

MOTOR & SPORT

TÍMARIT UM BÍLA, MÓTORHJÓL, VELSLEÐA, BÁTÀ & MÓTORSPOURT.



CHEVROLET VOLT
DACIA DUSTER
VW UP

SAGA CHRYSLER
MUSCLECAR MÁNAÐARINN
LED LJÓÐ BÁTAR OG FLEIRA

FLASS

NÚMER 1 Í TÓNLIST



SINDRI BM
Tónlistarstjóri
FLASS 104,5

GO-KART



LÍTID RACE

- 5 MÍN UPPHITUN
- 5 TÍMATAKA
- 20 HRINGJA KEPPNI
- TÍMAR PRENTAÐIR ÚT FYRIR ALLA

6.900 KR



GO-KART BRAUTIN | GARDABÆ
771-2221 WWW.GOKART.IS

facebook.com/Gokart.is

MOTOR & SPORT

TÍMARIT UM BÍLA, MÓTORHJÓL, VÉLSLEÐA, BÁTNA OG MÓTORSPORT.

Þá er þetta annað tölublað Mótór & Sport orðið að veruleika og viljum við þakka fyrir allar þær hringingar og tölvupósta sem okkur hafa borist.

Miðað við viðtökurnar sem blaðið hefur fengið, er sannarlega þörf á svona blaði fyrir þennan geira, það er fyrir bæði áhugafólk um bíla vélhjóla/vélsleða og bátasport og hins vegar fyrir alla þá sem hafa bara áhuga á að kaupa sér ný tæki og/eða að halda sínum tæjum vel við.

Við munum leitast við að skrifa um nýjungar í þessum málum og halda lesendum okkar upplýstum um hvað er að gersat í því nýjasta.

Í næsta blaði er ætlunin að fara að ræða um komandi sumar og erum við að spá í að kynna þrjá bíla sem við mælum með í sumarferðirnar um landið.

Þá er ætlunin að kynna ferðavagna í blaðinu og erum við að velja bílana með það í huga að þeir geti dregið tjaldvagn eða hjólhýsi hvert á land sem er.

Þá ætlum við að kynna mótorsport bæði á sjó og landi, en okkur bárust ekki myndir af Rally Kross í tæka tíð fyrir þetta blað.

Í næsta blaði byrjar því líka upphitun fyrir mótorsport sumarsins og við ætlum að vera með kynningar í næstu blöðum á þeim klúbbum sem halda keppni og dagatöl þeirra.

Og svona í lokin, ef þið hafið einhverjar hugmyndir að efni í blaðið eða eruð með einhver mál sem tengd eru bílum og öðrum mótorknúnum tækjum endilega sendið okkur póst á: motorogsport@motorogsport.is

Hálfán Sigurjónsson.

Tímaritið Mótór & Sport.

Úrgefandi: Mótór & Sport ehf.

Laufbrekku 24, 200 Kópavogur.

Kennitala: 470213-0270

Vsk: 113087

Ritstjóri og ábyrgðarmaður:

Hálfán Sigurjónsson.

Höfundar efnis í þessu blaði:

Bogi Baldursson

Haukur Svavarsson

Hálfán Sigurjónsson

Ragnar Ragnarsson

Ofl.

Dreifing:

Egilsstaðir

Kristinnur Ólafsson

Akureyri

Jón Rúnar Rafnsson

Prófarkalestur:

Sigtryggur Harðarson.

Bíla- og vélavörur
...sem þola álagið!

Það borgar sig að nota það besta!

FAG TIMKEN	FAG	SKF	SKF
Kúlu- og rúllulegur	Hjólalegusett	Hemlahlutir	Hjörü- og öxullíðir
SACHS Kúplingar- og höggdeyfar	optibelt Viftu- og tímareimar	STYRISSENDAR Stýrisendar og spindilkúlur	FÁLKINN Stofnað 1904 PEKKING REYNSLA ÞJÓNUSTA Suðurlandsbraut 8 • 108 Reykjavík • Sími: 540 7000 www.falkinn.is

Volkswagen Up

Í hinu margumrædda góðæri á síðasta áratug síðustu aldar var áhugi íslenskra bílaáhugamanna á smæstu gerðum smábíla harla lítill. En nú er öldin önnur. Stórhækkað verð bifreiða vegna gengishruns og breytts vörugjaldakerfis, sem byggir á getu bíla til að spúa frá sér koltvísýringi og breyttu kerfi bifreiðagjalda, byggt á hinu sama, auk snarhækkaðs eldsneytisverðs, hefur endurvakið áhuga landans á smábílum. Í dag eru á markaði nokkrir slíkir, sem kosta rétt um tvær milljónir króna, en það telst vera hundódýrt fyrir nýjan bíl eins og efnahagsástandið er, þó svo mörgum þyki eflaust nóg um.

Sá þessara bíla, sem hér er til umfjöllunar er VW Up, sem kynntur var hérlandis seint á síðasta ári. Saga þessa bíls er nokkuð skemmtileg. Hann er fyrst kynntur sem hugmyndabíll á bílasýningunni í Frankfurt 2007, þá með vélina afturí og afturhjóladrif, rétt eins og gamla bjallan á sínum tíma. Frá 2007 og þar til framleiðsla hófst í desember 2011 hafði hönnun bílsins breyst mikið þó svo útlitið væri ekkert ósvipað. Hin endanlega útgáfa VW Up er hefðbundinn framdrifsbíll með þverstæða, eins líters þriggja strokka vél að framan og skilar hún 60 hestöflum. Minnir óneitanlega á fyrstu kynslóð Daihatsu Charade sem var framleiddur frá 1977 til 1983 og mikið var af hér á landi á sínum tíma (þessi með kýrauganu í stað aftari hliðarrúða fyrir þá, sem muna svona langt aftur). Því má kannski segja, að á síðustu þrem áratugum séum við komin í hring, ef við gefum okkur að VW Up og aðrir sambærilegir bílar nái hyllí íslenskra bílkaupenda í dag. En þetta átti aldrei að verða sagnfræðigrein (hver veit nema maður setjist við slík skrif síðar) heldur frásögn af reynsluakstri á téðum VW Up, svo ég held ég reyni að koma mér að efninu.

Hönnun og útlit

Útlit bílsins er ósköp einfalt. Hann er frekar kantaður, nefið stutt, þaklína nokkuð há og hliðarrúður stórar. Manni dettur í hug að við hönnun bílsins hafi útlitið ekki verið aðal atriðið heldur rýmið, þannig að innra rými hafi verið ákveðið fyrst og umbúðirnar síðan teiknaðar utan um það. Svona eins og kallast á ensku „form follows function“ Helsta karaktereinkenni bílsins er nefið, þar sem grillið er brotið upp með nokkuð stórum fleti í lit bílsins, og lóðréttur afturendi. Hann verður líklega ekki kallaður beinlínis fallegur, en ljótur er hann svo sem ekki heldur. Þetta er alla vega ekki bíll sem fær vegfarendur til að snúa sér við á götu.

Innanrými



Að innan er hið sama ráðandi og í útlitinu; ekkert vekur sérstaka athygli. Hér er allt einfalt og íburðarlaust en þjónar ágætlega sínum tilgangi. Rými ökumanns er gott, sæti má hækka og lækka, sem og stýri, en ekki er hægt að

færa stýrið fram og aftur. Ekki er heldur hægt að breyta hæð axlabeledis öryggisbeltanna. Þrátt fyrir þetta fer vel um ökumann og útsýni úr bílnum er einstaklega gott. Aftursætisrými er augljóslega ekkert yfirdrifið en fullorðnir geta vel setið þar í innanbæjarsnattinu, þó ég mundi



kannski ekki velja þann stað ef fara ætti til Akureyrar.

Ég gæti einnig trúað að umfangsmiklir barnabílstólar nútímans rúmist ekkert allt of vel í aftursætinu. Farangursrýmið er stutt en djúpt og rúmar ágætlega venjulegan skammt af innkaupapokum. Mælaborð er einfalt en skýrt aflestrar, engin aksturstölva er í bílnum en hann er þó búinn iPod tengi og CD spilara auk útvarps. Frágangur er þokkalegur og efnisval íburðarlaust. Að framan eru rafmagnsrúður en aftari hliðarrúður eru ekki niðurskrúfanlegar. Útispeglar eru ekki rafstilltir og ekki er ljós í sólskyggnum þó þar séu að vísu speglar. Sem sagt; hér er nánast ekkert sem ekki telst til lágmarksnauðsynja í bíl á okkar tímum.

