

MOTOR & SPORT

TÍMARIT UM BÍLA, MÓTORHJÓL, VÉLSLEÐA, BÁTA & MÓTORSPORT



Nissa Juke - Rally - Drift - Bílasýning - Bátar - Torfæran - Auto X

EIGUM ÖFLUGAR
BENSÍNDÆLUR,
OLÍUDÆLUR &
HÁPRÝSTIDÆLUR



EIGUM ÖFLUGAR
BENSÍNDÆLUR,
OLÍUDÆLUR &
HÁPRÝSTIDÆLUR

Jákó Véla og Efnavörur

Fyrir bíla, tæki og verkstæði

Sími: 5641819

Jákó/isaco

Auðbrekka 23

200 Kópavogi

Sími: 564-1819 / 565-7744

Gsm: 892-9204

Jako@jako.is

www.jako.is

JÁKÓ Háprýstidæla

Þriggja fasa, 16 ltr./mín 200 BAR

Afkastamikil og endingargóð dæla.

JÁKÓ Sandblásturskassar



JÁKÓ Partapvottavélar



Jákó Eldsneytisdælar

Flutningsgeta 40 – 50 ltr./m

Fyrir 12 og 230 W

Efni sem virka!

Bílapvottaefni



Bón & Bílapvottur



Sýruvask



Tjörhreinsi



Höfundar efnis.

Björn Kristinnsson

Bogi Baldursson

Haukur Svavarsson.

Hálf dán Sigurjónsson.

Jón Loftsson.

Magnús Þorgeirsson

Myndir:

B&B Kristinnsson

Díana Bryndís

Hálf dán Sigurjónsson

Jón Loftsson

Magnús Þorgeirsson

Mótorsport-photos.net

Grafík:

Halldór Már Aðalsteinsson.

Prófarkalestur:

Díana Bryndís

Sigtryggur Harðarson

Magnús Þorgeirsson

Vefstjóri:

www.motorogsport.is

Árdís Pétursdóttir.

Útgefandi:

Mótor & Sport ehf, Laufbrekku
24 Kópavogur

Kt: 470213-0270

S: 564-2811/897-1429/772-
0429

E-mail: [motorogsport@
motorogsport.is](mailto:motorogsport@motorogsport.is)

Ritstjóri og Ábyrgðarmaður:

Hálf dán Sigurjónsson.

**Mótor & Sport tekur enga
ábyrgð á villum í texta
auglýsinga sem birtast í
blaðinu.**

Júlí blað Mótor & Sport hefur þá litið dagsins ljós!

Þetta blað verður fjölbreytt að vanda og verður umfjöllun um Shell Bíladaga með myndum og úrslitum af þeim fjölmörgu greinum sem þar var keppt í.

Þá verðum við með myndir af landsmóti Fornbílaklúbbsins sem haldið var á Selfossi.

Myndir frá annari umferð Íslandsmótsins í Kvartmílu, Kaffi Króks sandspyrnu Bílasklúbbs Skagafjarðar verða gerð skil, og síðan verður Nissan Juke í bílaprófun.

Þá er fjallað um Bátamessu og smá fræðslugrein um utanborðsmótora og skrúfur.

Í næsta blaði verður síðan meðal annars fjallað um “King of the Street” götubílaspyrnuna sem haldin verður á Kvartmílubrautinni laugardaginn 13. júlí ef veður leyfir, en síðustu ár hefur þetta verið stærsti viðburðurinn á hverju sumri hjá Kvartmíluklúbbum. Þá verður meira af mótorhjólum og staðan tekin á akstursklúbbum sem lífga upp á göturnar á sumrin með bílum og mótorhjólum.

Við þökkum góðar viðtökur á síðustu blöðum og minnum á að heimasíðan okkar: www.motorogsport.is er komin í loftið, en það er ennþá verið að snyrta hana til og koma efni inn á hana, en allar ábendingar um skemmtilegt efni eru vel þegnar.

Svona að lokum er skemmtilegt að segja frá því að Krúser klúbburinn hefur hafið þá nýbreytni að vera með ljósmyndasýningar í félagsheimili sínu að Höfðabakka 9.

Þennan mánuð er það hún Elva Hrönn sem sýnir ljósmyndir sem hún hefur verið að taka af bílum í félagsheimilinu og hvetjum við alla til að kíkja á þessa sýningu sem er opin á fimmtudagskvöldum út þennan mánuð.

Með bestu kveðju.

Hálf dán Sigurjónsson.





Nissan Juke



„Tíminn líður hratt“ sagði skáldið og fjöldi orðatiltækja og málshátta segja hið sama. Þetta á þó ekki við hjá BogL, því á Nissansvæði heimasíðu fyrirtækisins má lesa, að Nissan Juke sé byggður á tilraunabílnum Qazana, sem frumsýndur var í Genf í fyrra og hafi þar vakið töluvert umtal. „Í fyrra“ var að vísu í mars 2009, en þetta með umtalið passar svo sannarlega. Qazana var ákaflega óvenjulegur og framúrstefnulegur í útliti og þó Juke víki í útliti ekki nærri eins langt frá hefðbundinni hönnun, þá er hann samt algerlega einstakur í útliti og líkist engu öðru. Alla vega ekki í bílaheiminum. Ef flett er upp á umsögnum bílablaðamanna hér og þar um heiminn er enginn skortur á líkingum. Froskur, Homer Simpson og krókódíll eru t.d. þar á meðal.

Kántrísöngvarinn Johnny Cash söng eitt sinn lag, sem nefnist „One piece at a time“, sem segir frá starfsmanni í bílaverksmiðju, sem stal heilum Cadillac smátt og smátt, „one piece at a time“ á mörgum árum og endaði uppi með einhvern hundljótan óskapnað, þegar hann loks setti bílinn sama, því hlutirnir voru úr fjölmörgum árgerðum og pössuðu því illa saman. Mér kom þessi texti í hug þegar ég sá Juke fyrst, því mér fannst hann líta út eins og hitt og þetta hefði verið valið af handahófi á bodyhlutalagernum og því svo komið með einhverjum hætti í eina heild, því þegar horft er á bílinn er erfitt að greina nokkra heildarhugsun í útlitshönnuninni.

Hönnun og útlit

Hættum nú allri þessari neikvæðni og aulabröndurum og lítum á málið frá annarri hlið. Oft heyrir maður að bílar nú til dags séu allir meira og minna eins og erfitt sé að greina einn frá öðrum. Hvort sem menn eru sammála því eða ekki, þá dylst engum, að Nissan Juke er engum líkur. Það þarf kjark til að framleiða bíl, sem er svo óvenjulegur og slíkt hefur bílasmiðjum reynst mis farsælt í gegnum tíðina. Sumir eru einfaldlega ljótir (AMC Pacer og Fiat Multipla koma upp í hugann) en ná samt hylli kaupenda, meðan aðrir „floppa“ gjörsamlega. Spurningin, sem svar fæst ekki við fyrr en óvenjulegur bíll hefur verið á markaði í einhvern tíma, er hvort bíllinn nái að vera svo töff, að menn kaupi hann þrátt fyrir óvenjulegheitin, eða hvort hann þyki svo ljótur að enginn vilji kaupa hann. Lengri tími leiðir svo í ljós, hvort bíllinn gleymist einfaldlega eða greypist í minni fólks og þá annað hvort fyrir að vera svo ljótur að eftir er tekið eða fyrir að vera svo óvenjulegur að það er töff. Hver örlög Jukesins verða er engin leið að spá um, en Nissan á allavega hrós skilið fyrir áræðnina.

Nissan Juke er óvenjulegur fyrir fleira en útlitið. Hann passar eiginlega hvergi í hefðbundna flokkun bíla. Þegar horft er á hann dettur manni fyrst í hug jepplingur, frekar hár og veggæð meiri en hefðbundins fólksbíls. Þegar málbandið er dregið fram kemur á óvart að hann er mun minni en manni sýnist, einingis 416 cm á lengd og þó hann líti út eins og jepplingur er hann ekki fjórhjóladrifinn. Hann er því eiginlega bara smábíll, sem lítur út fyrir að vera eitthvað allt annað.



