónum. Draga mætti úr þeim kostnaði með því að setja búnaðinn í við standsetningu bíla og eru bílainnflytjendur hvattir til að bjóða upp á rafmagnsvélahitara sem aukabúnað. Þannig mætti ná fram verulegum efnahagslegum ávinningi

fyrir notendur. Stjórnvöld ættu einnig að sjá hag í aukinni notkun vélahitara og gætu stuðlað að því með því að draga úr álögum. Sem dæmi má áætla að ef helmingur bílaflotans notaði vélahitara gætu sparast um 6-7 milljónir lítra á ári eða um eitt olíuskip á ársgrundvelli.

### Noregur í fararbroddi

Í Noregi finnst innstungur við fjölmörg íbúðarhús og flestalla vinnustaði en þar eru rafmagnsvélahitarar staðalbúnaður. Rafbílavæðing Noregs hefur notið góðs af þar sem stór hluti innviða var þegar til staðar. Áætla má því að aukin notkun vélahitara í núverandi bílaflota geti auðveldað mjög fyrir aukinni notkun rafbíla. Miklir möguleikar eru fyrir hendi sem geta á skömmum tíma sparað okkur milljónir lítra af innfluttu jarðefnaeldsneyti.



# ÖRUGGT START

## MEÐ EXIDE RAFGEYNUM

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



Exide rafgeymarnir fást hjá:





# HINN LITLAUSI VERULEIKI SAMTÍMANS

Mikill meirihluti bíla á götunum í dag virðist vera í einhvers konar tilfinningalausum gráum eintóni.

**AÐSEND GREIN**  
Örn Sigurðsson

**K**völd eitt þegar ég var að horfa á gamla svart-hvíta bíómynd frá sjötta áratugnum gramdist mér að fá ekki að sjá í réttu ljósi alla þá litskrúðugu bíla sem þar óku um götur og torg. Þegar ég sat svo sjálfur í umferðarhnúti á Sæbrautinni daginn eftir og leit í kringum mig þá fannst mér eins og ég væri að horfa aftur á svart-hvítu bíómyndina, því allir bílarnir á götunni voru litlausir. Þarna var endalaus röð af silfurlituðum, svörtum, hvítum og gráum bílum,

sem bættu lítið fyrir gráma hversdagsins. Engin furða þó að þjóðin sé orðin eins svart-sýn og raun ber vitni.

## Tilfinningalaus grár eintónn

Svo virðist sem mikill meirihluti bíla á götunum í dag sé í einhvers konar tilfinningalausum gráum eintóni. Það kemur því ekki á óvart þegar heyrst af húsmæðrum sem eiga í mesta basli með að finna bílana sína aftur á bílastæðum stórmarkaðanna og hafa sumar þeirra jafnvel brugðið á það ráð að skreyta loftnet eða hurðarhúna þeirra með mislitum borðum til að auðvelda sér leitina. Þetta þjóðráð er þó ekki alltaf framkvæmanlegt, því marg-

ir nýir bílar eru með innbyggð loftnet og innfellda hurðarhúna. Hvað er þá til ráða? Jú að hverfa aftur til hugmynda sjötta áratugarins og hefja innflutning á litskrúðugum bílum á nýjan leik.

## Litir lífga upp á daginn

Hver man ekki eftir tvílitum bílum í fögrum tönnum, allt frá ljósbláum yfir í vínrauða og þeir grænu virtust vera til í nær endalausum afbrigðum, allt frá mintu yfir í mosa með viðkomu í túrkis og öðrum fögrum blæbrigðum á milli þess bláa og græna. Svo ekki sé talað um þann laxableika og fagurgula. Bjartir litir eru uppörvandi, þeir lífga upp á daginn og eru hamingjuaukandi.

Ekki að furða þó fólk hafi bæði verið bjartsýnna og glaðværara forðum daga. Ef maður stígur fæti inn í bílaumboð nú til dags þá verður maður iðulega að setta sig við að sjá bíla í þremur eða fjórum gráum tilbrigðum.

## Líka að innan

Og ekki tekur betra við þegar sest er undir stýri. Valið stendur nefnilega einungis á milli svartra eða dökkgrárra innréttinga, sem ekki eru beint uppörvandi í skammdeginu, eða kælandi í sumarsólinni. Ef maður dirfist að spyrja um ljóslitaða innréttingu, eða túrkisbláa yfirbyggingu, þá verður sölumaðurinn flóttalegur á svipinn og segir að slíkt sé

kannski hægt að sérpanta, en það muni örugglega seinka afhendingu bílsins um meira en hálf t.ár.

## Þurfa að horfa aftur í tímann

Ég er þess fullviss að ef bílaframleiðendur nútímans myndu snúa við klukkunni og bjóða litskrúðuga bíla, jafnvel tvílitna, eins og forðum, þá myndi bílasala aukast á nýjan leik. Til að vinna ofan af þessum drungalega silfurgráhvítusvarta veruleika ættu bílaframleiðendur og bílainsflytjendur að skreppa saman á fornblásýningar og virða fyrir sér hina klassísku bíla sem framleiddir voru um og eftir miðja síðustu öld. Þá myndu þeir kannski öðlast litaskynið á nýjan leik.



Porsche 911 Turbo S, öflugasta gerð 911.

## Getur bílgerðum fjölgað endalaust?

Svo mikið er til af bílgerðum að einungis þýsku bílaframleiðendurnir bjóða nú 200 gerðir af bílum sínum. Sem dæmi er Porsche 911 til í 19 útgáfum. Á síðustu þremur árum hefur bílgerð þýsku framleiðendanna fjölgað um 25%. Samkvæmt áætlunum þeirra verða bílgerðirnar orðnar 230 árið 2018 og finnst mörgum nóg um. Í viðtali við einn af stjórnendum BMW kemur þó fram að fyrirtækið ihugi að fækka bílgerðum þar sem dýrt sé að framleiða svo margar gerðir. Hann telur að fé væri líklega betur varið í þróun nýrra bíla sem ekki fengjust í jafn mörgum útfærslum og nú er. Vandí framleiðendanna með svona margar bílgerðir endurspeglast líka í því að erfið er fyrir söluaðila að sýna þær allar og ekki pláss víðast til slíks. Þá fer einnig mikið markaðsfé í að koma þeim öllum á framfæri og birgðahald á varahlutum fyrir þá alla er líka dýrt. Volkswagen og BMW vinna nú hörðum höndum að því að lækka framleiðslukostnað og kannski birtist það brátt í fækkun bílgerða. Porsche hefur einnig það að markmiði að auka heildarsöluna með glænýjum bílum og ef til vill fer útfærslum þeirra fækkandi brátt og kaupendum standa kannski ekki til boða nítján tegundir af 911-bílnum á næstu árum.



## Porsche vann þolaksturinn í Sao Paulo

Það voru bæði skin og skúrir hjá Porsche í sex klukkustunda þolakstrinum í Sao Paulo um síðustu helgi. Einn bíla Porsche hafði sigur í þolakstrinum, en Mark Webber, sem ók einum bíla Porsche, lenti í slæmum árekstri og var færður á sjúkrahús í kjölfarið. Hann slasaðist þó ekki illa, en missti meðvitund við áreksturinn og er allur blár og marinn eftir hildarleikinn. Webber var í sjötta sæti þegar áreksturinn varð og aðeins hálf tími eftir af keppninni. Svo einkennilega vildi til að Webber lenti í árekstrinum í sömu beygju og hann eyðilagði Jaguar Formúlu 1 bíl sinn í brasilíska Formúlu 1 kappakstrinum árið 2003. Porsche tekur nú í ár þátt í þolaksturskeppnum ársins eftir langa fjarveru og var þetta fyrsti sigur liðsins á þessu tímabili.



Audi Prologue

## Átta nýjar staðreyndir frá Audi

Þegar Audi kynnti hugmynda-bíl sinn, Audi Prologue, á bíla-sýningunni í Los Angeles fyrir stuttu var margt haft eftir þróunarstjóra Audi, Marc Lichte. Allt varðaði það framtíðarsýn Audi á framleiðslubíla sína og vöktu þær að vonum athygli. Þær helstu voru þessar:

**1** Hugmyndabíllinn Audi Prologue markar framtíðarútlit A8, A7 og A6. Þessi bíll gefur tóninn fyrir útlit næstu kynslóðar allra þessara bílgerða og því verður svipur þeirra keimlíkur þrátt fyrir mismunandi stærð.

**2** Fyrstur þeirra til að fá þetta útlit verður Audi A8. Til að leggja áherslu á mikilvægi A8 bílsins verður hann fyrstur og svo mun Audi vinna sig niður töluröðina og því yrði A7 næstur og A6 þeirra síðastur. Þar sem nú þegar er búið að hanna Audi A4, mun þetta útlit ekki skila sér í þeim bíl fyrr en í fyrsta lagi eftir fimm ár.