Vél og akstur

Þegar bílnum er ekið fær maður þessa sömu tilfinningu og við skoðun innanrýmisins. Hér er allt sem þarf, það virkar og er einfalt og þægilegt í notkun, ekkert meira. Enda stóð það líklega aldrei til. Svona bíll er fyrst og fremst áhald til að leysa þörf fólks fyrir að komast milli staða og við smíð hans hafa flestir hlutir, sem gera meira en það verið hunsaðir. Þetta er samt hinn ágætasti bíll að keyra. Aflið er ekkert yfirdrifið, 60 hestöfl þykja ekki mikið í dag, en þegar bíllin vegur einungis um eitt tonn þá er engin þörf á að kvarta. Vélin er að vísu svolítið hávær ef henni er snúið eitthvað að ráði, en ef maður hlýðir hins vegar leiðbeiningum í mælaborði um hvenær skuli skipta um gír til að lágmarka eldsneytiseyðslu þá verður þess aldrei vart. Í staðinn er bíllinn þungur af stað og hröðun lítt æsandi. Svo velur bara hver fyrir sig hvort aksturslagið hentar honum betur. Gírskipting er létt og lipur en gírnir eru einungis fimm. Það er allt í lagi í snattinu, en ef maður hættir sér út úr bænum saknar maður sjötta gírsins. Á 90 km hraða er vélin nefnilega á 2500 snúningum, sem er nokkuð mikið, einkum með tilliti til eyðslu. Svo má auðvitað spyrja sig hvort svona bíl hafi kannski aldrei verið ætlað að skreyta þjóðvegi. Stýri er létt án þess að virka ónákvæmt og fjöðrun er í mýkri kantinum, sem er ósköp þægilegt, en hún ræður ekki vel við að ekið sé af of miklum ákafa í gegnum beygjur eða hringtorg. Bíllinn veltur nokkuð mikið í beygjum en á móti kemur að ójöfnur sem á götunum finnast raska jafnvægi hans lítið.

Niðurstaða

VW Up gerir allt sem heimilistæki þarf að gera. Hann er ódýr, einfaldur í notkun, þægilegur í umgengni og hagkvæmur í rekstri. Hann gerir hins vegar ekkert meira en þetta. Ég er ekki að gagnrýna bílinn eða gera lítið úr honum með þessum orðum, þvert á móti. Þeir sem íhuga kaup á bíl sem þessum eru ekki að leita eftir neinu meiru en einmitt þessu. Vilji menn eitthvað íburðarmeira, fallegra, skemmtilegra, aflmeira... bara eitthvað meira, þá er þetta einfaldlega ekki rétti flokkurinn til að leita í. Þá skoða menn stærri og um leið dýrari bíla. Hér er ekki að finna ýmislegt, sem er orðið nær staðalbúnaður í nýjum bílum, en í raun er enginn vandi að vera án þess alls. Ég mundi alveg nenna að nota þetta. Þetta er einfaldlega lítið, sparneytið og einfalt áhald, sem gerir allt sem þú þarft og kostar lítið miðað við allt annað.



Dacia Duster.

Dacia er bílmerki sem ekki hefur áður sést á íslenskum markaði. Hinn rúmenski bílaframleiðandi Dacia hefur starfað í meira en hálfa öld. Fyrirtækið tók til starfa á sjöunda áratug síðustu aldar og framleiddi aflagðar gerðir Renault bíla, rétt eins og Lada smíðaði gamla Fiat bíla. Eftir fall Sovétríkjanna og uppstokkun allra hluta austantjalds eignast Renault Dacia verksmiðjurnar og hefur síðustu ár verið að baksa við að koma framleiðslu sinni á markað í Vestur Evrópu. Og nú hefur hann borist til Íslands í formi Dacia Duster.

Hönnun og útlit

Er bíllinn fallegur eða ljótur? Eigilega hvoki né. Hann hefur sinn eigin svip án þess að vera sérstaklega framúrstefnulegur, eiginlega tilbrigði við hið hefðbundna. Ég hef á tilfinningunni að markmið hönnuðanna hafi ekki verið að heilla menn með útlitinu en ekki að pirra neinn heldur. Það kaupir hvort eð er enginn svona bíl af ástríðu. Tæknilega hliðin á bílnum er einföld og þrautreynd. Undirvagninn notar Dacia einnig undir fólksbíla fyrirtækisins, en ég nenni ekki að fjalla um enda ekki á markaði hérlandis. Vélin er frá Renault; 1,5 lítra díselvél uppá 110 hö og skilar 240 Nm togi við 1750 snúninga/mín. Drifbúnaður er síðan ættaður úr Nissan Qashqai, fjórhjóladrif eða ekki, allt eftir þörfum. Hægt er að festa bílinn í framhjóladrifi einu saman, festa hann í fjórhjóladrifi eða stilla hann á „auto“ og deilir hann þá afli til afturhjólaнна eftir þörfum á sama hátt og flestir jepplingar og fjórhjóladrifnir fólksbílar gera nú til dags. Sem sagt; hér er ekkert framúrstefnulegt, einungis tiltölulega einfaldir hlutir og þrautreyndir, sem virka. Hvað öryggisbúnað varðar er bíllinn búinn öllum helstu skammstöfunum í þeim efnum; ABS, ASR og ESC, eða á mannamáli; hemlalæsivörn, spólvörn og stöðugleikastýringu. Loftpúðar eru á sínum stað en ekki flýtur bíllinn á þeim ef hann dettur í sjóinn, þeir eru ekki það margir. Ég kíkti á umsögn EuroNCAPS um árekstraprófanir á Dusternum og var útkoman ekki nema í þokkalegu meðallagi.

Innanrými

Umhverfi ökumanns og farþega er ósköp huggulegt. Hönnun þess fylgir sömu formúlu og ytra útlit bílsins; einfalt og gerir allt, sem það á að gera. Hér er ekkert sem heillar mann en heldur ekkert sem fer sérstaklega í taugarnar á manni. Framsæti eru að vísu ekki þau bestu sem ég hef kynnst og ég trúi að ég yrði orðinn svolítið rassþreyttur í Vík og ég mundi ekki vilja keyra bílinn hvíldarlaust til Egilsstaða. Kannski er ég bara orðinn of góðu vanur? Annars fer vel um mann í bílnum í skemmri tíma. Stýri má hækka og lækka en ekki draga að sér, en ég saknaði þess aldrei. Gluggar eru stórir og innanrýmið er bjart. Því fylgir að útsýni úr bílnum er mjög gott og maður er alltaf með



á hreinu hvar öll horn bílsins eru. Hljómtæki eru eins og í öllum bílum, útvarp með geisladiskaspilara ásamt USB og iPad tengjum. Gallinn við þau eru hátalararnir. Mér þætti gaman að vita hvaðan þeir eru komnir því það eru áratugir síðan ég hef upplifað eins lélegan hljóm í bíl. Það dugir vel til að hlusta á fréttirnar en best er að skilja uppáhalds tónlistina sína eftir heima.

Farangursrými er grunnt en langt og vel stórt miðað við stærð bílsins. Aftursætið er gott og bæði fóta- og höfuðrými fullboðlegt fólki í fullri stærð. Dyr opnast vel bæði að aftan og framan svo aðgengi er rúmt. Maður sest beint inn í bílinn, ekki ofan í hann.

Mælaborðið er einfalt og klassískt. Snúninga- og hraðamælir eru stórir og inn í þá eru felld gaumljós margskonar. Lítil upplýsingaskjár er á milli þeirra, sem sýnir allt, sem aksturstölvan býður uppá. Þar er mikilvægastur eyðslumælirinn auk hefðbundinna atriða eins og kílómetramælis, tvöfalds tripteljara og frétta af því hvenær eldsneytið muni klárast. Takkar á miðjustokki eru fáir og einfaldir, ekkert sem ekki þarf. Stílkar við stýri fyrir alla venjulega hluti;), útvarpsstillingar, þurrkur og stefnuljós. Stefnuljósin tísta þegar þau eru á, sem mér fannst leiðinlegt. Eflaust felst í því mikið öryggi, einkum fyrir sjóndapra. Djúpt hanskahólf, hólf í hurðum, enginn miðjustokkur. Eitt og annað gefur þó skýrt til kynna að um ódýran



bíl er að ræða. Efnisval er ódýrt, mikið af hörðu plasti, það vantar ljós við spegilinn í sólskygggninu, það vantar spegil í sólskyggnið bílstjóramegin, það vantar stökk milli sæta til að safna drasli í, það vantar hólf fyrir sólgleraugun.

Vél og akstur

Það fyrsta, sem maður tekur eftir við akstur bílsins er hve lágir fyrstu tveir gírarnir eru. Þetta er næstum eins og að keyra vörubíl. Bíllinn er varla kominn á hreyfingu þegar maður er kominn í þriðja. Enda má auðveldlega taka af stað í öðrum gír og í innanbæjarakstri notar maður fyrstu tvo gírana aldrei nema úr kyrrstöðu. Þetta á sér skýringu. Hugmyndin er, að fyrsti gírinn nýtist við torfæruakstur enda bíllinn ekki búinn lágu drifi. Þetta á að koma að einhverju leyti í staðinn fyrir það. Vélin er hávær ef hún snýst eitthvað. Hún togar hins vegar ekkert sérlega vel á mjög lágum snúningi. Undir 2000 snúningum togar hún lítið og hröðun er því hæg og yfir 3000 snúningum skilar hún litlu nema hávaða. Fyrir vikið keyrir maður bílinn eiginlega alltaf milli 2000 og 3000 snúninga. Á því bili togar vélin vel og hröðun er full boðleg Reykvískum umferðarhraða. Úr kyrrstöðu þarf að þenja vélina nokkuð til að svo sé.