Innanrými

Innanrými Jukesins sýnir þennan sama vanda við að setja hann í hefðbundna flokka

Farangursrými

er ekki stórt, en umhverfi ökumanns, setstaða og útsýni úr bílnum minnr á jeppling. Aftursæti er rúmgott og vel boðlegt fullvöxnum. Auðvelt er að ganga um bílinn og hæð hans gerir að verkum að maður sest þægilega inn í hann. Ökumannssætið virkar ekkert of vel á mann í fyrstu, setan er í styttra lagi og ekki er hægt að draga stýrið að sér, en með því að dunda svolitla stund við að finna bestu stöðu sætisins þá fer bara vel um mann, og í ljós kom, að maður þreytist ekki á langsetu undir stýri. Öll stjórnþæki og mælar eru með hefðbundnum hætti og umgjörð og frágangur með ágætum. Hér er sko engin framúrstefna í hönnuninni, nema hvað á miðjustokki undir útvarpinu er skjár, sem ég get ekki með nokkru móti skilið hvað er að gera þarna. Hér eru alls konar ljósastikur, sem sýna mér til dæmis hve sparlega ég fer með eldsneytið og ýmislegt annað, m.a.s. þyngdarhröðunarmæli sem sýnir á mynd þá krafta, sem virka á bílinn í beygjum og við hröðun og hemlun, svona eins og er í hægra horninu á sjónvarpsskjánum þegar við horfum á Formúluna. Upplýsingar þessar eru náttúrulega algerlega tilgangslaugar, en jafnvel þó ég hefði á þeim áhuga er staðsetning skjásins þannig, að engin leið er að horfa á hann og fylgjast með veginum samtímis. Það er eins og einhver hafi fattað, þegar innréttingin var tilbúna að í henni væri ekkert óhefðbundið og þessu því hent þar inn svona rétt til að innanrýmið væri ekki algerlega hefðbundið.

Ég saknaði stokks milli sæta en þar eru þó glasahaldarar og hanskahólfir er gríðarlega stórt, eitt það dýpsta sem ég hef séð lengi. Ein leiðindi: Hljómtækin eru með þeim lélegustu sem ég man eftir. Útsýni úr bílnum er mjög gott. Billinn er nefstuttur og stór framljósinn, sem teygja sig upp á frambrettin sýna manni glöggt hvar framhornin eru og bíllinn er mun styttri en manni finnst svo auðvelt er að staðsetja hann. Að auki er beygjuradíus bílsins lítill, svo hann er ákaflega lipur í innanbæjarsnattinu og m.a.s. í bílastæðahúsum. Fjarlægðarskynjarar eru engir engir og næstum óþarfir vegna þess hve góða yfirsýn maður hefur yfir umfang bílsins.

Vél og akstur

Nissan Juke er búinn 1600 cc bensínvél upp á 117 hestöfl og sjálfskiptingu, eða þannig. Man einhver eftir hinum hollenska DAF, sem sást hér á sjöunda áratugi síðustu aldar og skartaði reindrifi? Volvo notaði síðar svipaða hönnun í 340 bílunum. Hér er sama hugmynd á ferðinni, þó mikið hafi hún verið betrumbætt. Í stað gírkassa, með svo og svo mörgum gírum með föstum gírhlutföllum er gírhlutfallið síbreytilegt, enda kallar Nissan skiptinguna „Continuously Variable Transmission“ (CVT). Búnaðurinn er ákaflega einfaldur og samanstendur, með mikilli einföldun, af tveim trissum tengdum með reim, sem breyta ummáli sínu stöðugt eftir álagi þannig, að annað minnkar en hitt stækkar að sama skapi. Hugmyndafræðin á bak við þetta er, að ávalt sé notast við hentugasta gírhlutfall





á hverjum tíma og bíllinn getur því aldrei verið í of háum eða of lágum gír. Þetta geta lesendur svo kynnt sér nánar á netinu ef þeir vilja. Bensínvél af þessari stærð í samvinnu við sjálfskiptingu hefur aldrei verið mitt uppáhald, en ég er sáttur við þessa samsetningu. Bíllinn er ekki hávær nema þú þenjir vélina og þó hröðun sé heldur af skornum skammti er hún fullnægjandi í innabæjarakstri en óþarflega lítil til framúraksturs á þjóðvegum.

Hegðun bílsins á vegi kemur mjög á óvart. Stýri er nákvæmt og fjöðrun hans er tær snilld. Bíllinn er ekki of stinnur og ekki of mjúkur, en samt hallast hann lítið í beygjum og fer óvenju létt með ójöfnur í malbikinu og virkilega vonda malarvegi. Hraðahindranir virka ekki á þennan bíl. Ég reyndi að keyra hann á óhóflegum hraða yfir allar gerðir þeirra sem ég fann og hann kvartaði aldrei. Malarveginn var hægt að keyra af öryggi og rásfesta bílsins var slík, að maður hélt stundum að hann væri fjórhjóladrifinn, sem hann er ekki. Hér var einfaldlega gaman og manni datt í hug að hér væri kominn flottur rallybíl fyrir byrjendur. Veghljóð er lítið á þessum vonda vegi og hann lemur grjóti lítið upp í hjólaskálarnar. Ef maður keyrir síðan eins og ætlast er til þá er þetta hinn ljúfasti farkostur. Hann einfaldlega fer vel með mann við allar þær aðstæður, sem ég fann.

Niðurstaða

Það er ekkert við þennan bíl, sem ég er ósáttur við nema skottrýmið, vélaraflið og hljómtækin. Allt annað er fínt og tvo hluti er ég virkilega ánægður með. Það er annars vegar fjöðrunin og hegðun bílsins í akstri og hins vegar lipurleiki bílsins í þrengslum hvers konar. Þessir tveir kostir eru svo stórir í mínum huga, að ég mundi ekki láta áðurnefnda galla fæla mig frá þessum bíl. En hver kaupir svona? Lítil bíll, hátt byggður, þægilegur í allri umgengni með lítið farangursrými á fjórar milljónir. Fyrir eitthvað minni pening færðu fólksbíl, sem gerir allt það sama nema að vera hátt byggður og því ekki eins þægilegur í umgengni. Fyrir þó nokkuð meiri pening færðu lítinn jeppling sem gerir allt þetta auk þess að hafa stærra farangursrými og vera fjórhjóladrifinn. Eins og alltaf, þá er þetta spurning um hvaða þarfir bíllinn á að uppfylla. Nema mann langi einfaldlega í óvenjulegan bíl, bíl sem er engum líkur í útliti. Þá er þetta bíllinn og ekki skemmir fyrir að hann er stórgóður í akstri. Ég gæti alveg hugsað mér að nota Nissan Juke sem hversdagsbíl, jafnvel þó mér finnst hann hundljótur.

Vinum fyrir öll tryggingafélögin

534-2000



BESTIR FYRIR BÍLINN ÞINN

Lyngás 12 Garðabæ

Duftlökkum



felgur, stuðara o.fl.

- Verndar gegn tæringu
- Auðveldar þrif
- Mikið úrval lita

Pólyhúðun
Powder coating

Smiðjuvegi 3 - 200 Kópavogur - Sími 544 5700

www.polyhudun.is

Shell Bíladagar 2013

Við hjá Mótör og Sport skruppum á Shell bíladaga, sem haldnir voru á Akureyri dagana 14-17. Júní, og verður að segja að þetta var hin besta skemmtun.

Undirritaður hafði ekki komið á þessa skemmtun áður, en hafði hins vegar verið við fyrstu götuspurnuna sem haldin var á Tryggvabrautinni 1993.

Okkur er það minnstætt fyrir það, að undir lok þeirrar keppni var komið snjófjúk og lentum við í stórhrið á Öxnadalsheiðinni, á leið heim eftir þá keppni.

En það var aldeilis annað uppi á teningnum núna tuttugu árum síðar. Það var sól og hiti alla dagana og svæðið sem keppt var á, það er aksturssvæði Bílklúbbs Akureyrar, er hið glæsilegasta í alla staði þó svo að það sé langt frá því að vera fullbúið.