**3** Næsta gerð A7 verður áfram sama fegurðardrottningin. Marc Lichte lét hafa eftir sér að

Audi A7 væri nú og yrði áfram fallegasti Audi-bíllinn í fjölskyldunni og það yrði hann af nýrri gerð með sitt coupé-lag. Hann mun áfram halda karaktereinkennum sínum þrátt fyrir að verða enn lengra frá öðrum gerðum Audi en hann er nú.

**4** Snertiskjárninn sem í stærri bílunum verður var innblásinn af snertiskjárnnum í Tesla-bílunum. Lichte er einkar hrifinn af einfalðeika og iPad-líkri virkni skjásins í Tesla Model S. Audi ætlar samt að gera skjáinn í Audi-bílana enn þá betri.

**5** Audi þarf nauðsynlega að framleiða bíl sem er stærri en A8. Pláss er fyrir enn flottara flaggskipin A8 og Audi hefur þegar hafið hönnun slíks bíls. Allar líkur eru á að hann fái nafnið Audi A9.

**6** Audi TT-fjölskyldan mun stækka. Frumsýningar á tilraunabílunum TT Offroad í Pek-king, TT Sportback í Frankfurt og jeplingaútgáfa af Audi TT eru ekki skot út í loftið og líklega verður af framleiðslu

þeirra allra. Þó hefur verið hætt við framleiðslu á Audi Nanuk Quattro sem einnig var sýndur í Frankfurt.

**7** Sport Quattro Concept-bíllinn sem sýndur var í Frankfurt í fyrra verður líklega framleiddur. Ekki er þó víst að hans mjög öflug drifrás Plug-In-Hybrid verði hin endanlega drifrás í bílnum og líklega verður hún tónuð niður í framleiðslubílnum. Engu að síður verður þetta bíll með engar takmarkanir sem sportbíll.

**8** Þegar þú ert bílahönnuður er blýanturinn á lofti á öllum fundum. Lichte segir að þótt hann sé oft á mikilvægum framleiðslufundum séu engar takmarkanir fyrir því að skissa niður nýjar framleiðslugerðir Audi-bíla framtíðarinnar og oft komi það besta fram með þeim hætti. Audi er greinilega ekki á flæðiskeri statt með bílahönnuð eins og Lichte því aðeins örfáar hugmyndir hans verða að veruleika, en þeir sem taka ákvarðanir fyrir fyrirtækið hafa úr mörgu að velja.



## BMW EfficientDynamics

X1 xDrive 18d 5,4 l/100 km 105 kW (143 hestöfl)

BMW

www.bmw.is



Sheer  
Driving Pleasure



## BMW EfficientDynamics

116d 4,1 l/100 km 85 kW (116 hestöfl)



# EINSTAKT BMW TÆKIFAERI.

## BJÓÐUM NOKKRA FJÓRHJÓLADRIFNA BMW X1 OG GLÆSILEGA BMW 1 SERIES Á EINSTÖKU VERÐI.

Það er komið að þér að gera einstök kaup og upplifa BMW gæði, sparneytni og afl. Komdu og reynsluaktu fjórhjóladrifnum BMW X1 xDrive 18d eða BMW 1 series 116d og upplifðu aksturseginnleika BMW og afmíklar dísilvélar sem eiga fáa sína líka.

BMW X1 xDrive18d – 5,4 l/100 km\*  
Verð 6.990 þús. kr. sjálfskiptur

BMW 1 series 116d – 4,1 l/100 km\*  
Verð 4.390 þús. kr.

BL

BL ehf. Sævarhöfða 2, 110 Reykjavík. Sími 525 8000

\*Miklað við uppgæfna viðmiðunartölur framleiðanda um eldsneytisnotkun í blönduðum akstri.





## 300 milljónir bíla í Kína

Flestir ökumenn heims eru í Kína og er fjöldi bíla þar á við að hver einasti íbúi Bandaríkjanna ætti bíl. Það eru aðeins ríflega fjögur ár síðan bílar í Kína voru 200 milljónir. Búist er við því að meira en 23 milljónir bíla seljist í Kína í ár og enn meira á næsta ári. Í Bandaríkjunum er búist við að seljist á milli 16 og 17 milljón bílar í ár og hefur bílaeign vaxið nokkuð frá fyrra ári. Í Kína er að finna einar 35 borgir þar sem bílar eru fleiri

en ein milljón. Í flestum þeirra er umferð mjög þung og Kínverjar berjast mikið gegn menguninni sem af öllum þessum bílum stafar. Þrátt fyrir þessa miklu fjölgun bíla í Kína hefur slysum þó fækkað og er helsta skýringin öruggari vegir og meiri og betri kennsla. Banaslysum hefur fækkað um 36% á síðustu tveimur árum og slysum sem rekja má til ölvunar ökumanna hefur einnig fækkað um 39% á sama tíma.

# DRAUMUR BÍLAÁHUGA-MANNSINS UPPFYLLTUR

Vart er hægt að bjóða upp á meiri skemmtan en aka Porsche 911 GTS í braut og á kalifornískum vegum baðaður í sól.

### PORSCHE 911 GTS

Finnur Thorlacius reynsluekur

Fátt er skemmtilegra en eiga kost á því að aka sportbíl á góðri keppnisbraut, en alls ekki sakar ef um er að ræða glænýjan Porsche 911 GTS. Draumabíllinn hefur náttúrulega ávallt verið Porsche 911, eins og líklega á við um svo marga bílaáhugamenn. Þessi draumur rættist í Kaliforníu um daginn og því líka nautnin. Þessi draumadagur hófst eldsnemma með afhendingu eins af mörgum Porsche 911 GTS sem stóðu fyrir utan lúxushótel í Pasadena í Los Angeles. Velja mátti um að aka lengri eða styttri leið að akstursbrautinni sem er í eyðimörk talsvert frá borginni. Ekki þurfti greinarritari að hugsa sig tvisvar um, lengri leiðin skyldi farin og var 200 km ferð fram undan. Þessi bíll, Porsche 911 GTS, er nefnilega ekki bara frábær brautarbíll, heldur magnað ökutæki til allra nota og ferlega þægilegur bíll sem allir geta ekið. Mikil val var í boði þar sem hann er framleiddur með blæju og án hennar, með fjórhjóladrifi og afturhjóladrifi og beinskíptur eða með hinna frábæru PDK-sjálfskíptingu. Þar sem ég var fyrstur á ferð, enda ekkert hægt að sofa á næturnar vegna mikils tímamunar, valdi ég fjórhjóladrifinn blæjubíl með beinskíptingu og tilhlökkunin hríslaðist um líkamann.

#### Ómæld ánægja og blæjan niðri

Þessi akstur var einn sá allra ánægjulegasti sem minnið nær til og aldrei var blæjan sett upp, enda veðrið yfirleitt upp á sitt besta á þessu svæði og sól frá fyrstu til síðustu mínútu. Engu skipti þótt dónaleg hraðakstursta upp á ríflega 250 km/klst. hafi sést á ferð



minni, en slíkt reyndist hægðarleikur á svo öflugum bíl á þráðbeinum vegum eyðimerkurinnar nærri brautinni. Porsche 911 GTS er glænýr bíll frá Porsche og var honum bætt við annars fjölbreytt úrval 911 bíla mitt á milli Porsche 911 Carrera S og 911 GT3. Hann er 430 hestöfl með sína 3,8 lítra boxervél. Hún hendir bílnum í 100 km hraða á 3,8 sekúndum með PDK-sjálfskíptingunni, en 4,2 sekúndum með beinskíptingu. Er það til marks um gæði sjálfskíptingarinnar því engin leið er að taka sprettinn eins hratt með beinskíptingu, alveg sama hversu góður öku- maðurinn er. Hann eyðir einnig minna með PDK-sjálfskíptingunni. Hámarks hraði bílsins er 306 km/klst. Porsche 911 GTS er með PASM-fjöðrunarkerfi sem staðalbúnað og lærir hún á aksturslag ökumanns og stillir að auki fjöðrunina eftir undirlagi. Einnig má stilla á Sport eða Sport+ ham ef taka á vel á bílnum og herðist þá fjöðrunin. Gaman er að finna muninn þarna á, bæði á götum úti sem í brautinni.

#### Bilaður brautarakstur

Þegar á brautina var komið var stillt upp þremur bílum fyrir aftan undanfara sem ók

á Porsche 911 Turbo S bíl sem skartar 560 hestöflum. Þeim bílum óku keppnisökumenn í Porsche GT3 mótariðinni og voru þeir í beinu labb-rabb sambandi við þá sem á eftir komu og leiðbeindu ökumönnum við aksturinn. Var hver hringur þeim síðasta skemmtilegri og hreinn unaður að þeysast um á kraftakögglinum hring eftir hring. Ávallt var farinn rólegur hringur í lokin til að kæla bremsur og vél eftir lætin sem sem á undan höfðu gengið. Ég stóðst ekki freistinguna að biðja hæfasta ökumanninn í hópi undanfara, ökumann sem náð hefur fyrsta, öðru og þriðja sæti í keppnisröð Porsche 911 GT3 bíla í ár, að fara með mig í „crazy“-hring á brautinni og sýna mér muninn á akstri hans einum á brautinni og akstri gestanna. Var það svakaleg upplifun og við stóðumst ekki freistinguna og fórum tvo hringi með myndavélar í gangi. Sést sá af-rakstur brátt í þættinum Á fullu gazi á Stöð 2. Brosandi hringinn varð ég að fara stystu leið upp á hotel aftur sökum tímaskorts, en almáttugur hvað löngunin stóð til þess að fara lengstu leið heim aftur, þessum bíl er eiginlega ekki hægt að skila. Einn slíkan mun ég eignast þótt síðar verði.