Stýri er ónákvæmt og meira svo en í flestum nútíma bílum. Þú hefur mjög takmarkaða tilfinningu fyrir framhjólunum og ef þú kippir létt í stýrið til hliðar á 90 km hraða þá tekur það bílinn nokkra stund að ná fullu jafnvægi aftur. Stýrið er stærsti veikleikinn í aksturseiginleikum bílsins

Fjöðrun bílsins er stærsti kosturinn. Hún er ekki stíf svo bíllinn er svolítið svagur í beygjum, en hún étur holur eins og krakki sælgæti. Þetta hefði þótt afbragðs fjöðrun í gamla daga áður enn Íslendingar uppgötvuðu malbikið eða alla vega áður en það barst upp fyrir Elliðaár. Hún er líka eflaust fín fyrir Vestfirðinga eins og vegirnir þeirra ku vera um þessar mundir. Á vöndum vegi má misbjóða honum þó nokkuð (ekki segja umboðinu). Þetta er svo sem enginn rallybíl, en það er enginn vandi að keyra hann hraðar en skynsamlegt eða holt getur talist, án vandræða. Þú gefst upp á undan fjöðruninni. Á malbikinu er hegðun bílsins hins vegar ekkert til að hrópa húrra fyrir en heldur ekkert til að kvarta yfir. Á þjóðvegahraða í gegnum langa aflíðandi beygju; þetta er ekkert gaman, það er ekkert sport neitt í þessu. Þá lækkaðrðu bara hraðann aðeins og þetta er allt í fína. Þú fengir aldrei mikið af hraðasektum á svona bíl, alla vega ekki á þjóðvegunum. Þér einfaldlega líður ekkert allt of vel með bílinn mikið yfir hámarkshraða. Og er það ekki bara í góðu lagi? Eyðsla. Róleg langkeyrsla um og undir 8, innanbæjarsnatt sama.

Niðurstaða

Þetta er LADA Sport dagsins í dag. Þú borgar rétt rúmlega Golf prís fyrir „jeppa“. Þetta er enginn Golf að keyra, en mörgum er alveg sama. Þetta er þó jeppalegt, og ef þú ætlar að draga eitthvað, t.d. nettan tjaldvagn, þá er þetta fínt. Mér finnst vélin það aflítil, að ég mundi ekki hengja aftan í hann stórt hjólhýsi. Mér er til efs að hann færi þá nokkurn tíma af stað. Og þó; ef þér tækist að böðla honum úr kyrstöðu þá mundi hann örugglega koma hjólhýsinu hvert á land sem er. Vélin togar þegar bíllinn er kominn á hraða. Ég átti satt að segja von á að Dacia Duster færi mjög neðarlega á minn lista yfir sniðuga bíla en eftir aksturinn er ég ekkert sláandi óánægður. Ég er eiginlega bara hæst ánægður. Við verðum nefnilega að passa okkur að muna að þetta er ódýr bíll og skoða hann og meta með það í huga.!

Næsti jeppalegi bíllinn á markaðnum kostar einni og hálfri milljón meira. Þetta er eins og tveggja milljóna smábílarnir á markaðnum; einfalt, hrátt, virkar. Kannski hefðu þeir átt að fara alla leið: sleppa rafmagnsrúðum, álfelgum, öllu glingri og fá enn

ódýrari bíl. Fara alla leið í Löduna. Aðalatriðið er, að þó þetta sé ódýrt og einfalt þá er upplifunin ekki að þetta sé gamaldags. Vissulega eru skálabremsur að aftan gamaldags, en það sér það enginn. Ég er ekki einu sinni viss um að stór hluti kaupenda viti hver munurinn er á skála- og diskabremsum. Ef þú leitar að sæmilega rúmgóðum bíl sem hægt er að ferðast á fyrir sem minnstan pening þá má mæla með þessu með öllum fyrirvörum um endingu, viðhaldskostnað og allt það. Sömu efasemdir á öðrum mörkuðum. Þetta er ákveðin áhætta. Segjum að allt fari á versta veg, endursöluverð verði lélegt. Þú byrjaðir með mun minni pening en aðrir, svo þó afskriftir yrðu hærri í prósentum þá eru það samt færri krónur. Og, ef þú átt bara fjórar milljónir, þá er dýrt að fjármagna það, sem upp á vantar í dýrari bíl. Þetta er farið að hljóma óþægilega mikið eins og söluræða, sem var ekki meiningin. Ég mundi sennilega aldrei kaupa þennan bíl. Hann einfaldlega hentar hvorki mínum smekk né löngunum. Ég þekki hins vegar fullt af fólki sem ég veit að yrði hæstánægt með hann.



HLÖKKUM TIL
AÐ SJÁ ÞIG AFTUR

Bíla-naust hefur opnað á ný. Við erum staðráðin í því að veita bíleigendum enn betri þjónustu en þeir eiga að venjast. Við bjóðum upp á eitt mesta úrval landsins af varahlutum og bílavöru.

Jafnframt bjóðum við breiða línu af olíum, verkfærum og iðnaðarvörum. Við tökum vel á móti þér á átta stöðum á landinu.

Bíla-naust – Gæði, reynsla og gott verð.



STÓRVERSLUN BÍLDSHÖFÐA 9 110 Reykjavík 535 9000	TÆKNIPJÓNUSTA Funahöfða 13 110 Reykjavík 535 9110	SMÍÐJUVEGI 4A 200 Kópavogi 535 9100	DALSHRAUNI 17 220 Hafnarfirði 555 4800	LYNGHÁLSI 13 700 Egilsstöðum 471 1244	FURUVÖLLUM 15 600 Akureyri 535 9085	HRÍSMÝRI 7 800 Selfossi 482 4200	KROSSMÓUM 4 260 Reykjanesbæ 421 7510	www.bilanaust.is
--	--	---	--	---	---	--	--	------------------

Vinum fyrir öll tryggingarfélagin

534-2000



BESTIR FYRIR BÍLINN ÞINN
Lyngás 12 Garðabæ

BÍLRÚÐU
MEISTARINN 
S: 571-1133
3 ÁRA ÁBYRGÐ Á FRAMRÚÐU ÍSETNINGUM
BRM.IS

VINNUM FYRIR ÖLL TRYGGINGARFÉLAGIN
SÉRHÆFT BÍLRÚÐUVERKSTÆÐI MEÐ BÍLASMÍÐAMEISTARA
BRM@BRM.IS BÍLRÚÐUMEISTARINN DALVEGI 18 201 KÖP



DRÁTTARBÍLAÞJÓNUSTA
Flytjum bifreiðar • Opnum læsta bíla

Björn Gíslason
Sími: 892 3450 & 554 0305

SMAÁ
RÉTTINGAR

ALVEG RÉTT - STRAX!
Smíðjuvegi 36 (gul gata) GSM: 895 4644 (Jóhann)

Jeppasýning Toyota

Toyota hélt sína árlegu jeppasýningu í sínu glæsilega nýja húsi við kaupþún í Garðabæ.

Þarna mátti sjá marga af flottustu og vígalegustu Toyota jeppum landsins.

Útsendarar Mótór & Sport voru að sjálfsögðu á svæðinu og mynduðu tækin. ^[1]





EIGUM ÖFLUGAR
BENSÍNDÆLUR,
OLÍUDÆLUR &
HÁPRÝSTIDÆLUR



EIGUM GOTT
ÚRVAL AF
GÓLFSÁPUM OG
HREINSIEFNUM



Vélar og efnavörur sf.

Fyrir bíla, tæki og verkstæði



Sími: 5641819

Jákó/Isaco

Auðbrekka 23

200 Kópavogi

Sími: 564-1819 / 565-7744

Gsm: 892-9204

Jako@jako.is

www.jako.is

JÁKÓ Háprýstidæla

Þriggja fasa, 16 ltr./mín 200 BAR

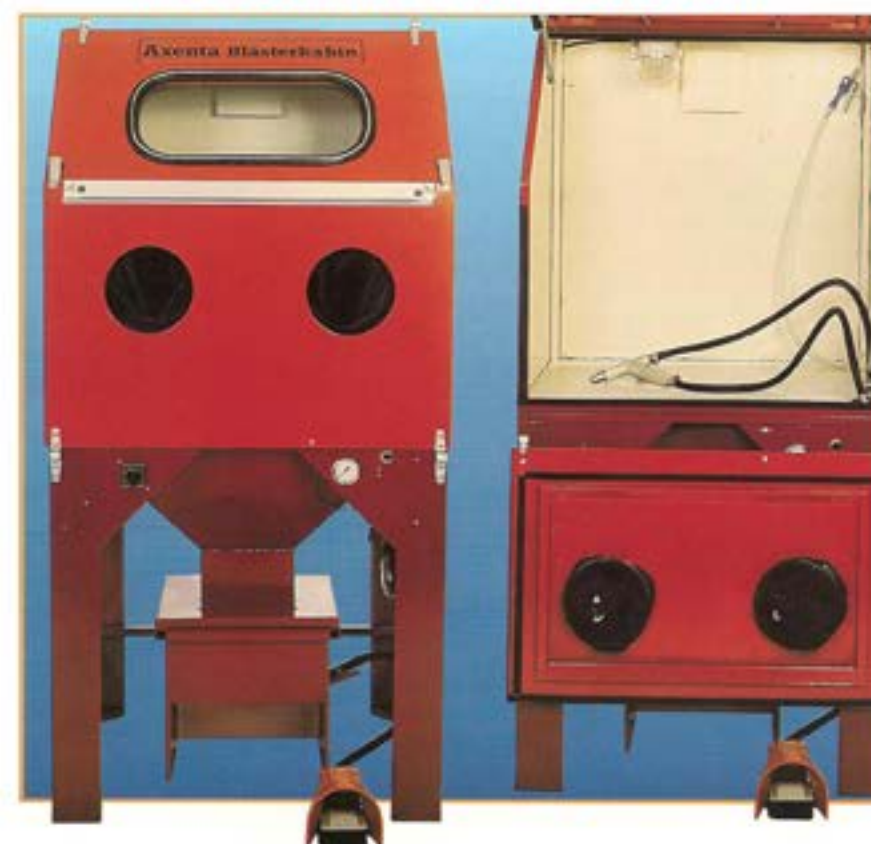
Afkastamikil og endingargóð dæla.