Það verður ég að segja, að ég hlakka mikið til að sjá svæðið fullbúið með öllum þeim brautum og möguleikum sem það mun bjóða upp á.



Fyrsta greinin var "Burnout" keppni, sem er eins og flestir vita keppnu um það hver getur spólað sem mest og helst sprengt dekkinn á sínu tæki og voru 17 keppendur skráðir til leiks.

Það var búið að búa til sérstakan pall fyrir burnout og var það Möl og Sandur steypustöð sem steypiti þennan pall nokkrum dögum fyrir Shell bíladaga, Bílklúbbs Akureyrar að kostnaðarlausu og breytti það miklu hvað aðstöðu varðaði.

En það er skemmst frá því að segja, að keppt var í tveimur umferðum og já það er bara best að skoða myndirnar og sjá hvernig keppendum gekk.

1. Sveinn H Friðriksson á Chevrolet Caprice Calssic.
2. Kristófer Danielsson á Ford Ranger.
3. Arnar Már Arnarsson á BMW 540 Touring.



Daginn eftir var komið að þremur greinum.

Fyrst var keppt í Auto-X sem er eiginlega akstur á þrautabraut sem á að klárast á sem skemmstum tíma, en í leiðinni má ekki fella keilur sem eru brautarmörk og ekki láta bílana spóla eða að láta þá skrensa (flatreka) en við svoleiðis fá menn nokkrar sekúndur í mínus.

Þarna voru 6 keppendur skráðir til leiks sem undirrituðum finnst vera full lítið miðað við að þetta er skemmtileg keppnisgrein og allir geta tekið þátt í henni, burtséð á hvernig bíl viðkomandi ekur.

En það var Aron Jarl Hillers á BMW e30 328 Turbo sem sigraði Auto-X á Shell Bíladögum 2013, en annar eru úrslitin hér að neðan.

1. Aron Jarl Hillers BMW e30 328i Turbo
2. Fannar Þór Þórhallsson Porsche 911 Carrera
3. Guðjón Þórólfsson Toyota Celica Gt-4 st205



Þá er komið að “Drift” sem eins og nafnið gefur til kynna gengur út á það að láta bílana “flatreka” í spóli á fyrirfram ákveðinni braut, skipta frá hægri í vinstribeygjur, án þess að láta tækin hætta að spóla, og passa sig síðan á því að rekast ekki í brautarmörk en þá fá menn refsistig sem að síðan eru reiknuð í sekúndur sem bætast við brautartíma viðkomandi.

Það segir sig náttúrulega sjálft, að þessi braut er ekin á tíma og sá vinnur sem hraðast fer og fær þá fæst refsistig.

Eftir því sem Mótór & Sport kemst næst þá er “Drift” ekki viðurkennt mótorsport innan FIA (“Alþjóða Mótorsport sambandsins”) og engar reglur er að finna um það á þeirra heimasíðu (ennþá).

Hins vegar eru bæði til reglur um “Drift í Bandaríkjunum og Japan og er vafalaust notast við eitthvað úr þeim reglum hér heima.

En það breytir því ekki að “Drift” getur verið mjög skemmtilegt á að horfa og mjög spennandi.

Þeir á Shell Bíladögum nýttu plássíð til hins ýtrasta og gerðu braut sem var eins og átta í laginu og þar kepptu allir 13 keppendurnir sem skráð höfðu sig í keppnina.

Það var Þórir Örn Eyjólfsson sem stóð uppi sem sigurvegari í “Drift” þetta árið.

Hér að neðan má sjá röðina í Drift á Shell Bíladögum:

1. Þórir Örn Eyjólfsson BMW 518i
2. Aron Jarl Hillers BMW e30 328i Turbo
3. Sævar Þrastarson BMW m5 Touring



Eftir að “Drift” keppninni lauk tók við græjukeppni, en hún var haldin við bensínstöð Shell og Ak-Inn.

Þarna voru settir upp hávaðamælar sem mældu hversu mörg desibel hljómtæki hvers bíls gætu gefið frá sér, og trúist mér þau voru MÖRG hjá þeim sem voru með fulla bíla af mögnurum og hátölurum.

Það er erfitt að reyna að koma því á prent hvernig þetta var allt en hér eru nokkrar myndir af græjunum sem voru í þessum mögnuðu tækjum.

Átta keppendur voru skráðir til leiks, en það bættist eitthvað við þegar keppni var að hefjast og fengu allir mælingu á sín tæki.





Þá er komið að Götuspyrnunni, en í ár voru 69 keppendur skráðir í þessa vinsælustu grein Shell Bíladaga.

Þar sem spyrnubraut BA er ekki tilbúin ennþá hefur verið notast við stórt og langt plan sem að vel getur hýst þennan viðburð og er mun betra en Tryggvabrautin, sem var þó ágæt.

Það sem kannski helst vantar er grip í starti en starfsmenn Kvartmíluklúbbsins mættu á svæðið með "Track-Bite" sem er hálfgerð límefti sem notað er á Kvartmílubrautina, og sögðu menn við undirritaðan að þeir teldu sig finna mun á startinu eftir að þessu efni var úðað á það.

Keppnin var mjög skemmtileg og margir keppendur og margir flokkar. Kannski var eina vandamálið að það voru stundum full fáir keppendur í hverjum flokk þannig að mikið var um stakar ferðir.

Það skyggði aðeins á keppnina að óhapp varð í tímatökum þar sem mótorhjólamaður rann til á bremsukafla, missti stjórn á hjólinu og datt, en sem betur fer voru meiðsl hans lítil og fékk hann aðhlynningu á sjúkrahúsi Akureyra og fór síðan heim með laskaða hendi.

Að öðru leyti gekk keppnin bara nokkuð vel og voru met slegin, bæði persónuleg og líka Íslandsmet.



4X4

1. X6 Sævar Sölvason – MMC Evo
2. X5 Atli Jamil Ásgeirsson – Subaru Impreza WRX

Trukkar

1. T1 Grétar Óli Ingþórsson – Ford 150 1978
2. T2 Gunnar Björn Þórhallsson – Chevrolet Silverado 2500

Götu hjól 900cc +

1. G+1 Guðmundur „Púki“ Guðlaugsson – Suzuki Hayabusa
2. G+4 Guðjón Ragnarsson – Suzuki GSXR 1000

Götu hjól 900cc -

1. G-9 Ragnar Már Björnsson – Suzuki GSXR 750
2. G-3 Ívar Helgi Grímsson – Kawasaki ZX6R

8 cyl. +

1. 8-4 Ingimundur Helgason – Ford Mustang Shelby GT500
2. 8-8 Ingólfur Arnarson – Chevrolet Corvette C6 2005

8 cyl. Eldri

1. MC7 – Sigurpáll Pálsson – Chevy Nova
2. MC6 – Leonard Jóhannsson – AMC Gremlin 1973

6 cyl.

1. 6-7 Stefán Örn Sölvason – BMW 325i
2. 6-3 Aron Jarl Hillers – BMW E30 328i Turbo

4 cyl.

1. 4-3 Kristján Guðmundsson – Honda Civic Turbo
2. 4-4 Björgvin Freyr Leifsson – Honda Civic B20

Allt flokkur hjóla

1. G+1 Guðmundur „Púki“ Guðlaugsson – Suzuki Hayabusa

Allt flokkur bíla

1. 8-8 Ingólfur Arnarson – Chevrolet Corvette C6 2005



Þá er bara eftir að fjalla um Bílasýninguna sem er orðin hefð á 17. Júní á Akureyri. Eitt sinn var hún undir beru lofti, en nú er hún haldin í glæsilegu knattspyrnuhúsi þeirra Akureyringa, Boganum. Þarna inni voru á þriðja hundrað tæki hvert öðru flottara og öll í “sparifötunum”

Ég ætla nú bara að láta myndirnar tala, en hér að neðan eru úrslit úr kosningu sem fram fór meðal sýningargesta.