**Felgur.is**  
Gæðavottaðar álfelgur

Flott ljós  
LED Perur

sérfræðingar í felgum  
AXARHÖFÐA 16 5673322

# JEPPEDEKK

Vönduð og endingargóð vetrardekk sem koma þér örugglega hvert á land sem er

Dick  
**CEPEK**  
TIRES & WHEELS

AT315 AT405



Kletthálsi 3 | 110 Reykjavík | 540 4900 | [www.arctictrucks.is](http://www.arctictrucks.is)



Subaru XV í íslenski náttúru

## Góð sala Subaru krefst nýrra áætlana

Það stefnir í sjöunda metár í sölu Subaru-bíla í ár og sá hraði vöxtur fyrirtækisins sem orðið hefur á síðustu árum hefur gert það að verkum að fyrirtækið þarf að endurskipuleggja framleiðslu sína. Eins og er hljóma áætlanir Subaru upp á óbreytta verksmiðjuskipan á sínum stærsta markaði, Bandaríkjunum, þangað til salan fer í 600.000 bíla á ári. Það stefnir í 500.000 bíla sölu þar í ár og spáð er 554.000 bíla sölu á næsta ári. Ef vöxturinn heldur áfram eins og undanfarið er mun styttra í byggingu nýrra verksmiðja Subaru í Bandaríkjunum en árið 2021, eins og upphafleg plön gerðu ráð fyrir. Jafnvel gæti Subaru þurft að endurskoða framleiðsluáætlanir sínar frá og með árinu 2016, fimm árum áður en gert var ráð fyrir.

#### 20% vöxtur undanfarið ár

Sala Subaru jókst um 20% í fyrra og hittið fyrra og vöxturinn verður álfika á þessu ári. Ekki er þó spáð eins miklum vexti á næsta ári, eða aðeins 10%, sem sumum finnst of hóflegt miðað við sölu síðustu ár. Það væru margir bílaframleiðendur ánægðir með 10% aukningu á milli ára. En þessi mikli vöxtur er ekki bara tómgledi þar sem það setur Subaru í erfiða stöðu að framleiða upp í eftirspurn, því vænan tíma tekur að byggja nýjar verksmiðjur. Subaru ætlar að koma fram með nýja gerð Tribeca-jeppans á næsta ári og mun hann vafalaust auka enn á sölu Subaru í Bandaríkjunum, en Tribeca er sérstaklega framleiddur fyrir Bandaríkjamarkað.



NÝR MITSUBISHI OUTLANDER PHEV

VIÐ FÖGNUM

35

ÁRUM MEÐ  
ÍSLENDINGUM

# Í DAG LÍT ÉG NÁTTÚRUNA ALLT ÖÐRUM AUGUM OG HÚN MÍG



**Mitsubishi Outlander PHEV** er fyrsti fullvaxni rafknúni fjórhjóladrifsbíllinn sem knúinn er íslenskri orku og bensíni; þitt er valið. Hann er tvíorkubíll svo að þú stingur bara í samband og sparar bensínið til betri tíma. Ef þú vilt vernda umhverfið, hvíla veskið eða fá þér öruggan fjórhjóladrifinn fjölskyldubíl er Outlander málið.

**Mitsubishi Outlander**  
PHEV (Plug-in Hybrid)

**6.690.000 kr.**

**Mitsubishi Outlander**  
Sjálfskiptur, fjórhjóladrifinn frá:

**5.290.000 kr.**

TIL AFHENDINGAR STRAX!

Búnaður í Outlander PHEV: 18" álfelgur, aðgerðastýri, upplýsingaskjár í mælaborði með bakkmyndavél, USB tengi og handfrjáls símabúnaður, hraðastillir með fjarlægðarskynjara, árekstravörn, akreinavari, tvískipt tölvustýrð miðstöð, upphituð framsæti, upphituð framrúða, AM/FM útvarp, CD/MP3 spilar, rafdrifnir og upphitaðir útispeglar með stefnuljósum, vindskeið að aftan með LED lýsingu, þokuljós að framan með beygjuljósum, regnskynjari á rúðupurrkum, sjö öryggisþúðar, skyggt gler í hliðar- og afturrúðu, svartir langbogar á þaki, þvottasprautur á aðaljósum, dagljósabúnaður.



**MITSUBISHI  
MOTORS**

FYRIR HUGSANDI FÓLK

HEKLA · Laugavegi 170-174 · Reykjavík · Sími 590 5000 · hekla.is  
Umboðsmenn um land allt: Höldur Akureyri · Bílasala Selfoss · Bílás Akranesi · HEKLA Reykjanesbæ · Heklusalurinn Ísafirði

# ÁHRIF ÞÝSKALANDS Á BÍLAÐNAÐINN

Fyrsti bíllinn var þýskur. Mikilvægasti fólksbíll allra tíma er þýskur. Sögufrægasti sportbíll allra tíma er þýskur. Þrjú af tíu mest seldu bílum sögunnar eru frá sama þýska fyrirtækinu.

## Sindri Snær Thorlacius

Í seinustu grein minni fór ég yfir helstu áhrif Japans á bílaíðnaðinn. Í þetta sinn ætla ég að fjalla um ekki síðri bílaþjóð sem þó hefur allt aðrar áherslur, hefðir og sögu en Japanarnir: Þjóðverja. Margir gætu spurtt af hverju svo oft sé talað um þýska stálið. Þrátt fyrir að það eigi ekkert endilega við í dag þá er nokkuð til í þeim frasa. Ég skal útskýra.

### Upphafid hjá Mercedes Benz

Við skulum byrja á að kíkja yfir söguna. Þjóðverjarnir Karl Benz og Nikolaus Otto þróuðu fjórgengisvélur á milli 1870-1880 og árið 1887 tróð Benz einni svoleiðis í lítinn þriggja hjóla vagn. Sá vagn var fyrsta bifreiðin sem knúin var áfram með bruna á olíu og markar upphaf mikillar þróunar sem hefur átt sér stað allt til dagsins í dag. Út frá því varð til fyrirtækið sem við þekkjum í dag sem Mercedes Benz.

### Opel á langa og merka sögu

Árið 1899 byrjuðu synir Adams Opel að framleiða bíla eftir að Opel hafði verið starfrækt frá árinu 1862, framleiðandi saumavéla og reiðhjóla. Strax árið 1901 voru u.þ.b. 900 bifreiðar framleiddar í Þýskalandi af alls konar minni og stærri fyrirtækjum. Fyrst um sinn framleiddu Opel-bræður bíla hannaða af Friedrich Lutzmann en bílarnir reyndust svo illa að þeir skiptu yfir í að framleiða franska bíla fyrir Þýskalandi sem hétu Darracq en samstarfinu lauk árið 1907. Eftir það byrjuðu þeir að framleiða sína eigin bíla með reynsluna að vopni og voru þekktir fyrir að framleiða ódýra en endingarbestu bíla síns tíma, oft kallaðir „læknaþýlar“ af því að lækna völdu þá gjarnan sem atvinnutæki. Upp úr 1920 varð Opel fyrstur bílaframleiðenda Þýskalands til að fjölðaframleiða bíla, rétt eins og Ford hafði gert fáeinum árum áður í Bandaríkjunum.

### BMW úr flugvélum í bíla

Bayerische Motoren Werke, eða BMW, var stofnsett árið 1916 en framleiddi sína fyrstu bíla árið 1928. Fram að því framleiddi BMW vélar í flugvélar. Fyrstu bílar BMW voru framleiddir undir leyfi Austin frá Bretlandi og algjörlega byggðir á hinum vinsæla Austin 7. Bandarísk fyrirtæki voru í mikilli útrás stuttu eftir aldamótin og fluttu út alls kyns varning til stærstu landa Evrópu og Asíu, þ.á.m. bíla. Árið 1912 byrjaði Ford-verksmiðjan að selja í Þýskalandi en kom sér svo loks inn á þýska markaðinn almennilega með því að skrásetja fyrirtæki á vegum Ford í Þýskalandi, Ford Motor Company AG, og fara þ.a.l. fram hjá gríðarháum innflutningstolli sem var á frá 1920-1925.