Jákó Eldsneytisdælar

Flutningsgeta 40 – 50 ltr./m

Fyrir 12 og 230 W

JÁKÓ Sandblásturskassar



JÁKÓ Partapvottavélar



Chevrolet Volt

og bræður hans (Opel Ampera í Evrópu, Vauxhall Ampera í Bretlandi og Holden Ampera í Ástralíu eru í raun sami bíllinn með minni háttar útlitsbreytingum) er tímamótabíll. Hér er um rafmagnsbíl að ræða, sem er laus við þann algenga galla rafmagnsbíla að eiga á hættu að verða aflvana einhvers staðar úti í bæ ef ekki er rafmagnsinnstunga við hendina. Almenn sala á Volt hófst í Bandaríkjunum í desember 2010 og vakti hann strax mikla athygli og bílablaðamenn kepptust við að segja álit sitt á gripnum. Í stuttu máli má segja að niðurstaða flestra hafi verið í jákvæðari kantinum þó vissulega hafi menn fundið að einu og öðru, enda hinn fullkomni bíll enn ósmíðaður. Þó General Motors hafi enn einungis sett þessa einu gerð á markað eru fleiri í burðarliðnum, enda segja menn þar á bæ að þetta sé framtíðin. Á hinni árlegu Detroit bílasýningu í janúar sl. var t.d. Cadillac ELR frumsýndur,en hann er tæknilega sami bíllinn (googlið hann, hann er stórglæsilegur). Ótal viðurkenningar og verðlaun hefur bíllinn fengið á síðustu árum og má nefna að hann var útnefndur bíll ársins í Evrópu 2012.

Tækni

Og hvað er svo svona merkilegt við Chevrolet Volt? Hann er í einhvers konar millistærðarflokki, hann er íburðarmikill og vel búinn alls kyns lúxusdóti, hann er óvenjulegur í útliti, í honum eru þrír mótorar (já, í alvöru), útlistanir á tækninýjungum eru svo langar og flóknar að maður botnar ekkert í þeim, hann kostar dálítið mikið af peningum. Allt ofantalið má nota á fjölda annarra bíla, en ég held varla allt í einu, nema hér.

Hægt væri að fylla allt blaðið með útskýringum á tæknilegu hliðinni á bílnum. Það ætla ég hins vegar ekki að gera heldur reyna að skýra hana í sem einföldustu máli. Bíllinn er knúinn rafmagni. Vissulega er í bílnum bensínvél en hún hefur þann starfa að framleiða rafmagn, ekki að knýja bílinn áfram. Bensínvélin vinnur eingöngu ef rafmagnið af geymunum klárast. Gerist það fer bensínvélin sjálfkrafa í gang án þess ökumaður verði þess var, nema hann horfi á ljós og mæla í mælaborði, sem gefa þetta til kynna. Fyrir vikið má segja að hér sé um að ræða hreinan rafmagnsbíl með varaafsstöð. Ef



bílnum er ekki ekið meira en svo að rafmagnið klárist aldrei, þá liggur bensínvélin einfaldlega í dvala. Að vísu rumskar hún sjálfkrafa einu sinni í mánuði, svona rétt til að stirðna ekki og einnig ef bensínið í tankinum er orðið gamalt, þá brennir hún því svo setja megi ferskt á tankinn. Af þessu leiðir, að eldsneytiseyðsla bílsins er nær engin, sé honum ekki ekið of langt í einu. Hver raunveruleg drægni á rafmagni er,er erfitt um að segja; það ræðst af ýmsum þáttum eins og aksturslagi, hitastigi o.fl., en óhætt ætti að vera að reikna með um 40 km á hverri hleðslu. Einungis tekur þrjár og hálfa klst. Að fullhlaða tóma geyma og bílnum fylgja tvö hleðslutæki; eitt til að hengja upp á vegg heima hjá sér og annað minna, sem hvílir í skottinu og grípa má til hvar sem hægt er að komast í samband. Og talandi um hleðslu. Bíllinn getur sagt mér klukkan hvað hann verður fullhlaðinn, en ég get líka sagt honum hvenær ég vil að hann sé fullhlaðinn. Ég stimpla einfaldlega inn klukkan hvað ég hyggist leggja af stað í vinnuna og sting honum svo í samband. Hann passar þá sjálfur uppá að vera tilbúinn, heitur og fínn þegar ég er búinn með morgunkaffið.

Hönnun og útlit



Eins og marg hefur verið sagt og allir vita er útlit bíla, sem og annarra hluta ávallt smekksatriði. Augljóst er þó, að hönnuðir Voltsins hafa stefnt að því að gera bílinn sem nýtiskulegastan í útliti (hvað sem það nú merkir). Alla vega sker hann sig úr fjöldanum á stóru bílastæði. Framendinn reynir allt hvað hann getur að hrópa „Chevrolet“, afturendinn vekur enga sérstakka athygli en hliðarsvipurinn vekur spurninguna „hvað er nú þetta“, ýmist í aðdáunartóni eða undrunar. Og að innan er bíllinn jafnvel enn óvenjulegri að sjá, en meira um það síðar. Það er auðvelt að hugsa sér, að tæknibúnaður bílsins hafi ráðið nokkuð miklu um stærð hans og lögun. Undir vélarhlífinni þurftu að rúmast bæði hefðbundin bensínvél og rafmótorar og einhvers staðar varð að koma fyrir 200 kílóum af rafgeymum. Þeim var raðað eftir bílnum endilöngum í miðjustokk og þversum fremst í farangursrýminu. Þrátt fyrir mótorana þrjá er húddlína bílsins ekkert tiltakanlega óvenjuleg, en rafgeymarnir hafa hins vegar ápreifanleg áhrif á innanrýmið. Miðjustokkur í gegnum allt farþegarýmið er breiður og stór og fyrir vikið eru einungis tvö aftursæti í bílnum; miðjusætið vantar. Það má svo sem segja að engan langi hvort sem er að sitja í því, en ekki er útilokað að menn kynnu að sakna þess af og til. Farangursrýmið er einungis 310 lítrar, en þess má til samanburðar geta að farangursrými í Golf er 350 lítrar. Bíllinn er því ekki eins rúmgóður og stærð hans gefur til kynna, en hann er 4,5 metrar að lengd.

Innanrými



Þegar sest er inn í bílinn er ljóst, að ætlunin hefur verið að skapa umgjörð, sem hæfir bíl í vandaðri og dýrari verðflokkum. Amerískir bílar hafa ekki verið þekktir fyrir vandaðar innréttingar en hér er það ekki vandamál. Efnisval allt og frágangur er með ágætum og yfir innréttingunni er ákveðinn elegans, þó mér hafi þótt skjannahvítur miðjustokkurinn full billegur á að sjá. Allt fyrirkomulag stjórn­­tækja og upplýsingamiðla er hefðbundið, það er allt á hefðbundnum stöðum og hér er allt að finna, sem manni getur dottið í hug af lúxusbúnaði. Útsýni úr ökumannssæti er gott fram á við og til hliðanna,



þokkalegt aftur úr bílnum en hinn svo kallaði blindi punktur er alveg steinblindur. Ef litið yfir vinstri öxlina til að kíkja eftir bíl þá sé ég ekkert nema breiðan póstinn milli hurðanna. Vissulega gæti þetta horft öðruvísi við fyrir fólk í öðrum stærðarflokki en mínum. Speglar eru hins vegar góðir.