Fallegasta mótorhjólið:

1. Honda Goldwing 1999- eigandi Torfi Ólafsson.
2. Harley Davidson Ultra Classic- eigandi Júlíus Helgi Sigmarsson
3. Honda VFR 1200F- eigandi Jóhann V. Norðfjörð

Fallegasta gamla mótorhjólið:

1. Honda CBX 1979- eigandi Baddi Ring
2. Honda CBX ProLink 1982- eigandi Torfi Ólafsson
3. Honda CB750K 1980- eigandi Ólafur Sveinsson

Fallegasti jeppinn:

1. Dodge Ram 47” - eigandi Gunni Rún
2. Land Cruiser FJ40- eigandi Andrés bakari
3. K5 Blaser- eigandi Vilberg Njáll Jónnesson

Verklegasta atvinnutækið

1. Ford. A 4076. Slökkvibíll
2. Farmal Cub. - eigandi Björn Vald.
3. Chevrolet 95. - eigandi Bíla og Tækjaviðgerðir

Verklegasta keppnistækið

1. Chevrolet Corvette C6- eigandi Ingólfur Arnarson
2. Heimasætan torfærubíll. - eigendur Helmó og Þór Þormar.
3. AMC Gremlin- eigandi Leonard Jóhannsson

Fallegasti sportbíllinn:

1. Ford Mustang Saleen- eigandi Brynjar Smári Þorgeirsson
2. Chevrolet Corvette (C6- blár)- eigendur Guðmundur Axel Sverrisson og Aldís Kaernsted Eiríksdóttir
3. Mercedes Benz SLK AMG 32- eigandi Gunnar Pálmi Pétursson

Fallegast breytti fólksbíllinn:

1. Ford Mustang. Boss 1- Eigandi Gísli Árnason
2. Ford Mustang GT (BadAzz)- eigandi Sigursteinn Sigursteinsson
3. Toyota Celica 1987- eigandi Ingi Freyr Sveinbjörnsson

Fallegasti gamli bíllinn:

1. Ford Fairlane 500- eigandi Ómar Sigurbjörnsson
2. Oldsmobile 442- eigandi Eiríkur Ingvarsson
3. Austin Big árg 1939- eigandi Björn Benediktsson

Fallegasti bíllinn:

1. Ford Fairlane 500- eigandi Ómar Sigurbjörnsson
2. Chevrolet Bel Air árg 1955- eigandi Kristján Skjöldal
3. Packard Patrician 400- eigandi Björn Vald.

Við hjá Mótór & Sport þökkum fyrir okkur á Shell bíladögum 2013, og hlökkum til að sjá ykkur aftur að ári.

Sérstakar þakkir til Einars Gunnlaugssonar Formanns BA og Jóns Rúnars Rafnssonar Formanns Fornbíladeildar BA.



Kaffi Króks Sandspyrna



Bíla klúbbur Skagafjarðar er einn af þessum litlu klúbbum sem hefur á einhvern ævintýrlegan hátt náð að halda tvö til þrjú mót á hverju ári með glæsibrag og er þessi sandspyrna engin undantekning. 34 keppendur voru mættir að þessu sinni úr öllum landshornum og var keppt í mjög góðum sandi sem gaf af sér þrjú Íslandsmet. Við hjá Mótör & Sport vorum að sjálfsögðu mætt á staðinn og hér á eftir má sjá afraksturinn af því.

Það sást strax í tímatökum að hér voru mörg öflugustu tæki landsins saman komin og voru tímar eftir því strax í upphafi. Það var samt nokkuð um afföll. Til dæmis þá fór skipting hjá Kristjáni Hafliðasyni, Stimpill brann hjá Magnúsi Finnbjörnssyni og við höfum heyrt að olíudæla hafi gefið sig í Turbo Trölli Guðbjörns Grímssonar. Annars var það toppurinn að sjá Magnús Bergsson taka sitt eigið Íslandsmet í Útbúnum Jeppaflokki og bæta það í 4,06 sek. Sem sagt Kaffi Króks Sandspyrnan var alveg að gera sig og við hjá Mótör & Sport skemmtum okkur sem best.





Úrslit Kaffi Króks Sandspyrnunnar 22 Júní 2013

Unglingaflokkur

1. Sæti U1 Gunnar Helgi Steindórsson
2. Sæti U5 Tóbías Freyr Sigurjónsson

2cyl flokkur

1. Sæti 2/2 Björn Ingi Jóhannsson
2. Sæti 2/1 Björn B. Steinarsson

Fjórhjólaflokkur

1. Sæti FJ4 Birkir Örn Elíasson
2. Sæti FJ6 Ægir Óskar Gunnarsson

Fólksbílaflokkur

1. Sæti F3 Steinunn Lilja

Vélsleðaflokkur

1. Sæti V6 Friðrik Jón Stefánsson
2. Sæti V4 Ólafur Þór Ingimundarson

1cyl flokkur

1. Sæti ½ Gunnar Smári Reynaldsson
2. Sæti ¼ Björn B Steinarsson

Opinn flokkur

1. Sæti OF1 Grétar Franksson
2. Sæti OF5 Þröstur Ásgrímsson

Útbúnir jeppar

1. Sæti ÚJ1 Magnús Bergsson
2. Sæti ÚJ4 Guðni Jónsson

Jeppaflokkur

1. Sæti J2 Gunnar Pálmi Pétursson
2. Gunnar Smári Reynaldsson

Fyrir hönd Team Mótör & Sport.

Hálf dán Sigurjónsson

(Texti og myndir Copyright Mótör & Sport)



Kvartmíla 2. umferð Íslandsmóts



Þegar undirritaður mætti á Kvartmílubrautina í Kapelluhrauni laugardaginn 29. var hálfgerður suddi og allt benti til þess að keppni yrði frestað þann daginn, en eftir smá samtal við veðurfræðinga ákvað keppnisstjórinn að fresta keppninni til kl 17 þann sama dag.

Þetta reyndist skynsamleg ákvörðun, þar sem mjög gott veður var síðdegis, sem endaði í þremur Íslandsmetum.

Grétar Franksson á Dragster með 358cid, 5.8L Chevrolet mótör sem setti met í OF flokki sem er 4,817sek á 142,41 mílu sem gera 227,85km og þá á aðeins 201 metra, þar sem OF bílarnir notast við 1/8 úr mílu.

Ragnar Már Björnsson setti met í G- flokki sem er flokkur mótörhjóna undir 900cc, en Ragnar keppir á Suzuki GSX-R og náði tímanum 10,321sek á 134,73 mílum sem gera 215,56km á 1/4 mílunni(402m)

Guðmundur Guðlaugsson setti nýtt met í G+ flokki sem eru mótörhjól yfir 900cc og var metið 9,693sek á 146,10 mílna hraða en það eru 233,76 km á klst.

Guðmundur keppir á Suzuki Hayabusa 1300cc hjóli.

Næst verður keppt á Kvartmílubrautinni þann 13. Júlí en þá verður hin vinsæla King of the street haldin og er hún nú með breyttu sniði.

Ég hvet alla sem gaman hafa af því að fylgjast með góðri spyrnu að kíkja í Kapelluhraunið og sjá þessa keppni.

Nánari upplýsingar eru á www.kvartmila.is.



Úrslit í flokkunum eru hér:

MC flokkur

1. Auðunn Jónsson
2. Ragnar S. Ragnarsson

TD flokkur

1. Ingimundur Helgason
2. Jóhann Kjartansson

OF flokkur

1. Grétar Franksson
2. Leifur Rósenberg

HS flokkur

1. Bæring Jón Skarphéðinsson
2. Kristján Stefánsson

G- flokkur

1. Ragnar Már Björnsson
2. Adam Örn Þorvaldsson

G+ flokkur

1. Guðmundur Guðlaugsson
2. Ingi Björn Sigurðsson



Kynntu þér þjónustu

Max1 býður fyrsta flokks HRAÐÞJÓNUSTU sem er sniðin að þörfum hins tímabundna bifreiðaeiganda.

Max1 dregur nafn sitt af því að við ljúkum hverjum viðgerðarþætti innan klukkustundar frá því viðgerð hefst.