### Audi framleiddi lúxusdrossiur

Audi kynnti sinn fyrsta bíl árið 1910. Danski auðkýfingurinn Jørgen Rasmussen, eigandi DKW bíla- og mótörhjólafremleiðandans, keypti Audi sem var í eigu Augusts Horch og bandaríska bílaframleiðandans Rickenbackers og notaði V8-vélar þeirra í Audi-bílana sem urðu að algjörum lúxusdrossiur. Árið 1932 sameinuðust Audi, Horch, sem hafði áður verið í eigu Augusts Horch, DKW og Wanderer, og

Ferdinand Porsche hannaði Bjölluna, sem varð að vera nægilega ódýr til að almenningur í Þýskalandi hefði ráð á henni.



formuðu stórveldið Auto Union AG. Þá varð grillmerki Audi til, fjórir hringir, en hver hringur stendur fyrir hvert fyrirtæki sem sameinaðist.

### Sameining Daimler, Mercedes Benz og Maybach

Árið 1926 sameinuðust fyrirtækin Daimler, Maybach og Benz & Cie. og úr varð Mercedes-Benz. Ástæðan fyrir nafninu var að fyrsti vinsæli bíll Daimler hét Mercedes og Karl Benz fann upp fyrsta bensínbílinn.

### Hitler markaði tímamót

Þegar seinni heimsstyrjöldin fór að nálgast urðu stakkaskipti í þýskum bílaíðnaði undir stjórn Adolfs Hitler og nasista. Fyrir seinni heimsstyrjöld voru þýskir bílar nánast einvörðungu lúxusbílar sem einungis vel efnað fólk hafði efni á að eignast. Hitler hrinti þá af stað hugmynd sinni, Motorisierung, sem gróflaga útleggst sem mótörvæðing á íslensku, sem átti að gera meðalmanni þýska þjóðfélagsins kleift að kaupa sinn fyrsta bíl. Uppbygging fræga autobahn-vegakerfisins fór af stað 1929 og ríkisrekni bílaframleiðandinn Volkswagen var settur á laggirnar 1937. Nafnið Volkswagen þýðir fólksbíll eða bíll fólksins og áttu þessir bílar að vera svo ódýrir að hvert heimili ætti að eiga einn.

### Fékk Ferdinand Porsche til að hanna Bjölluna

Til þess að meðalmaðurinn hefði efni á að eignast þennan nýja fólksbíll þurfti hann að vera mjög ódýr, eða kosta um 990 Reichsmark. Það var engin leið til þess að framleiða bíl fyrir svo lágt verð, sem hefði varla dugað fyrir lítið mótörhjól, svo að Hitler setti á laggirnar prógramm til þess að fjármagna framleiðsluna. Fólk keypti litla miða til að setja í bankabók og þegar það var búið að safna nógu mörgum miðum gat það fengið nýja fólksbílinn afhentan. Hitler fékk verkfræðinginn, frumkvöðulinn og hönnuðinn Ferdinand Porsche til að setja saman landslið hönnuða og verkfræðinga til að hanna fyrsta fólksbíll Þýskalands, sem átti að

geta komist á 100 km/klst. með tvo fullorðna og þrjú börn innanborðs. Bíllinn sem varð til köllum við Bjölluna, en í byrjun hét hann KdF (Kraft durch Freude) sem þýðir „styrkur með hamingju“. Til þess að framleiða gríðarlegt áætlað magn af bílunum þurfti að byggja verksmiðju.

Sú verksmiðja var byggð árið 1938 í nýrri borg sem var kölluð KdF-borgin og var sérstaklega byggð fyrir verkafólk sem vann í verksmiðjunni.

### Wolfsburg verður til

Þessi borg heitir í dag Wolfsburg og eru höfuðstöðvar VW enn þar. Síðan skall á heimsstyrjöld og hönnun KdF-bílsins var breytt til þess að herinn gæti notað bílana í orrustu. Þá urðu til Kübelwagen og Schwimmwagen. Sá fyrrnefndi þjónaði sama tilgangi og Jeep-jepparnir gerðu fyrir bandaríska herinn en sá síðarnefndi gat siglt á vatni. KdF-verksmiðjan var tilbúin rétt um það leyti þegar heimsstyrjöldin skall á og fór þá strax í að framleiða bíla fyrir herþjónustu líkt og flestar aðrar bílaverksmiðjur í Þýskalandi og öðrum löndum sem tóku þátt í heimsstyrjöldinni. Þegar stríðinu lauk stálu Rússarnir öllu fjármagninu sem þjóðin hafði safnað fyrir fólksbílnum svo að fólkíð sem hafði fjárfest í verkefninu fékk aldrei fólksbílinn sinn afhentan. Eftir stríðið var KdF-nafninu breytt í Volkswagen á bílunum og Wolfsburg á borginni.

### Breskur major bjargaði Volkswagen

Bretar höfðu yfirráð yfir svæðinu sem Wolfsburg var á eftir stríði og höfðu ekki hugmynd um hvað þeir ættu að gera við þessa nýlegu en hálfeyðilögðu bílaverksmiðju. Fyrst átti að henda öllum bílunum og verkfærnum, eins og var oft gert í löndum sem höfðu tapað stríði. Breskur major í hernum að nafni Ivan Hirst ákvað að mála eina Bjölluna græna og bjóða breska hernum 20.000 eintök af bílunum, sem hann þáði. Þar með var hann búinn að bjarga verksmiðjunni því að hún var aftur farin af stað við framleiðslu bíla. Næst bauð hann hinum ýmsu ríkja-

um, m.a. Bandaríkjunum, Ástralíu, Bretlandi og Frakklandi, að taka yfir verksmiðjuna en enginn hafði áhuga á að framleiða þennan hráa og ljóta bíl. Verksmiðjan hélt þá áfram að vinna að uppbyggingu Vestur-Þýskalands eftir stríðið undir stjórn Heinrichs Nordhoff sem kom frá Opel og almennig gat loksins keypt sér sinn fólksbíll. Seinna meir tók ríkið yfir rekstur Volkswagen í Vestur-Þýskalandi og hóf útflutning. Löngu eftir stríð kom í ljós að nokkur bílafyrirtæki í Þýskalandi höfðu notað þrælavinnuáfl í verksmiðjum sínum yfir stríðstímamann og fór það illa með orðstír þeirra þegar ásökunum rigndi yfir þau. Meðal fyrirtækjanna var meira að segja Ford sem fór mjög illa út úr málinu.

### Tíð eigendaskipti

Eftir stríð urðu eigendaskipti á þýskum bílaframleiðendum tíð. Audi-verksmiðjan endaði austan megin við múrinn og Sovétmenn tóku verksmiðjulínu þeirra niður. Í þeirri gömlu verksmiðju voru síðar meir hinir frægu Trabantar framleiddir. Audi var tekið af fyrirtækjaskrá og var á tímabili ekki til, þangað til nýtt Auto Union var sett á laggirnar í Vestur-Þýskalandi, nánar tiltekið í Ingolstadt, þar sem höfuðstöðvar Audi eru enn í dag. Húsnæðið sem þeir nýttu sér voru risastórar skemmur og byggingar sem voru áður í eigu hers nasista. Þar sem Auto Union var gjörsamlega gjaldþrota nýtti það sér styrki frá Bæjaralandi, sýslunni sem það er staðsett í, ásamt Marshallaðstoð. Árið 1958-1959 keypti Daimler-Benz, undir forystu Friedrichs Flick, Auto Union. Þá voru þeir enn þá að framleiða eldgömul mól sem hönnuð voru fyrir stríð og gengu einungis á tví-gengisvélum svo að Daimler-Benz hrinti af stað þróun Auto Union á nýjum bílum sem voru samkeppnishæfir og smíðuðu einnig stóra verksmiðju í Ingolstadt. Þegar þar var komið seldu þeir Auto Union til Volkswagen sem nýtti sér allt afgangspláss í nýju verksmiðjunni til að framleiða Bjölluna sem var enn mjög vinsæl.

### Volkswagen kaupir Audi af Daimler

Undir stjórn VW fór Auto Union að nefna bílana sína aftur Audi, til þess að losna við ímynd Auto Union og tenginguna við tví-gengisvélur. Volkswagen hafði nánast einvörðungu keypt Auto Union fyrir nýju verksmiðjuna í Ingolstadt og eigendur voru tregir við að halda þróun Auto Union-bíllanna áfram. Þá fóru hönnuðir og verkfræðingar Auto Union að vinna að nýju módeli í leyni og án vitneskju VW. Úr því varð til hinn goðsagnakenndi Audi 100 sem stjórnendum VW leist svo vel á að þeir hleyptu honum í framleiðslu og nýttu sér hönnun og tækni hans í sín eigin módel. Þar með var endurreisn Audi orðin að veruleika og átti fyrirtækið bara eftir að dafna og stækka eftir það.