Undir stýri fer vel um ökumann. Framsætin eru góð, hliðarstuðningur þokkalegur en setan full stutt og breið eins og algengt er í amerískum bílum. Hægt að hækka og lækka sætið en ekki er hægt að breyta halla á setu, sem væri mjög til bóta. Stýri má bæði hækka og lækka og draga fram og til baka og stýrishjólið fer vel í hendi, nokkuð þykkt og vel bólstrað. Beggja vegna stýrishjólsins eru stílkar fyrir ljós og þurrkur, í stýri eru stjórn­takkar fyrir skriðstilli og hljómtæki. Mælaborðið er frekar „discolegt“. Hér eru engir hefðbundnir mælar, einungis fullt af alls konar myndum nema hvað hraði bílsins er sýndur skýrum stöfum fyrir miðju. Hér er fullt af ljósum, sem sýna bensín­magn, rafhleðslu og hve langt bíllinn kemst áður en hvort um sig klárast. Aksturstölvan fylgist með öllu og kalla má fram upplýsingar um loftþrýsting í dekkjum, ástand vélarolíu, tilkynningar um allar mögulegar bilanir, Ég get m.a.s. endurraðað táknum og myndum á mælaborðsskjánum að vissu marki. Ef ég vil t.d. hafa rafgeymamælinn hægra megin en ekki vinstra megin þá er það velkomið. Stór upplýsingaskjár trónir síðan á toppi hvíta miðjustokksins sem sýnir og býður upp á upplýsingar um ótrúlegustu hluti. Má þar nefna hve löng yfirstandandi ökuferð er orðin, hlutfallslega notkun rafmagns og bensíns í ökuferðinni, eyðslu,

bæði rafmagns og eldsneytis, meðaltalseyðslu, hve langan tíma tekur að fullhlaða geymana. Ég veit ekki hvort nokkurn langar að sjá þetta allt saman, en það má eflaust skemmta sér yfir þessu upplýsingaflóði öllu. Undir skjánum eru svo snertiakkar fyrir miðstöð og loftkælingu, sætahitara, rúðuhitara, hljómtæki, allt mögulegt. Mér þóttu þeir frekar margir og átti í smá vandræðum með að læra hvar hvað er, en eins og með alla aðra bíla þá lærir þú eflaust á nokkrum dögum. Í hurðarmi, rúður, speglar, læsingar. Stokkur milli sæta með geymsluhólfi, of aftarlega. Innrétting svolítið elegant þó „funky“, betri frágangur og efnisval en almennt í amerískum bílum.

Aftursætin tvö eru ekki af bestu gerð. Miðjusætið vantar eins og áður sagði en þau tvö, sem eftir eru eru vel löguð en setan svolítið lág og fótarými fyrir fullorðna í minna lagi. Skottrými er ekkert sérstaklega mikið miðað við stærð bílsins.

Vél og akstur

Það er svo skrítið, að þegar ég tók við lyklunum að Voltinum þá átti ég einhvern veginn von á að hann væri á einhvern hátt „öðruvísi“ að keyra. Ég veit ekki af hverju. Sem ökumaður finnur maður ekki á hegðun bíls í venjulegri notkun hvort hann er knúinn bensín- eða díselvél eða metangasi. Svo hvers vegna ætti rafmagnsbíll að vera á nokkurn hátt öðruvísi? Enda kom á daginn að hann er það ekki á nokkurn hátt. Hann hagar sér í alla staði nákvæmlega eins og hver annar bíll. Þú ræsir hann með takka í mælaborðinu, setur sjálfskiptinguna í drive, ýtir á ..., já, á hvað? Segjum bara bensínjöfina, og bíllinn fer af stað. Engir töfrar, ekkert óvenjulegt. Ég er viss um að ef ég léti mömmu hafa bílinn þá mundi hún aldrei fatta að um rafmagnsbíl væri að ræða ef ég segði henni það ekki. Og það er ekki nóg með að bíllinn sé eins og hver annar; hann er betri að keyra en margur. Á þjóðvegi fer hann ákaflega vel með ökumann og í innanbæjarakstri er hann lipur og þægilegur. Stýri er hæfilega þungt, sæmilega nákvæmt og gefur góða svörun. Fjöðrun er ekki of stíf en þrátt fyrir það hallar bíllinn ekki óhóflega í beygjum. Hjálpar þar eflaust hve lágt rafgeymarnir liggja í bílnum og halda þannig þyngdarpunkti neðarlega. Bíllinn undirstýrir nokkuð ef honum er ekið of hratt í beygjur en ekkert meira en gengur og gerist. Sem sagt; í alla staði hið þægilegasta farartæki og enginn ætti að þurfa að vera

óánægður með akstursupplifunina nema hann hafi haldið að hér væri um sportbíl að ræða. Það væri hinn mesti misskilningur, enda var það aldrei ætlunin.

Aðal atriðið fyrir hinn almenna bíleiganda og notanda Voltsins er, að öll notkun og meðferð bílsins er rétt eins og um hefðbundinn bensín- eða díselbíl sé að ræða. Það eina, sem allir taka eflaust eftir er hljóðið, eða öllu heldur hljóðleysið. Þegar bíllinn er ræstur gefur hann frá sér léttan hvin, líklega svo ökumaður viti að hann er vaknaður. Þegar ekið er af stað heyrir hins vegar ekki neitt. Það eina sem maður heyrir er veghljóðið frá vetrardekkjunum rúlla á blautum götunum. Á sumardekkjum á þurrum degi er bíllinn nánast hljóðlaus. Einhver sagði að það væri á við að fara í jóga tíma að aka Voltinum, svo afslappandi væri það. Ekki ætla ég að tjá mig um þessa fullyrðingu þar sem ég hef aldrei í jóga tíma komið.

Niðurstaða

Chevrolet Volt er hinn ágætasti bíll til flestra nota. Stærsta nýjungin, sem hann færir fram er, að þú getur ekið honum hvenær sem er og eins langt og þér sýnist óháð því, hvort rafmagn er á geymunum eða ekki og þú verður ekki strand þó rafmagnið klárist. Að vísu ertu þá farinn að keyra bensínbíl, en það er gott að vita að maður kemst alltaf heim og getur meira að segja farið á Voltinum til Akureyrar. Til allrar almennrar innanbæjarnotkunar er þetta flott farartæki; fallegur (eða ekki), vel búinn og íburðarmikill, lipur og þægilegur; margt fleira má telja til. Hann hefur þó tvo stóra galla. Annar er, að hann er ekki eins rúmgóður og aðrir bílar í sínum stærðarflokki. Hinn er verðmiðinn. Bíllinn kostar hálfa áttundu milljón. Menn geta svo leikið sér að því að velja við hvaða bíla sé eðlilegast að bera hann saman. Að mínu mati skiptir það engu máli. Aðal atriðið er, að þú kaupir Chevrolet Volt til að sýna



umhyggju þína fyrir umhverfinu. Um það er ekkert nema gott að segja og vonandi gera það sem flestir í veröldinni svo þróa megi þessa tækni frekar og lækka framleiðslukostnað svo bjóða megi svona bíl í fleiri stærðarflokkum og á lægra verði. Ég sé fyrir mér

smábíl, svona Yaris stærð, með þessum drifbúnaði sem frábæran kost í innanbæjarsnattið. Þar til það gerist er Voltinn valkostur fyrir þá, sem vilja sýna umhverfisvænsku sína í verki og eru reiðubúnir að greiða fyrir það.



Varahlutir sem þú getur treyst á!

- Stýrishlutir
- Pakkningasett
- Ventlar
- Vatnsdælur
- Tímareimar
- Knastásar
- Legur
- Stimplar



Oliur á frábæru verði



Viðgerðir fyrir flestar gerðir bíla

Vélaviðgerðir, túrbínuviðgerðir og spíssaviðgerðir.





„Þrír átta þrír“ og „fjórir og fjórtíu“ þannig segja Mopar mótorhausarnir orðrétt þegar þeir tala um vélarstærðir í rúmpumlungum. Hver sá sem segði „þrjátíu og átta þrír“ eða „fjórir fjórir núll“ afhjúpar sig sem sófa racer af sófa kartöfluættinni sem vex því miður ört hérlendis. Og vitirðu ekki hvað orðið Hemi stendur fyrir þá geturðu stórbætt pikköpp línurnar þínar með því að lesa þessa grein.

Ofangreindar tölur standa fyrir nokkrar V-8 vélarstærðir sem Chrysler verksmiðjurnar framleiddu á árabílinu 1963-1971 en þessi grein fjallar einkum um það tímabil. Slíkar vélar settu mark á ýmiskonar kappakstur víðsvegar um heiminn og gera enn. Þessar vélar, og reyndar margar aðrar stærðir, rötuðu í allskonar kagga á þessum árum sem strikuðu svörtu gatnamóta á milli þessa heims undir púlsveittri en níðsterkri Sure-Grip driflæsingunni í skjóli “8 ¾” og Dana 60 hásinga. Chrysler verksmiðjurnar framleiddu á þessum árum margskonar bíla undir því merki en var líka móðurfyrirtæki Imperial, Dodge og Plymouth bíla á þessu árabíli. Með örfáum undantekningum voru kaggarnir í þeim merkjahópi frá Dodge eða Plymouth. Meðal mótorhausa er til samheitið Mopar sem nær yfir alla bíla frá tegundunum fjórum, auk Jeep merkisins. Mopar er styttning orðsins Motor Parts sem rekja má til áletrunar á varahlutapakningum frá þessum verksmiðjum sem tíðkaðist upp úr 1930 og er það heiti almennt notað í dag meðal bílaáhugafólks og verður svo í þessari

grein.

Mopar boddí

Einföld útgáfa Mopar ættfræðinnar er svona: Á því árabíli sem mest er fjallað um í þessari grein, sem er 1963-1971, framleiddi Mopar fimm yfirbyggingar eða boddí; sem höfðu nöfnin A; B; C; D og E.