Þetta gerum við á Max1!



Hjólbarðapjónusta

Láttu okkur skipta um dekkin fyrir þig. Við bjóðum þér gæða hjólbarða á hagstæðu verði frá Nokian og Pirelli.



Demparapjónusta

Eru dempararnir lélegir eða gormarnir brotnir? Endurnýjum dempara og gorma í flestum bílum.



Bremsupjónusta

Eru bremsuklossarnir búnir? Gættu að örygginu. Endurnýjum bremsuklossa og bremsudiska í flestum bifreiðum.



Rafgeymapjónusta

Er rafgeymirinn lélegur? Frí ástandsmæling. Endurnýjum rafgeyma í flestum tegundum bifreiða.



Smurpjónusta

Er komið að smurningu? Við skiptum um olíur og síur og förum yfir bílinn í leiðinni.



Önnur þjónusta

Við skiptum líka um þurrkublöð, perur og setjum rúðuvökva á bílinn.

Renndu við hjá Max1
- ávallt heitt á könnunni

max1.is

max1@max1.is

Reykjavík:

Bíldshöfði 5a, sími 515 7195
Jafnasel 6, sími 515 7193
Knarrarvogur 2, sími 515 7191

Hafnarfjörður:

Dalshraun 5, sími 515 7181
Akureyri:
Tryggvabraut 5, sími 515 7050

MAX1
BÍLAVAKTIN

U Max1 og Vélalands

Vélaland annast bíla- og vélaviðgerðir, almennar og sérhæfðar. Gæði okkar skipta þig máli. Fagleg vinna og traust þjónusta.

Starfsfólk okkar býr yfir mikilli reynslu og tryggir vönduð og góð vinnubrögð í hvert sinn.

Þetta gerum við hjá Vélalandi!



Almennar bílaviðgerðir

Undirvagnsviðgerðir:
hjóla-, fjöðrunar-, stýris- og hemlabúnaður

Rafkerfi:
tölvulestur og greining, rafkerfi og ljósabúnaður

Drifrásarviðgerðir:
kúpling, gírkassi, driföxlar og drif

Þjónustuskoðanir skv. staðli framleiðenda



Vélaviðgerðir

Almennar vélaviðgerðir

Hedd viðgerðir

Tímareima- og tímakeðjuskripti

Túrbínuviðgerðir

Sóthreinsun á brunahólfum

Hreinsun á eldsneytisspísum



Rúðuskipti og rúðuviðgerðir

Skiptum um allar rúður í bifreiðum

Gerum við framrúður

Samningar við tryggingarfélag



**Pantaðu tíma
- lausnir eru okkar fag**

velaland.is

velaland@velaland.is

Reykjavík:

Jafnasel 6, sími 515 7193

Bíldshöfða 8, sími 515 7171

Hafnarfjörður:

Dalshraun 5, sími 515 7181

bílaverkstæði

VELALAND

RC Bílar



Fjarstýrðir bílar koma í ýmsum stærðum og gerðum, rafmagns- eða bensínbílar, jeppar eða götubílar. Algengustu stærðir fjarstýrðra bíla eru 1/10 og 1/8 stærðarhlutfall.

Götubílar (on-road) eru algengastir í 1/10 hlutfalli sem fjórhjóladrifnir rafmagns „Touring bílar“ sem eru mikið notaðir í keppnir, það á bæði við hérlandis og erlendis. Á þessa stærð bíla er mesta úrval aukahluta og einu takmörkin eru ímyndunaraflíð og buddan. Hægt er að skipta um skel bílana og möguleikarnir eru nær endalausir frá skeljum sem eru hannaðar í vindgöngum til þessa að ná sem mestu niðurstreymi til klassískra sportbíla til nýrra framandi sportbíla eða jafnvel venjulegra fólksbíla. Dekk og felgur eru einnig í miklu úrvali, dekk eru fáanleg í ýmsum stíflekum fyrir hitastig eða fyrirhuguðu yfirborði (malbik eða teppi)sem notendur hugsa sér að nota bílana við. Dekk eru einnig fáanleg fyrir Drift og þá eru þau gerð úr mjög stífu gúmmí eða jafnvel úr harðplasti, allt er það spurning hvað hentar fyrirhugðum bíl þá með þyngd eða afli í huga.

Jeppar(off-road) eru fáanlegir í mörgum stærðum, frá 1/24 til ¼ hlutfall og formið getur verið buggy bílar til „Monster-truck“ í anda Bigfoot truckkana. Þetta geta verið hreinræktaðir brautarbílar til bíla sem hugsaðir eru til að hamast í malarhaugum eða til „Rock-crawler“ jeppa þar sem hraði er ekki það fyrsta sem hönnuðunum var í huga. Eins og með götubílana eru möguleikanir nær endalausir í breytingum, dekkirnir eru fáanleg mis gróf eftir fyrirhuguðum jarðvegi og stillingarmöguleikar í fjöðrun bílana í flestum tilvikum miklir þar sem mögulegt er að stilla hjólahalla(cast, camber og toe), mis þýkkar demparolíur og gormar og jafnvel hjólahaf.

Í gengum árin hafa verið virkir klúbbar um flestum landshlutum en stærðsti klúbburinn hefur verið á höfuðborgarsvæðinu með bæði innanhúsaðstöðu og off-road braut.

Þeir sem eru að stunda þetta sport eru flestir fullorðir karlmenn með brennandi bíladellu en það getur einnig verið mjög þroskandi fyrir börn og unglinga að umgangast fjarstýrða bíla og lært þar mikið inná mekkanísma bílana. Einnig er þetta tilvalið „feðga“ sport

Hérlandis er haldnar margar keppnir á ári, þá helst brautarkeppnir fyrir götubíla og einnig jeppa. Einnig er haldnar torfæru að fyrirmynd íslensku torfærunnar.

Notast er við fullkominn talningarbúnað í brautarkeppnunum til að telja hringi bílana og einnig er hægt að sjá nákvæman tíma hvers hrings niður í einn þúsundasta úr sekúndu.

Erlendis eru haldin stór alþjóðleg mót þar sem atvinnumenn í sportinu etja kappi og fjarstýrðra-bílaframleiðendur eru stórir bakhjarlar og jafnvel skipa keppnislið.



DRÁTTARBÍLAÞJÓNUSTA

Flytjum bifreiðar • Opnum læsta bíla



Björn Gíslason

Sími: 892 3450 & 554 0305

Bilverk BA



Þar sem fagmennsku er útanna

BÍLASPRAUTUN
BÍLARÉTTINGAR
BÍLRÚÐUSKIPTI
BÍLRÚÐUVIÐGERÐIR



GAGNHEIÐI 3 · 800 SELFÖSS

© 482 2224 & 899 5424 · Fax 482 2354
bilverkba@simnet.is · www.bilverk.is



Carbas tlf. númer 112



Aðalskoðunar Rallý AÍFS

Fyrsta Rallý keppni sumarsins Aðalskoðunar Rallý Akstursíþróttafélags Suðurnesja var haldið þann 7. og 8. Júní.

Alls voru 19 áhafnir skráðar til leiks og eknar voru 12 leiðir, alls rúmir 106 km.

Veðrið var mjög skemmtilegt til aksturs enda skiptust þar á skin og skúrir eins og sjá má á meðfylgjandi myndum.

Þá voru eknar nokkrar malbiksleiðir sem er ekki algengt í íslenskum rallý keppnum.

En í stuttu máli þá voru það þeir: Henning Ólafsson og Árni Gunnlaugsson á Subaru WRX N4 (gengi N) Turbo sem sigruðu þessa keppni.

Í öðru sæti voru þau: Daníel Sigurðsson og Ásta Sigurðardóttir á Mitsubishi Lancer N4 (Gengi N)

Og í þriðja sæti urðu svo: Þór Líni Sævarsson og Sigurjóns Prastarson á Subaru Impreza Turbo N4 (Gengi N).

Við látum myndirnar tala, en úrslitataflan er hér að neðan.