### Birtir til hjá Opel

Þegar Opel var komið undan stjórn General Motors fór fyrirtækið að framleiða vörubíla eftir stríð en helmingur verksmiðjunnar var ónýtt og öll verkfæri og tól, 12.000 talsins, voru farin til Rússlands. Til að bæta gráu ofan á svart var verkalýðurinn í mjög slæmu ásigkomulagi, flestir mjög veikir eða vannæðir og á hverjum degi þótti venjulegt að nálægt 900 manns mættu ekki til vinnu eða færu heim úr vinnu vegna veikinda. Þrátt fyrir allt þetta tókst að endurbjuggja verksmiðjuna og framleiða Opel Blitz-vörubílinn árið 1946. Upp frá þessu fór fólksbílaframleiðsla aftur í gang, það birti til hjá Opel og árið 1948 tók GM aftur yfir.

### Forveri Porsche 911 verður til

Eftir stríð var Ferdinand Porsche handtekinn fyrir aðkomu sína að stríðinu. Hann hafði hjálpað nasistum við að hanna skriðdreka ásamt fleiri hernaðartækjum og þurfti að sitja inni í tuttugu mánuði. Á meðan hann sat inni ákvað Ferry Porsche, sonur Ferdinands, að smíða sportbíl þar sem enginn svoleiðis var á markaðnum. Þar sem mikill skortur var á verkfærum og málmum svona stuttu eftir stríð þurfti hann að notast mikið við hluti fengna úr Bjöllunni. Porsche 356 varð til, markaði upphaf bílaframleiðslu





Audi Quattro

► Porsche og í senn sportbíla-framleiðslu Þýskalands. Erwin Komenda var ábyrgur fyrir hönnun yfirbyggingar bílsins en hann tók einnig þátt í hönnun Bjöllumnar. Seinna meir skipti Porsche öllum Volkswagen-pörtum út fyrir sína eigin.

**Isetta kemur BMW á sporið**

Árið 1959 var bifreiðadeild BMW komin í mikla fjárhagskrísu en BMW hafði aðallega framleitt vélar í flugvélar fyrir nasista í seinni heimsstyrjöldinni. Fyrirtækið ákvað að framleiða bíl, sem hannaður var af ítalska fyrirtækinu Iso, fyrir Þýskalandsmarkað. Bíllinn hét Isetta og var einn af fjölmörgum bubblubílum (e. bubblecars) sem voru í framleiðslu á þessum tíma en þeir voru mjög vinsælir. Þeir voru ýmist þriggja- eða fjögurra hjóla og mjög litlir, enda einungis drifnir af litlum mótörhjólavélum. BMW Isetta sló í gegn og kom BMW aftur á kortið hvað varðar bílaframleiðslu. Árið 1962 fór BMW aftur að framleiða

fólksbíla og sportbíla í fullri stærð sem þóttu mjög góðir í akstri og þróaðir í hönnun.

**Af hverju er talað um „þýska stálið“?**

Þjóðverjar hafa lengi verið orðaðir við góð vinnubrögð, fullkomnunaráráttu og skipulag. Þetta hefur skinið í gegn í þýskri framleiðslu frá upphafi. Enn þann dag í dag eru gjarnan merkingar á t.d. raftækjum sem segja „Made in Germany“ stórum stöfum á umbúðunum. Þetta sér maður sjaldan á vörum frá öðrum löndum. Þýskaland varð stærsti framleiðandi stáls í Evrópu seint á 19. öld og átti fjölskyldufyrirtækið Krupp langstærstan þátt í því, en Krupp náði á tímabili að vera stærsta fyrirtæki Evrópu. Bandaríkin og Þýskaland voru öflugustu framleiðendur stáls í byrjun 20. aldarinnar og eftir seinni heimsstyrjöldina stækkaði stáliðnaðurinn í Vestur-Þýskalandi margfalt en Austur-Þýskaland heltist úr lestinni. Þýska stálið þótti skara fram úr í gæðum enda eru Þjóð-

verjar yfirburðagóðir hvað gæðaeftirlit og fjöldaframleiðslu varðar. Þetta skilaði sér auðvitað í bílaíðnaðinum því að lengi vel þóttu þýskir bílar vera gerðir úr besta stálinu. Það sem einnig hefur ýtt undir ímynd þýskra bíla er staðreyndin að þeir hafa alltaf verið mjög vel settir saman og einungis úr mjög vönduðum efnum. Sem dæmi má nefna að innréttingar í þýskum bílum hafa ávallt verið í sérflokki og úr fyrsta flokks plasti, viði, áli og leðri enda hafa aðrir bílaframleiðendur reynt að herma eftir þeim í marga áratugi. Einnig voru þýskir bílar alltaf þeir endingarbestu og biluðu líka sjaldnar, enda kostuðu þeir gríðarlega mikið.

**Japanar breyta bíliðnaðinum**

Á 9. áratugnum fóru hlutirnir hins vegar að breytast. Japanskir bílar voru farnir að seljast vel í flestum heimshornum og biluðu þeir talsvert minna en allt annað á markaðnum og voru töluvert ódýrari. Seint á 10. áratugnum fóru þýskir

bílaframleiðendur að hrynja niður listana í áreiðanleikakönnunum. Líklegasta skýringin fyrir því er að þegar ódýru og áreiðanlegu japönsku bílarnir voru búnir að hasla sér völl á markaðnum fóru dýru þýsku merkin að framleiða ódýrari gerðir bíla til að vera samkeppnishæfir á fólksbílmarkaði. Þar sem þeir voru ekki vanir því fóru þeir að stytta sér leið til að halda framleiðslukostnaði niðri sem orsakaði hærri bilanatíðni. Það sem einnig getur ýtt undir óáreiðanleika og bilun er sú staðreynd að flestir þýskir bílar eru stútfullir af nýjstu tækni og með auknu flækjustigi aukast líkurnar á bilunum. Þessi þróun lék þýsku framleiðendurna grátt og eru þeir enn þá að reyna að ná sama orðstír og þeir höfðu.

**Yfirburðir þýskrar verkfræði**

Stjórnendur þýsku bílamerkjanna hafa með einhverjum undantekningum alltaf verið verkfræðingar sem hafa verið lengi í bransanum og unnið sig upp. Þess vegna hafa

þýskir bílar yfirleitt verið gríðarlega vel hannaðir og úthugsaðir. Þar má einna helst nefna Ferdinand Piëch, austurrískan verkfræðing. Afi hans var hinn frægi Ferdinand Porsche. Byrjaði Piëch þess vegna hjá Porsche en flutti sig fljótlega til Audi vegna þess að afi hans vildi ekki að neinn í fjölskyldunni ynni hjá fyrirtækinu. Endaði hann síðan sem forstjóri Audi. Hann átti stóran þátt í Audi 100-verkefninu sem ég nefndi fyrr og einnig í Quattro, bæði rallybílum og fjórhjólakerfi Audi. Velgengni Audi og tenging við Volkswagen gerði Piëch kleift að verða forstjóri Volkswagen Group í heild sinni árið 1993. Hann kom að kaupum VW Group á Bentley, Lamborghini og Bugatti en þurfti að fara á eftirlaun 65 ára samkvæmt reglum fyrirtækisins. Síðan þá hefur hann verið í stjórn félagsins og komið t.d. að þróun Lamborghini Gallardo, Audi R8 og Bugatti Veyron svo að fáir séu nefndir. ►

# Jólin

eru komin hjá okkur

**KÚNÍGÚND**  
Laugavegi | Kringlunni



FRÉTTABLAÐIÐ

## ► Aragrúi af sögufrægum bílum

**Volkswagen Beetle** Kom í heimin sem farartæki nasista árið 1938 en varð síðar kaldhæðnislega kenndur við hippakynslóðina. Hann er jafn mikilvægur, ef ekki mikilvægari, fólksbíll í sögunni og Ford Model T fyrir Bandaríkin, Mini fyrir Bretland eða Renault 2CV fyrir Frakkland svo að ég nefni einhverja. Nýlega kom tæknilega séð þriðja kynslóð Bjöllunnar út en það er mjög gróflega áætlað þar sem upprunalega Bjallan breyttist mikið yfir þau 65 ár sem hún var í framleiðslu. Framleidd voru 21,5 milljónir eintaka af upprunalegu Bjöllunni og þá tel ég ekki með nýjustu tvær kynslóðirnar. Eftir að upphaflega Bjallan fór úr framleiðslu hafa nýju Bjöllurnar fengið á sig nýja ímynd. Þær eru mikið dýrari, talsvert stærri og mætti jafnvel kalla þær tiskufyrirbrigði.

**Volkswagen Golf** Var í raun arftaki Bjöllunnar sem fólksbíll Þýskalands. Hann kom fyrst út árið 1974, var einn af fyrstu almennilegu hlaðbökunum (e. hatchback) og var stór ástæða þess af hverju hlaðbakar eru eins vinsælir og raun ber vitni. Golf er annar mest seldi bíll sögunnar en aðeins hefur Toyota Corolla selst meira. Hann er á sjöundu kynslóðinni núna og er til í alls kyns útfærslum, ekki bara sem hlaðbakur. Frægasta útfærslan er sportútgáfan GTI, sem er ein mest selda sportútfærsla allra tíma og er í raun bíllinn sem aðrir bílaframleiðendur líta til þegar þeir ætla að gefa út nýjan „heitan hlaðbak“ (e. hot hatchback).