A-boddíin frá Dodge voru ’63-’75 Dart (þar með talinn G.T.S, 270 og GT útgáfur) og ’71-’72 Demon og frá



Plymouth; Valiant ’60-’76, Duster ’70-’76 og ’64-’69 Barracuda. A-boddín voru léttir bílar og liprir á þeirra tíma mælikvarða. Þeir voru langflestir framleiddir með rúmtakslitlum smá blokkum. Til að gera þessa bíla að vænlegum kvartmílutækjum þurfti að styrkja

ýmislegt og stækka í vél, skiptingu, fjöðrun og drifi. Að því búnu urðu þessi léttu A-boddí mjög spræk til kappaksturs. Margir telja að mesta tryllitækið sem framleitt var á þessum árum hafi verið 50 stykki af ’68 Dodge Dart og 50 Plymouth Barracuda með 426 Hemi vélum. Þær runnu kvartmíluna í upphaflegu verksmiðjuformi, en með slíkkum, á 10,60 með 212 kílómetra endahraða. Í hanskahólfi þeirra var saklaus límmiði frá verksmiðjunni með þessari aðvörun: „This car is intended for use in supervised acceleration trials and is not intended for highway or general passenger car use.“

Helstu B-boddín frá Dodge voru ’62-’64 Polara, ’66 - ’74 Charger (í útfærslum sem hétu t.d. NASCAR Daytona; R/T, S.E, Rallye og Superbee) og ’65-’76 Coronet. Frá Plymouth voru þekktustu b-boddíin ’62-’64 Fury, Savoy og Belvedere; ’65-’74 Satellite og Belvedere; ’67-’72 GTX; ’68-75 Roadrunner og ’70 NASCAR Superbird. Þessi B-boddí var hægt að fá í allskonar vélarstærðum; saklausar ódrepani sex strokka línuvélar, snúningsvænar smá blokkir, togmiklar stór blokkir og svo hennar hátígn 426 Hemi vélin. Sum B-boddíin komu þannig búin frá verksmiðjunni að hægt var að aka frá bílasalanum og beint út á braut, setja slíkka undir og renna kvartmíluna á 12 sekúntum.



Dodge Charger fór með aðalhlutverkið í nokkrum Hollywood myndum á þessum árum. Frægastar eru “Dirty Mary Crazy Larry” frá 1974 þar sem límonugrænn ’69 Charger R/T ekið af Peter Fonda verða báðir að brotajárni þegar þeir mæta járnbrautarlest og “Bullit” frá 1968 þar sem svartur ’68 Charger R/T 440 fjögurra gíra, með tveimur bófum innanborðs lendir í æðislegum kappakstri um brattar götur San Francisco við ’68 Mustang GT 390, eknum af hinum bjarteyga Steve McQueen. Chargerinn, og allir þar innanborðs berja nestið í ægilegu báli þegar bensínstöð verður á vegi þeirra. Kappaksturinn í “Bullitt” er líklega þekktasti kappakstur hvíta tjaldsins

fyrir og síðar. Sagan segir reyndar, að Charger-inn hafi þurft að hægja stundum á sér til að Mustang-inn næði honum í mynd. Ótvíræðir ökuhæfileikar Steve McQueen dugðu víst ekki til að halda í við Mopar-inn.

C-boddín báru öll Chrysler merkið. Undantekningarlítið var um mjög stóra og þunga bíla að ræða á þessum árum. Sumir þeirra voru líka með stórum og öflugum vélum sem gátu komið þeim á töluvert skrið en þeir þurftu svipaða bremsuvegalengd og geimskutlan. Þeir voru þó lítt þekktir í kappaksti á árunum 1963-1974. Þekkt undirnöfn C-boddíanna eru Newport; 300; New Yorker, Imperial (frá ’67) og Town & Country.

D- boddín voru ’57-’66 Imperial; stór og þung eins og C-boddíin.

E-boddíin voru svo Plymouth Barracuda frá 1970 -1974 og Dodge Challenger 1970-’74. Barracudan var semsagt til sem “venjuleg” Barracuda en líka sem ’Cuda; HemiCuda og AAR Cuda og Challenger sem venjulegur Challenger en einnig í R/T; SE; T/A og Rallye útfærslum. Allar vélar frá Mopar á þessum árum voru einhverntíma í boði í E-boddí bílana.

E-boddín þykja ágæt til kappaksturs og hróður þeirra óx eftir að þeir léku aðalhlutverk í nokkrum Hollywood bíómyndum. Þar bar hæst Vanishing Point frá 1971 en sú mynd hefur fengið költ status meðal kvikmyndaáhugamanna hvort sem þeir eiga Challenger, bara plakati af honum á vegg, nú eða hafa aldrei tekið bílpróf.

Mopar framleiddi svonefnd F-boddí frá 1976 en þau eru ekki sérsaklega til umræðu í þessari grein. Margir slíkir voru til hérlendis, sem vakrir leigubílar, og eru Plymouth Volare og Dodge Aspen þeirra þekktastir.

Mopar vélar

Vélarnar sem komu frá Mopar á árabílinu 1963-1971 má setja í sex flokka. Fyrst ber að telja ódrepani sex strokka línuvélar sem voru notaðar í léttari bílana; sérstaklega A-boddíin en einnig fengust þær í B og E boddíin. Margir Íslendingar hafa setið í leigubílum liðinna daga þar sem þessar sterku vélar báru þá örugglega og átakalítið á áfangastað. Sex strokka vélarnar komu í 170, 198 og 225 rúmpumlunga stærðum. Í öðru lagi framleiddi Mopar V-8 smá blokkir í 273, 318, 340 og 360 rúmpumlunga stærðum. Þetta voru léttar vélar sem þoldu talsverðan snúning; einkum ef búið var að styrkja þær aðeins. Þriðji og fjórði flokkurinn eru svo V-8

stórblokkirnar. Þær skiptast í tvær kvíslar tímabilið 1963-1974; lágblokkir sem eru 361, 383 og 400 rúmpumlungar og háblokkir sem voru 413, 426 og 440 rúmpumlungar. Fimmti flokkurinn, ef flokk skyldi kalla, er 318 rúmpumlunga V-8 vél, einskonar forveri smáblokkarvéla, með öðruvísi hedd og ventlakerfi en þær. Hún var í boði 1956-1966. Toppurinn, og 6. flokkurinn í vélsmíði frá Mopar á þessum árum, var svo Hemi vélin. Hún var V-8 426 rúmpumlungar (fjórir tuttuguogsex á Mopörsku) og 425 hestöfl við 5000 snúninga á mínútu. Margir halda því fram að í raun hafi þessi vél verið kraftmeiri frá verksmiðjunni en til að koma í veg fyrir ofurhá tryggingariðgjöld hafi auglýstum hrossafjölda verið stillt í hóf. Hemi heitið er dregið af lögun sprengihólfs strokkloksins sem var á þessum árum hálfkúlulaga með kertagatinu efst og ventlunum sinn hvorum megin við kertið og stærri ventlum en algengt var á þessum tíma. Eldsneytið kemur inn öðrum megin og útblásturinn fer út hinum megin í sprengirýminu. Í samanburði voru önnur V-8 sprengihólf þess tíma með báðum ventlunum sömu megin og kertagatinu á móti þannig að blandan skaust inn í sprengirýmið og útblásturinn snéri svo eiginlega við eða beygði inni í hólfinu til að komast út. Loftflæði í Hemi vélunum er því miklu betra en í öðrum V-8 vélum; sérstaklega þegar þær eru komnar á háan snúning, en þá fyrst vakna hestarnir í Hemi vélunum til lífsins. Í kvartmílukeppnum er því algengt að Hemi bílarnir sitji eftir fyrri hluta brautarinnar en dragi smám saman á keppinautinn og fari fram úr honum áður en komið er í mark.

Mopar fann ekki upp hálfkúlulaga sprengihólf því í raun má sjá slík t.d. í fallbyssum og í bílvél sást slík hönnum fyrst 1904. En Mopar vann mikið að hönnum slíkra véla, allt frá seinni heimsstyrjöldinni, þegar Hemi vélar voru settar í P-47 Thunderbolt orrustuflugvélar og M47 Patton skriðdreka. Fyrsta kynslóð Hemi véla í farþegabíla frá Mopar leit dagsins ljós 1951. Fyrstu kynslóðar Hemi bílvélnar voru af ýmsum stærðum en þekkastar voru 331, 354 og 392 rúmpumlunga vélar. Mopar smíðaði einnig loftvarnarflautu sem knúin var með Hemi vél og er það háværa græja af því tagi sem smíðuð hefur verið nokkurn tíma. Um 1960 réði Mopar til sín slatta af nördum, nýútskrifuðum úr háskóla sem tilbáðu reikningstokka sem voru að vissu leiti forverar tölvunnar. Nördarnir höfðu áhuga á öllu óvenjulegu og þeim tókst að betrubæta Hemivélina. Af því spratt önnur kynslóð Hemi vélarinnar sem aðeins var framleidd í einni stærð; 426 rúmpumlungar.