Úrslit í Aðalskoðun Rallý 2013

	#	Áhöfn Crew	Bíll Car	Tími Time	Í fyrsta To first	Í næsta To next	Refs 1 ^{a)} Pen 1 ^{a)}
1	11	Henning / Árni	Subaru Impreza WRX	59:50			0:00
2	2	Guðmundur / Höskuldur	Subaru Impreza GL	1:00:34	0:44	0:44	0:00
3	3	Baldur / Aðalsteinn	Subaru Impreza	1:00:35	0:45	0:01	0:00
4	5	Sigurður Óli / Elsa Kristín	Toyota Celica	1:01:43	1:53	1:08	0:00
5	6	Baldur Arnar / Hjalti Snær	Subaru Impreza	1:02:02	2:12	0:19	0:00
6	8	Bragi / Guðni Freyr	Subaru Impreza	1:02:40	2:50	0:38	0:50
7	77	Ragnar Þórarinn / Sævar Már	Jeep Grand Cherokee	1:03:55	4:05	1:15	0:00
8	19	Halldór Vilberg / Brynjar	Subaru Impreza	1:04:29	4:39	0:34	0:00
9	20	Sigurður Amar / Brynjar S	Subaru Impreza	1:04:55	5:05	0:26	0:00
10	23	Graham / Graham	Tomcat TTS 100 TVR	1:05:25	5:35	0:30	0:00
11	7	Þórður Guðni / Elvar Smári	Subaru impreza	1:05:56	6:06	0:31	0:00
12	17	Sigvaldi / Skafti	Subaru Impreza wrx	1:05:57	6:07	0:01	0:00
13	24	Williamson / Troup	Tomcat TTS 100 TVR	1:10:40	10:50	4:43	0:00
14	25	Andri / Gustav Adolf	Tomcat TTS 100 TVR	1:14:40	14:50	4:00	0:00
15	22	Sigurjón Árni / Einar Sveinn	Subaru Legacy	1:21:49	21:59	7:09	0:00

Úrslitatafla birt með góðfúslegu leifi AÍFS.



BUICK

CHEVROLET

Jeep

DODGE

Oldsmobile

GMC

Cadillac

PONTIAC

HUMMER

SÉRFRÆÐINGAR Í AMERÍSKUM BÍLUM

HVAÐ GERUM VIÐ?

...Við gerum við ...bíla!

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

motorstilling@heimsnet.is
www.motorstilling.is

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

Mótor
stilling
BIFREIÐAVERKSTÆÐI



KVIKK
ÞJÓNUSTAN

þjónusta þér í hag

5 200 600



Við eigum fyrirbyggjandi pústkerfi í flestar tegundir bifreiða!

Kvikk þjónustan sérhæfir sig í pústþjónustu fyrir flestar gerðir bifreiða.
Um er að ræða viðgerðir og smíði auk þess sem við flytjum inn pústkerfi á góðu verði.

Einnig sinnum við öðrum þáttum bifreiðaviðgerða s.s. bremsuviðgerðum,
undirvagnaviðgerðum, stýrisgangi og fjöðrunarbúnaði

Við leggjum metnað okkar í vandaða þjónustu á góðu verði svo hagkvæmt verði að leita til okkar.

Vagnhöfða 5 - 110 Reykjavík :: Drangahrauni 1 - 220 Hafnarfjörður - Sími 5 200 600 - kvikk@kvikk.is - www.kvikk.is



PÚST



BREMSUR



STÝRISGANGUR



SMUR



BÓKUN Á NETINU



Landsmót FBÍ



Landsmót FBÍ var sett með akstri 150 bíla um Selfoss en þetta er tíunda skiptið sem mótið er haldið á Selfossi. Um 220 bílum var stillt upp til sýningar á laugardeginum og var áberandi meira af gestum á svæðinu en áður enda var frábært verður alla helgina. Dagskrá var að mestu með venjulegu sniði um helgina en áhersla lögð á að hafa mótið fjölskylduvænt. Eftir sýningu bíla er svæðið ætlað félögum og gestum þeirra og er grillið um kvöldið og að þessu sinni var slegið upp smá balli, þar sem Hrafnarnir héldu uppi stuðinu. Smá bílabraut var á sunnudeginum og var þar keppt í karla og kvennaflokki.



TÖLVUVERSLUN OG TÖLVUVERKSTÆÐI

KÍSILDALUR

FRÁ 2005 (ALLTAF Á SÖMU KENNITÖLU)



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



- ALLTAF BETRI

sími: 567-6020 / www.ab.is

Funahöfða 9 - Reykjavík / Njarðamei 1 - Akureyri
Bólafæti 1 - Reykjanesbæ / Sólvangi 5 - Egilsstöðum



ÞARFT ÞÚ AÐ LAGA BÍLINN FYRIR SUMARFRÍÐ? BÍLAÞVOTTUR OG BÓN

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

**BREMSUVIÐGERÐIR - SPINDILKÚLUR
STÝRISENDA - RAFGEYMA - ALLAR PERUR
SMURÞJÓNUSTA OG ÞÚSTVIÐGERÐIR**

ÓDÝR OG GÓÐ ÞJÓNUSTA

OPIÐ FRÁ 10.00 - 22.00 Lokað á Sunnudögum

BÍLAÞJÓNUSTAN BILAÐI BÍLINN

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



MÓTORHJÓLAGEYMAR Í MIKLU ÚRVALI



N1 BÍLAÞJÓNUSTA

440 1100 | WWW.N1.IS

N1

Meira í leiðinni

Heildin Ökumenn

Ökumaður	Keppni:	1	2	3	4	5	Samtals
Henning Ólafsson		10					10
Guðmundur Höskuldsson		8					8
Baldur Haraldsson		6					6
Sigurður Óli Gunnarsson		5					5
Baldur Arnar Hlöðversson		4					4
Bragi Þórðarson		3					3
Ragnar Þórarinn		2					2
Halldór Vilberg		1					1
Sigurður Arnar		0					0
Þórður Guðni		0					0
Sigvaldi		0					0
Andri		0					0
Sigurjón Árni		0					0
Daníel Sigurðarson		0					0
Þór Líní Sævarsson		0					0
Valdimar Jón Sveinsson		0					0
Gunnar Ásgeirsson		0					0

Jeppaflokkur – Ökumenn

Ökumaður	Keppni:	1	2	3	4	5	Samtals
Ragnar Þórarinn		10					10
Andri		8					8

Eindrifsflokkur – Ökumenn

Ökumaður	Keppni:	1	2	3	4	5	Samtals
Henning		10					10
Sigurður Óli		8					8
Sigvaldi		8					8

4×4 Non Turbo – Ökumenn

Ökumaður	Keppni:	1	2	3	4	5	Samtals
Guðmundur Höskuldsson		10					10
Baldur Haraldsson		8					8
Baldur Arnar Hlöðversson		6					6
Bragi Þórðarson		5					5
Halldór Vilberg		4					4
Sigurður Arnar		3					3
Þórður Guðni		2					2
Sigurjón Árni		1					1

Aðstoðarökumaður	Keppni:	1	2	3	4	5	Samtals
Árni Gunnlaugsson		10					10
Höskuldur		8					8
Aðalsteinn		6					6
Elsa Kristín		5					5
Hjalti Snær		4					4

Guðni Freyr	3	3
Sævar Már	2	2
Brynjar	1	1
Brynjar S.	0	0
Elvar Smári	0	0
Skafti	0	0
Adolf	0	0
Einar Sveinn	0	0
Ásta Sigurðardóttir	0	0
Sigurjón Þór Þrastarson	0	0
Björgvin Hermannsson	0	0
Arnar Freyr Árnason	0	0

Jeppaflokkur – Aðstoðarökumenn

Ökumaður	Keppni:	1	2	3	4	5	Samtals
Sævar Már		10					10
Gustav Adolf		8					8

Eindrifsflokkur - Aðstoðarökumenn

Ökumaður	Keppni:	1	2	3	4	5	Samtals
Árni		10					10
Elsa Kristín		8					8
Skafti		8					8

