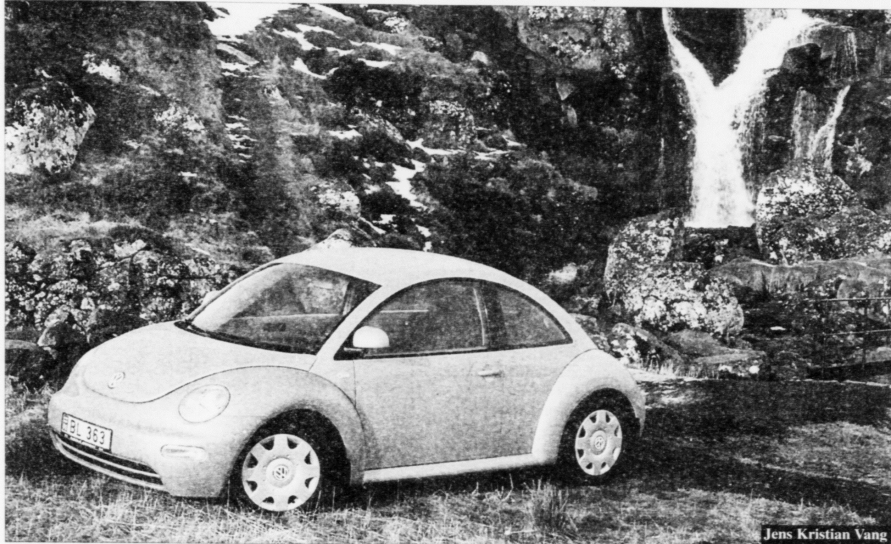


Lagt til rættis: Eiríkur Lindenskov

Út at koyra

8/99



Jens Kristian Vang

Nýggja Boblan: Afturhvarv og framtíðar tøkni í einum

Nýggja Boblan er komin á føroyska marknaðin. Ein sera spennandi bilur, at nostalgi og framtíðartøkni fylgjast

EIRIKUR LINDENSKOV

Tað var næstan hin grábeinti sjálvur, sum uppfann vælumtókta Fólkvognin. Tað sigur søgan. Tí tað var Hitler, sum vildi hava ein »fólksins bil«. Hóast Hitler sjálvur lítlan lut man eiga í úrslitunum, og hóast Hitler heldur ikki dugdi at koyra bil, so gjordist Fólkvognurin so sagnarkendur, at menn í 90'unum fóru at hugsa um at endurskapa hann.

Nú er hann endiliga komin.

Av teimum 400 í kvotuni, sum kom til Danmarkar, er ein komin til Føroya, og *Sosíalurnir* var ein tús við honum fyrrapartin í gjár.

At bilurin er sermerktur, tala myndirnar fyri. At hann er »fólksins bilur«, talar komfortin fyri, um ein prísurin er í so høgur. Tann, ið ætlar at eigna sær ein nýttmans Fólkvogn má av

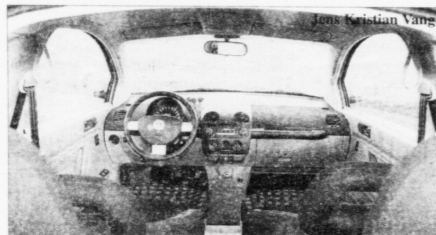
við eina fjórðings millión. Í Danmark kostar hann ikki minni enn 317.757 krónur.

Nýggi Fólkvognurin fæst við einum 2 litra motori við 85kW/115 HK.

Upprunaliga hugskotið til bilin stavar sum sagt frá monnum Adolfs Hitler Men nýggja hugskotið til nýggja Fólkvognin stavar úr designstudionum hjá Volkswagen í California, har eitt ungt lið av bilteknarum spældi við nýggju fornum til sagnarkendu Bobluna.

Bilurin hevur verið vístur fram á bilafansýningum í Detroit, Tokyo og Geneve. Allur áhugin sum har varð vístur og tað, at so mong hava leitað eftir New Beetle á internetinum elvdi til, at bilurin var settur í framljóslu.

Minni um gomlu Bobluna skuldi kombinast við framtíðar tøkni tá hugsað verður um orku, trygd og



Jens Kristian Vang

Hóast nógv broyttur, so vekir New Beetle gomul minni. Hugsid bert um rundu formarnar - og blómuyssid á instrumentbrettinum

komfort, samstundis sum bilurin skuldi uppfylla allar treytir, sum setast einum rationellum og nútíðar framljósluhati.

Úrslíðið er greitt. Volkswagen New Beetle er bæði nostalgi - afturhvarv - og ein modernaður bilur, sum longu áðrenn hann kem á evropiska marknaðin hevur gjørt nógv um seg.

Hóast Bilisolan hjá Óssi Johannesen ikki hevur fleiri bilar á ghymslu, so kann hann keypast »upp á bestilling«, sum Óssur sigur.