Þann 23. febrúar 1964 laust Hemiöldingu niður í kappakstursheiminn þegar Plymouth bílar með 426 Hemi vélum urðu í 1., 2. og 3. sæti í Daytona 500 NASCAR keppninni og sigurvegarinn, Richard Petty leiddi keppnina í 184 hringi af 200. Yfirburðir Hemi vélarinnar urðu svo miklir að NASCAR bannaði hana árið eftir. Samskonar Hemivélarbönn dúkkuðu víðar upp í kappakstursheiminum á þessum árum. Skýringin var einföld; stóru bílaframleiðendurnir höfðu áttað sig á að sigrar í kappakstri juku bílasölu sigurvegarans og ef einhver tegund vann sífellda sigra þá töpuðu keppinautarnir ekki aðeins á kappakstursbrautinni heldur líka á markaðnum. Enn þann dag í dag eru Hemi vélar langkraftmestu vélarnar sem notaðar eru í kvartmílukeppakstri þar sem verið er að kreysta 8000 (já 8000) hestöfl út úr 500 rúmpumlunga vélum af slíkri tegund. 426 Hemi vélin hvarf úr nýjum Mopar bílum 1972; fórnarlamb hærra eldsneytisverðs og tryggingariðgjalda.

Þriðja kynslóð Hemi véla frá Mopar fæddist svo 2003 og eru slíkar vélar í mörgum pall- og farþegabílum hérlendis í dag. Algengasta stærð þeirra



er 348 rúmpumlungar. Þótt Mopar sé með einkaleyfi á Hemi heitinu hafa aðrir bílaframleiðendur hannað Hemi vélar í bíla sína og enn í dag er hægt að kaupa nokkrar útgáfur af nýsteyptum 426 Hemi vélum.

Mopar kaggar á Íslandi

Sem betur fer hefur talsvert af Mopar köggum ratað til Íslands í gegnum árin. Þeir hafa komið hingað eftir þremur leiðum; voru seldir af varnarliðsmönnum í gegnum hina sálugu Sölunefnd varnarliðseigna; keyptir notaðir hingað til lands, yfirleitt af einstaklingum á þeim tímabilum þegar gengi íslensku krónunnar var hagstætt og loks verið fluttir inn nýjir.

Innflutningur nýrra Mopar bíla frá 1966 og fram yfir 1970 er merkilegur í bílasögu Íslendinga. Þá fór með Mopar umboðið Vökull h.f. við Hringbrautina í Reykjavík. Vökull flutti inn umtalsvert magn af bílum og hjó nokkuð stórt skarð í hlutdeild Ford og GM bíla á markaðnum fyrir bandaríska bíla hérlendis, en Samband Íslenskra samvinnufélaga var þá með söluumboð fyrir General Motors. Spurnin eftir Mopar hérlendis var svo mikil um tíma að umboðið lét sérstakt bílaflutningaskip flytja þá til landsins; enda tryggði slíkt “salt- og skrámulausa” bíla samkvæmt auglýsingu umboðsins.

Meðal merkilegustu Mopar kagganna sem fluttir voru inn á þessum árum voru 12 stykki af 1969 Dodge GTS; allir með 340 rúmpumlunga 275 hestafla vél. Þetta voru fallegir og sprækir bílar; léttir með hlutfallslega kraftmikla vél. Það sem var merkilegast við þá var að verksmiðjunúmer þeirra sýndu að þeir höfðu verið framleiddir í röð og að boddíð á þeim var sett saman í Detroit en síðan voru þeir fluttir hálfsm settir sjóleiðina til Rotterdam í Hollandi þar sem innrétting, gler og fleira var sett í þá. Ástæðan fyrir þessu var að með því að hafa samsetningarverksmiðju í Evrópu gat Mopar farið í kringum tolla- og innflutningslög Evrópuríkjanna sem þá voru lögð af stað í að búa til bákn sem við þekkjum í dag sem Evrópusambandið.



Texti: Ragnar Ragnarrsson



Bátasportið var í miklum uppgangi fyrir hrun og þá sérstaklega í „RIB“ bátum sem eru opnir harðbotna slöngubátar samskonar þeim sem margar björgunarsveitir Landsbjargar nota eða sem má einfaldlega kalla vélsleðar bátasportsins, nánari skilgreining og umfjöllun síðar í þessum pistli, einnig voru sæpotur í hæstu hæðum vinsælda og voru sprotnir upp keppnisfélög og mikill hamangangur í öskjunni sem fróðlegt verður að lesa um hér á eftir.

Ekki má gleyma skútunum, vatnabátum smáum og stórum sem fóru á stærri vötn landsins svo sem Skorradals- og Þingvallavatn.

Sú grein sem hefur vaxið eftir hrunið er svo „RIB“ bátarnir í ferðamenskunni og þá má finna í dag sigla út frá Reykjavík, Vestmannaeyjum, Húsavík, Akureyri og Stykkishólmi brátt mun Keflavík bætast í hópinn, þessar útgerðir hefur tekið inn mikinn gjaldeyrir í þjóðarbúið og er vel þegin viðbót við þá ferðamannaflóru sem býðst hér á landi út frá Reykjavík er gert út á að sýna fólki Reykjavík frá sjó og er útsýnið allt annað en fólk fær með því að keyra eða ganga Sæbrautina svo dæmi sé tekið, ekki má gleyma fuglalífi og ber Lundinn þar hæst við Akurey og Lundey einnig hvala og hnísu skoðanir, allt þetta í klukkutíma ferð. Vestmannaeyjar eru sér á parti þar eru smáeyjar, háar sem drangar með öllu sínum sérkennum, hellum, skútum, götum í berginu, fuglalífi, havalavöður hvar sem litið er þá ber margt fyrir augum og fólk fyllist lotningu það sem fyrir ber, má segja að þessar ferðir eru ekki síður fyrir okkur Íslendinga sem erlenda ferðamenn, upplifun úr ferðinni lifir með manni það sem eftir lifir svo ekki sé minnst á ferðamátann þar sem veður dagsins og stundarinnar sem ferðast er er einstæð upplifun. Húsavík með sjálfan Skjálfanda að leggja að fótum sér um borð í ömmu Siggu sem klárlega er sprettharðasta og svalasta amma sem fyrirfinnst á Íslandi og þó víðar væri leitað, um borð í henni nýtur fólk nálægðarinnar við hafflötinn fjallasýnina hvalina fuglalífið og svo ekki sé minnst á ef fólk fer út í Flatey á Skjálfanda þá ertu kominn langt aftur í tíma sem ekki

hafði rafmagn, rigningarvatni safnað saman til nota við neyslu og aðeins er ein dráttarvél á eyjunni sem og eitt fjórhjól sem er nánast það eina sem minnir á nútímann. Akureyri kom inn með nýjan bát á síðasta ári og hann er drifinn áfram av tveimur stærstu utanborðsmótorum landsin tvö stykki 350 hestafla V8 sem þeytir honum yfir 50 sjómílna ferð nær 100 kílómetra hraða, ferð um pollinn er því æsispennandi og ekki þarf að setja brílljantín í hárið eða hrukkukrem í andlitið, „hárið er beint aftur og allar hrukkur farnar í strekktu andlitinu“ Breiðafjörðurinn nánar tiltekið Stykkishólmur býður uppá ferðir um nágrenni við Stykkishólm eyjar í hundraða ef ekki í þúsundatali má finna í Breiðafirðinum öllum einnig eru fallföllin í Hvammsfirði ótrúleg lífeynsla svo ekki sé fastar að orði kveðið, að lokum má svo nefna nýgræðingana sem koma eflaust ferskir og sterkir inn í Keflavík og bjóða uppá hvalaferðir með fuglabjörgin eigi langt undan og jafnvel hægt að upplifa dýrð Eldeyjar með öllum sýnum mikilleika og fuglalífi. Nú látum við þessari umfjöllun á ferðamanna bátunum og snúum okkur að öllu því bátasporti sem finna má hér á landi, í næstu blöðum munum við svo gera sportinu ítarlegri skil.



Eins og sagði hér að framan í inngangnum þá voru sæpoturnar í hvað örustum vexti fyrir hrun og tjúnaðar sæpoturnar skiptu tugum sem eigendur þeirra nýttu sér til skemmtunar og í brautarkeppnum án nokkurs vafa voru félagarnir í Kefjet í Keflavík í broddi fylkingar og mátti og má reyndar enn þann dag í dag finna mikinn keppnisanda og félagsskapurinn hefur ufir að ráða flottu félags heimili og aðstöðu þar sem félagarnir geta geymt, dundað, tjúnað, stúderað hvað skal gera sportinu og áhugamáli sínu til framdráttar, farið er í margar ferðir á hverju sumri vítt og breytt um landið þar sem allir skemmta sér við keppnir og útbreiða áhugamálið til hins almenna Íslendinga sem margir hverjir kíkja á svæðið þar sem Kefjet félagarnir eru hverju sinni.

Sumarbústaðaeigendur voru duglegir að fjárfesta í sportbátum á vötnin sín og þá sérstaklega á Skorradals- og Þingvallavatn þrátt fyrir að ekki sé mikil aðstaða við þessi vötn til að leggjast við bryggjur eða geyma bátana á floti þannig að eftir hverja siglingu eru þeir teknir uppá á bátakerrur sínar og geymdir ýmist við fjöruborðið eða við bústaði eigendanna, bæði vötnin bjóða uppá skemmtilega afþreyingu svo sem að draga blöðrur (einnig kallaðir „dónöts“), sjóskiði, sjóbretti svo eitthvað sé nefnt þessi afþreying á bátum hefur dregið margar stórfjölskyldurnar saman til helgar dvalar við vötnin og skemmt sér liðlangar helgarnar.