4×4 Non Turbo - Aðstoðarökumenn

Ökumaður	Keppni:	1	2	3	4	5	Samtals
Höskuldur		10					10
Aðalsteinn		8					8
Hjalti Snær		6					6
Guðni Freyr		5					5
Brynjar 4		4					
Brynjar S.		3					3
Elvar Smári		2					2
Einar Sveinn		1					1

Staðan í Íslandsmótinu í Go Kart

Keppandi	Keppni:	1	2	3	4	5	Samtals
Guðmundur Arnarsson		30	30				60
Steinn H. Jónsson		22	24				46
Júlíus Ævarsson		19	17				36
Sigmar H Gunnarsson		15	10				25
Viktor Strange		9	6				15
Örn Óli Strange		10	4				14
Hinrik Wöhler		5	6				11
Ásgeir Elvarsson		3	6				9
Ásgeir Elvarsson		9					9
Gunnlaugur Jónasson		1	4				5
Sindri Hlíðar Jónsson		2					2

Staðan í Íslandsmótinu í Rallý Cross

UNGLINGAFLOKKUR							
Keppandi	Keppni:	1	2	3	4	5	Samtals
Gunnar Karl Jóhannesson		20					20
Ríkharður Már Guðmundsson		17					17
Yngvi Rúnar Högnason		15					15
Alexander Guðmundsson		13					13
Skarphéðinn Aron Kjartansson		12					12
Ásta Valdís Andréasdóttir		11					11
2000 FLOKKUR							
Keppandi	Keppni:	1	2	3	4	5	Samtals
Gunnar Viðarsson		20					20
Sigurður Sören Guðjónsson		17					17
Rúnar Sigurjónsson		15					15
Ásgeir Björn Benediktsson		13					13
4x4 KRÓNA							
Keppandi	Keppni:	1	2	3	4	5	Samtals
Eiríkur Kristinn Kristjánsson		20					20
Valur Freyr Hansson		17					17
Jósef Heimir Guðbjörnsson		15					15

Staðan í Íslandsmótinu í Rallý Cross

SÉRÚTBÚNIR						
Keppandi	Keppni:	1	2	3	4	Samtals
Snorri Þór Árnason		12	20	15		47
Ólafur Bragi Jónsson		20	-	20		40
Guðbjörn Grímsson		6	10	8		24
Ingólfur Guðvarðarson		15	0	6		21
Þór Þormar Pálsson		8	-	12		20
Elmar Jón Guðmundsson		-	15			15
Gestur Ingólfsson		10	4	0		14
Hafsteinn Þorvaldsson		-	12			12
Benedikt H. Sigfússon		2	8	1		11
Bjarki Reynisson		-	-	10		10
Guðlaugur S. Helgason		4	3	0		7
Daníel G. Ingimundarson		0	6			6
Magnús Sigurðsson		0	2	3		5
Hlynur Sigbjörnsson		-	-	4		4
Haukur Þorvaldsson		3	-			3
Ásgeir Björn Benediktsson		-	-	2		2
Eyjólfur Skúlason		1	-			1
Ragnar Svansson		0	1	0		1
Helgi Gunnarsson		0	-	0		0
Hafsteinn Þorvaldsson		0	-			0

Staðan í Íslandsmótinu í Kvartmílu

TD/

Keppandi	Keppni:	1	2	3	4	Samtals
Ingimundur Helgason		95	116			211
Jóhann Kjartansson		52	100			152
Ólafur Kjartansson		53	74			127
Ingólfur Arnarson		121	0			121
Ómar Norðdal		74	0			74

MC/

Keppandi	Keppni:	1	2	3	4	Samtals
Auðunn Jónsson		15	116			131
Ragnar S Ragnarsson		0	95			95
Björn Gíslason		10	74			84

HS/

Keppandi	Keppni:	1	2	3	4	Samtals
Kristján Stefánsson		10				10
Bæring Jón Skarphéðinsson		10				10

OF/

Keppandi	Keppni:	1	2	3	4	Samtals
Grétar Franksson		116	116			232
Leifur Rósenberg		93	95			188
Harry Þór Hólmgerrisson		74	74			148
Finnbjörn Kristjánsson		75	0			75

mótinu í Torfæru

GÖTUBÍLAR

Keppandi	Keppni:	1	2	3	4	Samtals
Jón Vilberg Gunnarsson		20	20	20		60
Steingrímur Bjarnason		12	15	12		39
Ívar Guðmundsson		15	12	10		37
Eðvald Orri Guðmundsson		8	8	15		23
Sævar Már Gunnarsson		10	10			20
Sveinbjörn Reynisson		6	-	8		14



Bátamessa Landsbjargar



Bátamessa Landsbjargar hefur verið árlegur viðburður sem fyrst var haldin af Björgunarsveitinni Ársæl og var haldin í bátastöð sveitarinnar á Seltjarnarnesi, síðan hafa HSSK (Hjálparveit Skáta í Kópavogi), Björgunarfélag Hafnarfjarðar, Björgunarsveit Suðurness ásamt Björgunarsveitinni í Sigurvon í Sandgerði og svo á síðasta ári voru það Björgunarfélag Akraness og Björgunarsveitin Brák í Borgarnesi sem héldu Bátamessuna, en snúum okkur þá að nútíðinni og heyrum ferðasögu áhafnar Þórðar Kristjánssonar sem skráð er af Magnúsi Þorgeirssyni.

Við lögðum af stað sjóleiðina úr Reykjavíkurhöfn 3 félagar úr Björgunarsveitinni Ársæli þann 17 maí síðastaliðin á björgunarskipinu Þórði Kristjáns. Áætlanin var að sigla á Rif og gista þar um nóttina. Sjórinn var spegilsléttur yfir Faxaflóann og veðrið eins og best getur orðið, sól og logn. Við gátum siglt á fullri olú gjöf mest alla leiðina á sjálfstýringunni.

Það var svo ekki fyrr en við vorum komnir á móts við Arnarstapa á Snæfellsnesi þegar veðrið fór að breytast til hins verra og sjólag sömuleiðis. Þegar við vorum komnir fyrir Snæfellsnesið vesnaði veður enn frekar og reyndi á hæfileika skipstjórans, restina af leiðinni sigldum við á 6-8 sjómílna hraða sem fyrr segir í miklum öldugangi til Ólafsvíkur þar sem tekin var olía og haldið til Rífs þar sem menn tóku land og fengum við gistingu í glænýju björgunarsveitahúsi Lífsbjargar.

Nú skal farið örlítið aftur í tíma þegar við sigldum í þessari einmuna veðurblíðu yfir Faxaflóann og sigldum meðfram ströndum Snæfellsnes að fuglalífið í björgunum var mikið og dásemdar sýn sem ekki birtist mönnum séð frá landi.



Nú snúum við okkur aftur að raunverunni sem birtist okkur daginn eftir, þegar út var gáð mátti sjá að úti var kominn haugasjór og áætluninn var að sigla í Stykkishólm.

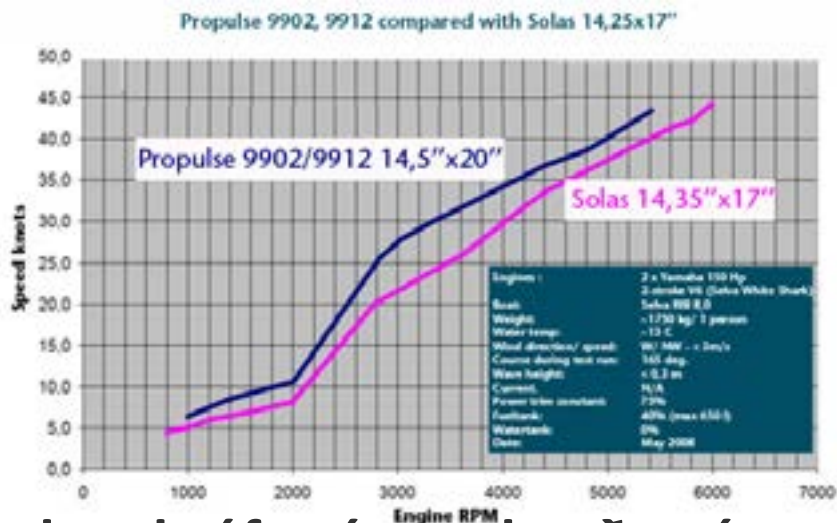
Við lögðum af stað um 8 leitið að morgni í samfylgd með björgunarskipinu Björg og harðbotna slöngubát frá björgunarsveitinni Lífsbjörg. Ferðin frá Rífi til Stykkishólms gekk ágætlega og silgðum við í halarófu á eftir Björgunarskipinu Björg en það var ekki fyrr en við vorum komnir í Helgafellssveitina sem við gátum siglt á fyrir fullu vélarafl í höfn í Stykkishólmi og tókum við land um kl 11.