**Porsche 911** kKom fyrst út árið 1963 sem eins konar þróuð næsta kynslóð af 356 sem ég nefndi fyrr í greininni. Hann var einnig með vélina aftast, rétt eins og forverinn og Bjallan, en er haldið því formi síðan, sem er mjög óalgengt. 911 er ótvírætt sögufrægasti og þekktasti sportbíll allra tíma. Bílaþaðamenn hvaðanæva úr heiminum hafa hælt honum stöðugt frá fyrsta framleiðsluári. Nánast allt af þegar aðrir bílaframleiðendur þróa nýjan sportbíl hafa þeir Porsche 911 sem viðmið. Frá upphafi hefur hann einnig tekið þátt í hinum ýmsum formum akstursíþróttar, frá eyðimerkurrallyi til Le Mans og komið fram í gríðarlegum fjölda kvikmynda og sjónvarpsþátta.

**Mercedes-Benz S-Class** Viðmið í lúxusbílaflokknum. Sem viðmið meina ég að allir aðrir framleiðendur neyðast til þess að fylgjast með Benz til þess hreinlega að verða ekki eftir á, því að ótrúlega margar tækninýjungar hafa komið fyrst í Benz S-Class. Hann kom fyrst út árið 1972 undir þessu nafni en forverar hans voru hannaðir undir sömu meginreglu en hétu öðrum nöfnum. Til að nefna eitthvað af tækninýjungum sem fyrst komu í S-Class og forverum hans: Keflablåsari (e. supercharger en kallaður kompressor hjá M. Benz) í fólksbíl, dísilvél í fólksbíl, árekstrarpróf, krumpu-svæði, ABS-bremsukerfi, spólvörn og skriðvörn (ESP), sjálftrékkjandi bílbelti, loftþúðar (ásamt General Motors) og loftþúðafjöðrun en allt þykir þetta venjulegt í nútímabílum af öllum gerðum.

**Audi Quattro** Er líklega frægasti rallybíll allra tíma. Nafnið þýðir „fjórir“ á ítölsku, enda er bíllinn einn af fyrstu fjórhjóladrifnu fólksbílum og var hann lauslega byggður á Audi 80. Hann var fyrst kynntur árið 1980 en vann heimsrallið árið 1982, 1983 og 1984 undir leiðsögn Michele Mouton, fyrsta kvensigurvegarans og Stigs Blomqvist, sem The Stig úr Top Gear er nefndur eftir. Til þess að mega keppa í rallinu þurfti Audi að framleiða eintök fyrir almennung sem urðu alls 11.452 talsins yfir ellefu ára tímabil. Quattro keppti í frægasta tímabili rallysins, svokölluðu Group B-tímabilinu, þar sem bílarnir voru hátt í 500 hestöfl, físléttir og svo stór-



Audi R8



Mercedes-Benz S-Class



Opel Manta



Audi Le Mans



Volkswagen Polo WRC



BMW M3



Trabant 601

## Helstu bílaframleiðendur Þýskalands

### Audi AG

Einn af „stóru þremur“ lúxusbílaframleiðendum Þýskalands. Er í eigu Volkswagen Group. Varð til við samruna fjögurra bílaframleiðenda. Kom fjórhjóladrifi inn á fólksbílamarkað. Sportbílaeild Audi heitir Quattro.

### BMW AG

Einn af „stóru þremur“ lúxusbílaframleiðendum Þýskalands. Á Mini- og Rolls-Royce-bifreiðafyrirtækin og Husqvarna-bifhjólafyrirtækið.

Framleiðir mótörhjól í lúxus- og ferðaklassa. Sportbílaeild BMW heitir M.

### Ford Germany

Stór partur af evrópska Ford-merkinu og vinnur í samvinnu við Ford í Bretlandi.

### Opel AG (Adam Opel)

Er í eigu General Motors og vinnur í samvinnu við Vauxhall í Bretlandi. Hefur átt langstærstan hlut í þróun bíla GM frá því að samruninn varð.

### Porsche AG

Er í eigu Volkswagen Group. Stærsti og þekktasti sportbílaframleiðandi Þýskalands og þótt víðar væri leitað. Var ábyrgt fyrir hönnun á VW-Bjöllunni.

### Daimler AG (Mercedes-Benz)

Einn af „stóru þremur“ lúxusbílaframleiðendum Þýskalands. Elsti bílaframleiðandi í heimi (bílur sem brenna olíu). Á alls kyns bifreiðafyrirtæki, meðal annars Smart, Freightliner, Kamaz og fleiri.

Framleiðir líka vörubíla, rútur og sendibíla. Varð fyrst fyrirtækja til að framleiða fólksbíl með dísilvél. Sportbílaeild Mercedes-Benz heitir AMG.

### Volkswagen

Annar stærsti framleiðandi bifreiða í heiminum. Upphaflega stofnað af Hitler. Á alls kyns bifreiðafyrirtæki, m.a. Porsche, Audi, Skoda, SEAT, Bugatti, Bentley, Lamborghini, Man og Scania. Á þrjú bíla á lista yfir 10 mest seldu bíla sögunnar.

hættulegir að þeir voru bannaðir árið 1986.

**Audi R8** Árið 2006 kynnti Audi sinn fyrsta ofursportbíl. Audi-bílar hafa alla tíð þótt vera auðveldir í umgengni og akstri og yfirleitt eru þeir fjórhjóladrifnir. R8 var engin undantekning þar. Sportbílaarmor Audi, Quattro, þróaði í samvinnu við Lamborghini R8-una og Lamborghini Gallardo sem eru byggðir á sama grunninum. R8 er í grunninn með 414 hestafla 4,2 lítra V8-vél sem er í miðju bílsins, en hann fæst nú með öflugri 5,2 lítra V10. Það sem kemur þessum bíl á þennan lista er sú staðreynd að þrátt fyrir að margir ofursportbílur hafi verið sagðir auðveldir að lifa með og nothæfir alla daga þá er þetta fyrsti bíllinn sem virkilega fellur undir þá skilgreiningu. Hann er nothæfur við allar aðstæður, meira að segja snjó, er tiltölulega áreiðanlegur miðað við sportbíl og auðveldur í akstri, en gríðarlega hraður samt sem áður.

**BMW M3** Frasinn „The boy racer“, eða strákakappakstursbíllinn, er oft notaður yfir M3 enda hafa ungir sem aldnir, karlar sem konur, skemmt sér á þessum frábæru sport-fólksbílum í næstum þrjátíu ár. Árið 1986 fengu þeir hjá BMW þá klíkkuðu hugmynd að taka litla fólksbíllinn sinn og skella í hann öflugri vél, stífri fjöðrun og taka af honum tvær hurðir. Þessi taktík var feikivinsæl á þessum tíma en fáum tókst eins vel til og BMW. M3 varð strax mjög vinsæll enda var hann físléttur og praktískur sportbíl sem kostaði ekki eins mikið og ofursportbíllarnir en var alveg jafn hraðskreiður. Í dag eru bílar eftir sömu uppskrift fánlegir hjá mörg-

um framleiðendum en um tíma var M3 sá eini á markaðnum og hefur hann ávallt verið sá vinsælasti.

**Opel Manta** Þessi er líklegast sá minnst þekkti á listanum. Hann var engu að síður ótrúlega þýðingarmikill fyrir Opel-merkið. Hann kom fyrst á markað árið 1970 sem svar Opel við hinum sívinsæla Ford Capri. Þetta voru laglegir tveggja dyra coupé-bílar sem voru físléttir, afturhjóladrifnir og skemmtilegir í akstri. Manta varð hrikalega vinsæll sem rallybíll enda var bíllinn grunnur að góðum keppnisbíl og tiltölulega ódýr.

**Trabant** Fæstir hafa miklar mætur á Trabant, enda var hann úreltur áður en hann kom út. Við Íslendingar ættum að þekkja hann vel því að hann var mjög algengur hérlandis fyrir ekki svo löngu síðan. Hann var framhjóladrifinn, með yfirbyggingu úr plasti og tvígengisvél. Ekki hljómar plast sem efni í góðan bíl en fyrirgafst vegna lága verðsins. Hann var framleiddur af bílaframleiðandanum VEB Sachsenring frá árinu 1957 til 1991 og urðu eintökin 3,7 milljónir. Þótt það sé frekar leiðinlegt fyrir blásaklausa Trabant-inn þá varð hann fljótt að tákni Austur-Þýskalands enda seldist hann langbest í volaðinu þar, ásamt fleiri löndum Austur-Evrópu og auðvitað Íslandi.