New Beetle hevur rundar formar í heilgalvaniseraðum stáli. Veitt verður 12 ára trygd móti gjøgnumtering, og tryggin fyri ferðandi sigst verða á sera høgum støði. Kúfangarar og skermar eru gjordir úr kunstevnum, sum við lættari ákoyringum av sær sjálvum rættast út aftur - og eru sera biligir at skifta.

Bilurin hevur sekstantumma hjól, hevur skivu-

Jú, rundu formarnir eru har. Men motorurin er nú frammur. Viðfórisrúmið er 209 litrar stórt - og setrini kunnu leggjast niður

bremsur aftan og framman - sjálvandi við ABS. Men hann hevur eisini nýggju teknina, ESP, (elektroniskt stabiliseringsprogram), sum forðar fyri undir- ella yvirstyring - um bilurin fer at gliða.

Airbag hevur hann sjálvandi - eisini síðuairbag - alt sum standard.

Hóast munin, so kennir tú gomlu Bobluna aftur í øllum tí runda.

Tað stóra runda instrumentbrettið, blómuvasin og haldini til bakseturferðandi vekja afturhvarvandi minni.

Av teim finaru hentleikum kann nevast: Sentral-lás, elektrisk spegl, takantenna, eitt serdesignað radio við seks hátalarum, el-rútar. Av ekstraútgærd kann nevast: Klímaanlegg, glassóltak, lættmetalfelgur, leðurinntrækk.

Litirnir eru úr cybergrøn-um til svart.

Eingin ivi er um, at Volkswagen við VW New Beetle skapar eina nýggja dimensjón til teirra image - nakað sum fær okkum at hugsa um álit og perfektión, um lættleika og livshug.



Alver Hørdsholm

Bilbelti

Jón Kragesteen

Tað er nú ein öld síðani, at fyrstu bilarnir komu - 100 ár. Men tað er ikki so langt síðani, at byrjað var at nýta bilbelti. Tað skuldi nevnliga ganga meiri enn hálv öldin, áðrenn komið var hartil, at tað var hildið vera neyðugt, at fólk sótu spent fóst í bilum.

So hvørt fleiri bilar komu á veginar, og nýtslan av teimum vaks, vaks eisini talið av ferðsluoffrum. Tað gjordist greitt, at tað var ikki nógmikið at gera ein bil, sum skuldi hava hjól, róður, motor, setur osfr. Neyðugt var eisini at hugsa um trygdina.

Í fimtiárunum vóru royndir gjordar í USA, sum vístu, at kroppur okkara tolir sera ógvusligar uppbremsingar - væl at merkja um hann er spentur fastur, so at hann ikki stoytir saman við teir hörðu lutirnar, sum er rundan um hann.

Royndirnar vóru gjordar á vári í 1954, og longu árið eftir bar til at keypa bilbelti sum eykaútgærd til bilar.

Tað vardi tó nakað enn, áðrenn fólk av álvara fingur eyguni upp fyri hesum vandamáli. Men í seksti árunum og fyrst í sjeitiárunum vóru í flestu londum í vesturheiminum lógir settar í gildi, sum álögdu fólk at nýta bilbelti. Í Føroyum vóru vit sein á veg, tað var ikki fyrr enn í 1986 at sliki lóg kom í gildi hjá okkum.

Síðani fyrstu bilbeltini komu fram, er nógv hent á hesum oki. Í fyrstani vóru beltini einans fest í tveimum stöðum, men skjótt var komið fram til tað beltið, sum vit nýta enn í dag, nevnliga belti, sum er fest í trimum stöðum. Seinni eru beltini gjord lættari at nýta, og ein hin tydingarmesta uppfindingin í hesum sambandi er óivað fjóðursnældan, sum sjálvvirkandi vindur bilbeltið upp, tá ið tað ikki verður nýtt. Annars heldur fjóðursnældan beltið tætt at kroppinum og neyðugt er ikki at stilla longdina á tí, tá ið fólk av ymiskari stödd nýta tað. Og sum vit øll vita, so læsir snældan einans, um rykt verður harðliga í beltið

Í stuttum kann sigast, at higartil er eingin einstök trygdarútgærd uppfunnin, sum ger stórri mun enn bilbeltið. Staðfest er, at helvtin av teimum, sum hava latið lív í ferðsluni og ikki nýttu bilbelti, vildu verið komin frá vanlukku við livinum, um tey nýttu bilbelti. Sama er galdandi fyri tey, sum hava fingið álvarsligar skaðar í ferðsluvánlukku - trygdarbelti minkar um skaðarnar við 50%.

Endamálið við hesum orðum er eittans, at gera tað greitt, at tað er altið tryggast at binda seg í bilbelti, tá ið koyrt verður í bili. Tað kann vera spurningur um lív ella deyð!

Minst til - hóast tú hevur skund - at spenna bilbeltið tekur bert fá sekund.



Jens Kristian Vang