Í höfninni í Stykkishólmi voru þegar komnar fleiri björgunarsveitir sem höfðu valið að fara landleiðina með báta sína og þetta árið sáu björgunarsveitin Berserkir um bátamessuna. Við silgðum um eyjarnar í grennd við Stykkishólm allan daginn, meðal annars var farið inni Hvammsfjörð þar sem gríðarlegur straumur og getur verið allnokkur hæðarmunur ofan við strauminn heldur en neðan við straum, þarna reyndi á skipsstjóran bátanna hvort heldur sem um var að ræða slöngubáta eða harðbotna slöngubáta og þar kynntust flestir nýrri reynslu því hvergi á landinu finnst annar eins straumur. Áætlunin var að fara út í Flatey á Breiðafirði en því var flautað af vegna veðurs.

Eftir siglingarnar um eyjarnar var farið í land þar sem félagar í Berserkir buðu uppá grillaða hamborgara með frönskum og gosi, menn og konur tóku vel til matar síns enda mikið búið að ganga á yfir daginn, milli mála var svo rætt um viðburði dagsins og hvað helst hefði staðið uppúr og hvað menn hefðu lært af siglingunum og þeim verkefnum sem lagt var fyrir.

Bátamessuni var svo slitið um kvöldið og skipt var um áhöfn á Þórði sem sigldi daginn eftir til Reykjavíkur og er það allt önnur saga sem kannski verður sögð síðar.





Propulse skrúfur á utanborðsmótora.



Þetta er fyrri hluti greinar þar sem við munum kynna okkur hvað liggur að baki hönnun og efnisvali við framleiðslu þessarar bátaskrúfa, seinni greinin sem mun koma í næsta blaði verðum við með niðurstöður úr prófunum sem við munum gera.

Við efnisval var litið til hinna ýmsu efna bæði plast, ál og stál litið var á kosti og galla hvers efnis fyrir sig og eins hvaða eiginleika þau gefa til að knýja bátana áfram og hvaða áhrif þau hafa á lífríkið okkar, jú því að í dag þá verðum við að hugsa úti í alla mögulega og ómögulega þætti.

Ál hefur verið notað í bátsskrúfur í langan tíma og er algengasta efnið í bátsskrúfum í dag, það er létt efni gott að vinna það og hefur langan endingartíma hinsvegar eru þó nokkrir ókostir sem fylgja álskrúfum og þær helstu að þær tærast og valda tæringu í öðrum vélarhlutum sé ekki passað uppá fyrirbyggjandi aðgerðir eins og endurnýjun á zink stautum, einnig er ál mjúkt þannig að þegar vél er keyrð undir álagi þá ganga blöð bátsskrúfunnar í bylgjum sem aftur leiðir til minni hraða á bátnum, einnig að ef bátsskrúfa skemmist þá þarf að skipta um alla skrúfuna eða láta gera við hana sem er kostnaðarsöm aðgerð.

Stálskrúfur (rústfrjár) eru mikið notaðar þar sem menn vilja nýta allan kraft vélarinnar því kosturinn við stálsskrúfurnar er að þær ganga ekki í bylgjum eins á álskrúfurnar og því mun sterkari, hér er einnig heldur minni tæringarhætta og því álitlegri kostur en álskrúfurnar hinsvegar eru þær 3 – 4 sinnum dýrari í innkaupi heldur en álskrúfurnar, einnig er verra að gera við þær ef þær skemmast og þarf í flestum tilvikum að senda þær erlendis.

Eftir að hönnuðir Propulse höfðu skoðað þessa hluti og þar sem þeir eru sérfræðingar í notkun plastefna þá skoðuðu þeir hvað hægt væri að gera, markmiðið var að hafa eiginleika stálskrúfna í styrkleika og nýtingu þess afls sem eru á bátunum, verð á við álskrúfu og lágmarka tæringarhættu og möguleikann á því að vera með breytilega stigningu (auking stigning eða minnkun getur aukið hraða báts um allt að þrjár sjómílar) og lækkað kostnað við viðgerðir ef óhapp kemur fyrir.

Það sem þeir komu upp með var bylting í skrúfumálum því það sem kom frá þeim var marg samsett skrúfa sem hægt er að breyta auðveldlega á milli vélagerða, fjögur skrúfublöð sem hægt er að skipta út ef skemmast, hægt að still stigningu um fjögur bil, kostar aðeins meira í upphafi heldur en þriggja blaða skrúfa en kostnaður við aukablöð er aðeins um ¼ af nýrri álskrúfu og það koma 4 blöð í pakkanum, styrkur plasticsins er nær styrk stálsins og því ganga blöðin ekki mikið í bylgjum undir álagi, tæringarhætta er mun minni en með stálskrúfum og því besti kosturinn gangvart náttúrunni okkar.

Meðal þeirra sem nota Propulse skrúfur er Björgunarsveit Suðurness á báti þeirra Njörður en það verður gaman að sjá hvernig útkoman verður í prófunum okkar í næsta blaði.

prolong

SUPER LUBRICANTS



PROLONG AFMT FORMÚLAN

inniheldur ekki plastefni svo sem PTFE resins (Teflon), grahite molybdenum, disulfite eða önnur efni sem geta verið skaðleg og byggst upp í vélum.



PROLONG AFMT FORMÚLAN

er oliugrunnur sem er sérhannaður til að blandast saman við vélarolíur. Hvort um er að ræða glussa-kerfi, gírbox, gírkerfi og skiptir ekki máli hvort um ræðir náttúruolír eða gerviolír. Þessa sérleyfisvöru skal forðast að bera saman við venjuleg "bætiefni".

PROLONG AFMT formúlan

eykur endingu oliunnar og virkni hennar á vélina með verndarlagi sem minnkar hita, mótstöðu og slit og gefur hámarksþjöppu og hestaflafjölda.

- Má blanda við allar vélarolíur, einnig við tvígengisolíur og aðrar gerviolíur.
- Minkar mótstöðu, hita og slit.
- Eykur orkusparnað og minnkar þústmengun.
- Gefur léttari kald-ræstingar með nánast engu sliti.
- Hjálpar að halda hámarks þjöppu og hestaflafjölda.
- Hjálpar að verja vélina gegn olíu eða vatns missi.



prolong
SUPER LUBRICANTS

SALA - DREIFING

Sími: 660 8901

Netfang: jon@prolong.is

WWW.PROLONG.IS

20% MINNI

bensíneyðsla á 90 en á
110 km hraða.



HAGKVÆM BÍLAFJÁRMÖGNUN

Arion banki býður nú kaupleigu og bílalán til að fjármagna bílakaup. Viðskiptavinir í Vildarþjónustu njóta hagstæðra kjara og geta sparað sér töluverða fjármuni.

AÐILD AÐ FÍB

Viðskiptavinir sem fjármagna bílakaup sín hjá Arion banka fá ársaðild að Félagi Íslenskra bifreiðaeigenda. Aðildin felur m.a. í sér neyðarþjónustu allan sólarhringinn, öflugt afsláttarkerfi og lögfræði- og tækniráðgjöf um allt sem lýtur að bílnum.

Á arionbanki.is finnur þú reiknivél sem sýnir með einföldum hætti muninn á þeim valkostum sem í boði eru.

Arion bílafjármögnun auðveldar þér að eignast og reka bílinn þinn á hagkvæman hátt.



 Arion banki