### Akstursíþróttir

Saga akstursíþróttar í Þýskalandi er löng. Við fæðingu bílsins var keppt á fyrstu bílum á móti hestum og töpuðu þeir lengi vel. Með þróun urðu bílarnir þó æ hraðskreiðari og áttu Þjóðverjarnir mikinn þátt í því. Þýskir

bílar hafa frá upphafi tekið þátt í flestum alþjóðlegum akstursíþróttum og hérna tel ég upp það helsta:

**Le Mans 24H** Porsche og Audi hafa verið ótrúlega sigurstranglegir á hinni frægu braut La Sarthe í Frakklandi í gegnum árin. Le Mans er árleg 24 klukkustunda keppni sem telst ein mesta þórraun kappakstursbíla. Árið 1970 vann Porsche í fyrsta sinn og svo aftur öll tímabil á milli 1981 og 1987, en Porsche náði samtals 16 sigrum til ársins 1998. Ásamt því hefur Porsche unnið alls konar aðrar keppni, svo sem Targa Florio á Ítalíu, brekkukeppnina (e. hillclimb) í Salzburg, Formula 2 og í öðrum keppni um víða veröld. Fyrir seinni heimsstyrjöld var mjög skemmtilegt tímabil í þýskum akstursíþróttum sem hefur fengið nafnið Silfurörvarnar (e. Silver Arrows). Þá kepptu helstu bílamerkin, svo sem Mercedes-Benz og Auto Union (Audi) með aðstoð frá Ferdinand Porsche um titilinn hraðasti bíll heims í keppni sem mætti kalla forvera Formúlu 1, ásamt því að keppa um heimsmeit í hámarkshraða. Þetta tímabil byrjaði árið 1932 en endaði skyndilega 1939 þegar seinni heimsstyrjöldin byrjaði. Að henni lokinni héldu þessi merki áfram að keppa í alþjóðlegum keppnum og hefur þeim gengið vel í í þeim flestum. Helst skal nefna velgengni Audi í Le Mans-keppnum seinustu ára þar sem þeir hafa unnið 13 sinnum frá árinu 2000, en þrjú árin á undan sigraði Porsche tvisvar og BMW einu sinni.

**Formúla 1** Velgengni Þjóðverja í Formúlu 1 ætti ekki að koma neinum á óvart miðað við nýafstaðið tímabil. Mercedes-Benz vann sinn fyrsta sigur 1954 og svo aftur

árið eftir. Síðan þá hafa þeir ásamt BMW verið með samkeppnishæf lið, en þó með hléum, þangað til núna í ár þar sem Mercedes-liðið er með langhraðskreidustu bílana.

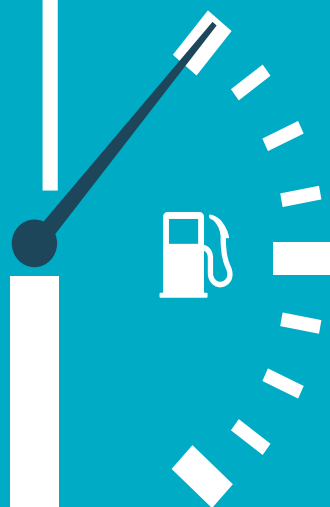
**World Rally Championship** Velgengni þýskra bílaframleiðenda í heimsrallinu mætti skipta í tvö tímabil. Fyrri tímabilið væri Group B-tímabilið sem ég talaði um fyrr í greininni þar sem Audi Quattro var sigursælastur í tvö ár. Það síðara eru seinustu tvö keppnistímabil þar sem Volkswagen, af öllum, hefur sigrað eftir margra ára drottun Citroën. Til gamans má nefna að Volkswagen kom flestum á óvart og vann Paris-Dakar eyðimerkurrallið árið 1980 með Iltis-jeppanum sínum.

**DTM Deutsche Touringwagen Masters** er þýska kappakstursserían. Hún er keimlík Super GT í Japan sem ég talaði um í seinustu grein minni. Í DTM keppa helstu framleiðendur Þýskalands en þar má nefna Mercedes-Benz, Audi og BMW. Bílarnir eru lauslega byggðir á fólksbílum framleiðendanna. DTM og Super GT munu sameinast á næsta ári í alþjóðlega „Touring Car“-keppni með sameiginlegar reglur.

Ég vona að ég hafi komið til skila mikilvægi Þjóðverja í sögu bílsins. Í rauninni hef ég bara stíkláð á stóru en það gerði ég líka þegar ég fjallaði um Japan. Fyrsti bíllinn var þýskur. Mikilvægasti fólksbíll allra tíma er þýskur. Sögufrægasti sportbíll allra tíma er þýskur. Þrjár af tíu mest seldu bílum sögunnar eru frá sama þýska fyrirtækinu. Adolf Hitler átti mjög stóran þátt í uppbyggingu þýskra bílaíðnaðar. Núverandi sigurvegarar þriggja stærstu kappakstursgreinanna, WRC, Formúlu 1 og Le Mans, eru þýskir. Þarf að segja meira?



# MEIRI TÆKNI FÆRRI DROPAR



CITROËN C3  
EYÐSLA FRÁ AÐEINS 3,8 L/100 KM  
VERÐ FRÁ 2.250.000 KR.



CITROËN C3 PICASSO  
EYÐSLA FRÁ AÐEINS 4,2 L/100 KM  
VERÐ FRÁ 2.990.000 KR.



CITROËN C4  
EYÐSLA FRÁ AÐEINS 3,8 L/100 KM  
VERÐ FRÁ 3.250.000 KR.



CITROËN C4 PICASSO  
EYÐSLA FRÁ AÐEINS 3,8 L/100 KM  
VERÐ FRÁ 3.990.000 KR.



7 MANNA

CITROËN GRAND C4 PICASSO  
EYÐSLA FRÁ AÐEINS 4,0 L/100 KM  
VERÐ FRÁ 4.390.000 KR.

Við bjóðum gott úrval glæsilegra Citroën bíla sem allir eiga það sameiginlegt að vera hlaðnir tæknibúnaði og skara fram úr í sparneytni. Veglegur kaupauki fylgir öllum nýjum Citroën til 19. desember. Komdu í reynsluakstur og kynntu þér málið.



Nýir og notaðir bílar: Sóludeild er opin alla virka daga kl. 9-17 og laugardaga kl. 12-16.  
Brimborg Reykjavík: Bildshöfða 8, sími 515 7040 | Brimborg Akureyri: Tryggvabraut 5, sími 515 7050





KIA SOUL EV



RAFMÓTORAR  
111 HESTÖFL  
Framhjóladrif

Eyðsla 0 l/100 km í bl. akstri

Mengun 0 g/km CO<sub>2</sub>  
Hröðun 11,2 sek.  
Hámarks hraði 145 km/klst.  
Verð 4.750.000 kr.  
Umboð ASKJA



• Skottpláss



• Útlit  
• Staðalbúnaður  
• Fjöðrun



MYND/GVA

# RAFMAGNAÐUR KIA SOUL

Fyrsti rafmagnsbíll Kia kemur skemmtilega á óvart og er boðinn með óvenju miklum búnaði á ágætu verði.

## KIA SOUL EV

Finnur Thorlacius reynsluekur

Þeim fjölga ört rafbíla-gerðunum sem standa nú íslenskum kaupendum til boða. Einn sá allra nýjasti er Kia Soul EV sem jafnframt er fyrsti rafbíllinn sem Kia framleiðir. Kia hefur framleitt hefðbundinn Soul frá árinu 2009, en hann hefur þó ekki verið til sölu hérlandis þangað til nú að hann býðst með dísilvél og með rafmagnsdrifrás. Bílaframleiðendur fara ólíkar leiðir þegar kemur að því að framleiða rafmagnsbíla. Sumir þeirra hanna þá frá grunni, en aðrir setja rafmagnsdrifrás í þekktu framleiðslubíla sína. Þar á meðal er Kia með þennan Soul EV, sem og Volkswagen með bæði Polo og Golf-rafmagnsbíla. Það er ef til vill betri leið, enda hefur mörgum fallið illa útlit þeirra rafmagnsbíla sem sérhannaðir hafa verið sem slíkir. Ekki þarf að óttast það ef framleiðendur setja rafmagnsdrifrás í bíla sem selst hafa vel og líka vel í útliti.

### Laglegur og mikið lagt í

Kia Soul hefur frá upphafi verið umdeildur bíll í útliti þótt greinarhöfundur hafi ávallt fundist hann flottur. Hann er kassalaga bíll með frekar harðar línur. Eitthvað er þó svo sætt við hann og ef til vill á afturhallandi þaklína bílsins þátt í því að hann gleður augað. Kia Soul er nú af annarri kynslóð og er þessi nýja frá þessu ári. Glögglega má aðgreina Soul EV frá hefðbundnum Soul, en rafmagnsbíllinn er tvílitur, með annan lit á þakinu og

fyrir vikið enn þá flottari. Að auki er meira lagt í innréttingu hans og efnisnotkun þar er til hreinnar fyrirmyndar. Þarna er því kominn ári flottur bíll sem tilbúinn er í samkeppnina við aðra rafmagnsbíla sem hrannast nú inn á markaðinn hérlandis. Kia Soul EV á nefnilega harða samkeppnisbíla í formi Nissan Leaf og nýkynnts Volkswagen Golf. Þessir bílar eiga það til dæmis sameiginlegt að vera með mjög álíka drægni og afl auk þess að vera á svipuðu verði. Kia Soul EV er á 4.750.000 krónur og fer þar afar vel búinn bíll með mikinn búnað. Nissan Leaf er örlítið ódýrari á 4.690.000 krónur, en hann er ekki eins vel búinn. Volkswagen Golf kostar 4.890.000 og er því þeirra dýrastur, en ekki munar þarna miklu.

### Lipur og snöggur

Margir standa líklega í þeirri trú að rafmagnsbílar séu lettingjar með lítið afl og slaka akstursegingleika. Því fer fjarri og er þessi Kia Soul EV fjandi sprækur bíll og eins og á við þá flesta er hröðun hans í fyrstu mikil og hrein skemmtun. Rafmagnsbílar eru ávallt þyngri en sams konar bílar með brunavél og helgast það af þungum rafhlöðum þeirra. Kia Soul EV er einum 200 kílóum þyngri en Kia með brunahreyfil, en merkilegt er hve lítið finnst fyrir því. Hann er sprækur með sín 111 hestöfl, en eftir því sem hraðinn eykst reynist erfiðara að auka hraðann í snatri. Hámarks hraðinn er 145, ekki mjög hár, en það á við um flesta rafmagnsbíla. Nissan Leaf er með sama hámarks hraða. Það vakti bæði gleði öku- manns og undrun hversu mjúkur

bíllinn er í akstri. Fjöðrunin er einstaklega ljúf og mjúk og hann leikur sér að öllum hraðahindrunum, líkt og þær væru ekki til. Hann hallar sér líka lítið í beygjum og rásfesta hans er mikil, en þó má leggja meira á hefðbundinn Soul ef tekið er verulega á bílunum. Í heildina séð er akstur bílsins ánægjulegur og áhyggjulaus og lipurð bílsins og stýring hans kemur skemmtilega á óvart.

### Full hleðsla á hálf tíma í hraðhleðslustöð

Mikill kostur við Kia Soul EV er hve hár hann er til þaksins og því höfuðrými gott, líka aftur í. Pláss í aftursætum er gott en það sama verður ekki sagt um skottrýmið. Það er með minnsta móti, eða 281 lítrar, enda stela rafhlöðurnar frá því sem og fótaryminu í aftursætinu. Ef sætin eru hins vegar felld niður stækkar það í 891 lítra og hjálpar þá hæð bílsins með flutningsgetuna.

Afskaplega þægilegt er að hlaða bílinn rafmagn og þarf það ekki að taka nema nokkrar sekúndur eftir að heim er komið. Innstungan er framan á bílnum, sem teljast verður kostur þar sem flestir leggja með nefið sem næst rafmagnsinnntakinu. Hann fullhleður rafhlöðurnar á 5 klukkustundum með 6,6 kW hleðslutæki sem fylgir bílnum og má ná 80% hleðslu á hálf tíma. Þá má fullhlaða bílinn á sama tíma í hraðhleðslustöð án þess að skaða rafhlöðurnar nokkuð. Fullhlaðinn kemst Kia Soul EV 212 kílómetra, en hafa skal í huga að það næst við allra bestu aðstæður og í reynsluakstri hans í kulda nær hann alls ekki þeirri drægni.



Það voru þó nokkuð raunsannar tölur sem birtust á mælinum sem sýndi hve mikið drægi væri eftir og þær vegalengdir sem honum var ekið. Rafmagnsbíll með drægi sem þetta er afar hentugur sem annar bíll fjölskyldna og ætti að duga svo

til alla daga ársins þó svo hann sé kannski ekki heppilegasti fararskjótinn í löng sumarferðalög. Kia Soul EV er flott útspil í sívaxandi flöru rafmagnsbíla sem full ástæða er til að hvetja bílkaupendur til að skoða vel.





7 ára ábyrgð á öllum  
nújum Kia bílum.

www.kia.com

Umfram allt eyða litlu. 300.

### Einkamál

#### VILTU KOMA Á STEFNUMÓT?

Var að koma til landsins. Væri til í að hitta þig  
á Krókhálsi í dag. Skellti mér í lagningu  
og puntaði mig sérstaklega í tilefni dagsins.  
Endilega láttu sjá þig.

HRESS KONA Í FLOTTA BORGinni



soul



The Power to Surprise

## Magnaður sálufélagi

Við kynnum Kia Soul, magnaðan nýjan sálufélaga. Hann færst bæði sem raf- og dísilbíll og hefur ótal spennandi eiginleika. Þú situr hátt í honum, hann er afar rúmgóður og rafbíllinn er einn langdrægnasti bíll í sínum flokki. Kia Soul hefur þegar unnið til fjölda verðlauna, m.a. sem besti borgarbíllinn á cars.com.

Komdu á stefnumót með mögnuðum sálufélaga. Við tökum vel á móti þér.

Verð **4.750.777 kr.**

Kia Soul EV Luxury — rafbíll

Einnig fáanlegur í dísilútgáfu á verði  
frá 3.890.777 kr.



ASKJA · Krókhálsi 11 · 110 Reykjavík · 590 2100 · askja.is  
Viðurkenndur sölu- og þjónustuaðili KIA á Íslandi.



Fylgdu okkur á Facebook.  
facebook.com/kiamotorsisland



## Lexus dregur á BMW og Mercedes Benz í Bandaríkjunum

Lexus-bílar seljast vel í Bandaríkjunum og fyrirtækið stefnir í að selja fleiri bíla en upphafleg spá þess fyrir árið. Lexus hafði miðað við 290.000 bíla sölu en fer líklega yfir 300.000.

Lexus var söluhæsta lúxusbíla-merkið í Bandaríkjunum öll árin frá 2000 til 2010.

Nú er það hins vegar BMW sem leiðir og Mercedes Benz er í þriðja sæti.

BMW hefur selt 267.200 bíla á fyrstu 10 mánuðum ársins, Mercedes Benz 261.800 bíla og Lexus 244.000 bíla. Með góðri

sölu ársins hefur Lexus dregið á þýsku bílasmiðina og ætlar Lexus að ná aftur titlinum „stærsti lúxusbílasalinn“, hvort sem það verður á næsta ári eða þarnaæsta.

Tilkoma nýja NX-jepplingsins gæti hjálpað mikið upp á á næsta ári, sem og RC coupé bíll Lexus. Með þessum tveimur nýju bílgerðum Lexus eru þær alls orðnar ellefu talsins vestanhafs.

Lexus á von á því að vöxtur í sölu verði hærri á næsta ári en hjá markaðnum í heild, sem og á meðal lúxusbílaframleiðenda.



Lexus NX



### Volkswagen Golf fékk nafn sitt frá hesti

Þeir sem þekkja til nafna Volkswagen-bíla vita að margir bílar þeirra bera nöfn sem vitna til vindfyrirbæra. Passat táknar farvinda sem tíðir eru nærri miðbaug, Scirocco táknar Miðjarðarhafs vinda og því myndu margir halda að Golf væri tilvitnun í Golfstrauminn. Svo er þó ekki. Þegar verið var að velja fyrir sér nafni á arftaka Bjöllunnar komu nöfnin Blizzard og Caribe til greina, en staðreyndin er sú að bíllinn fékk nafn sitt frá hesti, sem þáverandi innkaupastjóri Volkswagen átti. Þessi hestur hafði alla kosti hests að bera, var geðgóður, fallega skapaður og frábær reiðhestur. Því stakk hann upp á þessu nafni og eftir að fleiri samstarfsmenn hans höfðu barið hest hans augum var ákveðið að bíllinn fengi sama nafn, þ.e. Golf. Þessa staðreynd má lesa um á safninu Stiftung AutoMuseum Volkswagen. Það hefur örugglega ekki sakað að Golf er einnig tilvitnun til Golfstraumsins, en látum það liggja á milli hluta.



### Brembo græðir á tá og fingri

Ítalski bremsuframleiðandinn Brembo gengur sem aldrei fyrr og skilaði 51% meiri hagnaði á þriðja ársfjórðungi en á þeim sama í fyrra. Hagnaðurinn nam tæpum 5 milljörðum króna og veltan 68 milljörðum. Sala Brembo stefnir í 14-15% vöxt á þessu ári. Brembo framleiðir vandaðri gerðir af bremsubúnaði fyrir marga af vönduðustu bílaframleiðendum heims, svo sem Ferrari, Aston Martin og Porsche, en einnig fyrir marga aðra framleiðendur sem framleiða bíla í meira magni og þá oftast í dýrari gerðir þeirra. Brembo var stofnað árið 1961 og eru höfuðstöðvar þess í Bergamo og starfsmenn hátt í 7.000. Framleiðslunúmer Brembo eru nú um 1.300 talsins.



[www.krokur.net](http://www.krokur.net)

**522 4600**

## Taktu Krók á leiðarenda

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

Krókur býður m.a. uppá:

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



**KRÓKUR**

á þinni leið

Suðurhraun 3, 210 Garðabær