„RIB“ bátar hafa verið að ryðja sér rúm hjá almenningi á Íslandi en björgunarsveitir hafa notað þessa gerðar báta í áratugi og hafa bjargað mörgum sjófarandanum úr háska eða þegar bátar þeirra hafa bilað, þessir bátar geta ekki sokkið þar sem flotbelgur er nánast í kringum bátinn og eru þeir hólfastíptir þannig að komi gat á eitt hólfið hefur það lítið áhrif á flothæfni bátsins, þetta eru opnir bátar þannig að áhöfn og farþegar klæða sig eftir veðri og því má segja að þetta sé vélsleðaútgáfa af bátasportinu og tilfinningin og skemmtunin er einstök, starfandi er óformlegur félagsskapur sem stunda þessa tegund bátasportsins og nefnist hann RIBbaldar, farið hafa verið nokkrar hópferðir m.a. til Vestmannaeyjar sem lengi vel hefur verið með útgerð þessara báta og hefðbundinna slöngubáta, áhugi á þessum bátum hefur verið að aukast eftir hrunið og er það ekki skrítið þar sem stofnkostnaður er víðráðanlegur og sem fyrr segir veitir fólki sérstaka tilfinningu og sem fyrr segir er hægt að nota þessa báta við ótrúlegust veður skilyrði.

Almennir sportbátar hafa verið notaðir til að fara út að draga fisk úr sjó sér til matar því ekkert jafnast á við glænýjan fisk á matarborðið, einnig til að njóta siglingar um sjóinn njóta útiverunnar fjarri öllum skarkala dagsins, fjölskyldan samankomin og farin sú leið sem hugurinn girnist svo fremi sem ekki séu sker eða gyrnningar á siglingarleiðinni því ekki þarf að sigla eftir „vegum“ fá umferðarmerki sem þá eru einföld og ekki er heldur hraðatakmarkanir nema þegar komið er í hafnir landsins.

Skútumenningin hjá okkur á sér langa hefð og þrátt fyrir það að ekki hefur verið mikið um nýliðun þá er þetta sterkur hópur af körlum og konum sem stunda þessa

siglingar og íþrótt því í mörg herrans ár og áratugi hefur verið haldin í Reykjavík þriðjudagskeppnir sem svo telja stig til Íslandsmeistaratíls, til að jafna út hinas mismundandi gerðir skúta og siglingahraða þá er keppt með forgjöf sem gerir keppnirnar spennandi þrátt fyrir mismunndi skútur,



einnig eru svo keppt í lengri siglingum sem einnig gefa stig til Íslandsmeistaratílsins.

Fyrir tveimur árum kom til landsins Thundercat bátar sem eru um 4 metra langir slöngubátar með tvíbytnu lagi og knúnir áfram af 50 hestafla utanborðsmótorum, þeir eru notaðir í brautarkeppnum sem lögð er eins og stafur M og keppt er með útsláttar fyrirkomulagi, tveir eru í áhöfn stjórnandi sem er við stjórnvölinn við utanborðsmótorinn og svo aðstoðarmaður sem leikur mikið og stórt hlutverk um borð því hann er fyrst og fremst „ballest“ sem beitt er þegar þarf að beygja í brautinni og svo kemur hann aftur til stjórnenda á beinu köflunum til að ná upp sem mestu hraða, gríðarlegt álag er á aðstoðarmanninum því í beygjunum getur krafturinn orðið allt að 4G og þá er betra að menn séu í góðri þjálfun og geti haldið sér í bandið sem er nánast það eina sem hann hefur til að halda sér um borð í bátnum. Gaman er frá því að segja að ein kona er í áhöfn eins báts sem aðstoðarmaður meðan eiginmaður hennar er stjórnandi bátsins. Skemmtilegt verður að fylgjast með keppnum sumarsins og munum við hér á Bílar og Sport fylgjast með framgangi þessa unga bátasports á Íslandi.



Kayjakar hafa verið feikivinsælir um margra ára skeið og eru fjöldi starfandi félaga um allt land sem og leigur þar sem fólk getur kynnst þessari frábæri útivist og notið náttúrunnar með einstökum hætti, þetta er mikil félagsveru íþrótt þar sem fólk hópar sig saman um helgar og jafnvel á kvöldin til að sigla á hinum ýmsu stöðum nálægt heimilum sínum og nota svo helgarnar til lengri ferða og jafnvel hitta aðra félaga úr öðrum klúbbum sem kynna þeim þá sitt heimasvæði, jefnvel er tjaldað og siglt útfra þeim náttstað sem dvalið er á hverju sinni.

Sem að framan greinir þá eru fjöldi félaga starfandi á þessum vettvangi og erfitt að telja þau öll upp hér en þau helstu eru:

Snarfari félag sportbátæigenda, Reykjavík
Brokey, Reykjavík
Kayakklúbbur Reykjavíkur, Reykjavík
Þytur, Hafnarfirði
Kefjet, Keflavík
Sæfari, Ísafjörður
Nökkvi, Akureyri

MOTUL
Á ÍSLANDI

GÆÐI Í MEIRA EN 150 ÁR

Vilt þú það besta?

www.motul.island.is

GARMIN

HAFIÐ BÝR YFIR HUNDRAÐ HÆTTUM



Öryggistæki sjófarenda eru frá Garmin. Sjón er sögu ríkari.
Þú finnur næsta Garmin söluaðila á garmin.is

PIPAR YBWA • SÍA • 112444

Ögurharfi 2, 203 Kópavogi | S: 577 6000 | www.garmin.is

GARMINBÚÐIN

Shelby Cobra GT 500



Það er ekki hægt að hafa “Muscle car” dálk án þess að fjalla um Shelby.

Að þessu sinni er um að ræða 1969 Shelby GT500 með 428cid (7.0L) Super Cobra Jet vélinni.

Bíllinn var fluttur inn árið 2005 af Þorgrími St Árnasyni og hefur verið á götunum síðan sem og að keppa í nokkrum “Muscle car” keppnum hjá Kvartmíluklúbbnum auk þess að vera bæði á sýningum hjá Kvartmíluklúbbnum og Bílklúbbi Akureyrar auk hins Íslenska Mustang Klúbbs.

Þorgrímur sem býr í Reykjanesbæ bregður sér oft á rúntinn til Reykjavíkur og er Shelby mjög ljúfur á Reykjanesbrautinni á leiðinni á rúntinn.

3153 Shelby Cobra bílar voru framleiddir árið 1969 og þar af voru 1536 GT500 “fastback” bílar á þessu síðasta framleiðslu ári fyrstu kynslóðar Shelby. Bíll Þorgríms er númer 946 í framleiðslu röðinni. 789 bílum var síðan breytt í 1970 módel með nýjum verksmiðjunúmerum og er það í eina skiptið sem að DMV (department of motor vehicles) í Bandaríkjunum hefur leyft slíkt.

Shelby-inn var framleiddur í febrúar 1969 og er einn af 170 sem voru framleiddir í lok framleiðslunnar sem búnir voru Super Cobra Jet vél sem í voru íhlutir s.s. harmonic ballancer, aðrir stimplar, stimpilstangir svo eitthvað er nefnt. Til þess að fá SCJ vélina í bílinn varð að panta hann með svokölluðum Drag Pack option. Bíllinn er V code, 3.91:1 drif hlutfalli og Traction lock læsingu í drifi, með

olíukæli við vél og 4 gíra close ratio toploader beinskiptum kassa. Ekki var hægt að fá loftkælingu í SCJ



Allir Shelby 69-70 voru seldir með 15x7“ Magnum felgum sem voru með ál miðjum og krómuðum hring sem þrýst var saman með nýrri tækni

Bíllarnir voru framleiddir í Dearborn verksmiðjunni í Detroit. Með dýrustu innréttingunni. Settur var veltibogi í bílinn og 3 punkta öryggisbelti var fest í bogann auk 2 punkta mittisbeltis. Að utan var bílunum breytt. NACA húdd, frambretti, skottlok, úr trefjaplasti með loft inntökum á hlið, alls er um 12 trefjaplast hlutir á bílnum. Afturendinn skartar Thunderbird afturljósum og miðjusetum ferköntuðum útblástursendum



Þorgrímur ólst upp í Keflavík á hátindi krafbíla tímabilsins. Nálægðin við “Völlinn” gaf færi á að sjá það nýjast sem kom frá Detroit, Mustang, Challenger, Olds 442, Trans Am, Chevelle bæði nýja og gamla. Það var mikil bílamenning á Suðurnesjum á þessum tíma og margir vinir og kunningjar áttu svona bíla. Um tíma var 69, Shelby GT-500 sem hafði stutt stopp á “vellinum”, honum fannst sá bíll flottur

og hugsaði með sér að gaman væri að eignast svona bíl í framtíðinni.

Það var síðan upp úr 1990 að Þorgrímur fór að líta í kringum sig í ferðum til USA og á endanum fann hann bílinn með aðstoð góðra vina.

Bíllinn var lítið keyrður og í ágætu ástandi en hann keypti bílinn af eldri hjónum sem höfðu átt hann í um 20 ár.

Bíllinn er aðallega keyrður á sumrin af fjölskyldu meðlimum og hafa dætur hans mjög gaman að fara rúnt með vini og vinkonur.

Bíllinn er óuppgerður, “surviver” upp á enskuna en hefur verið málaður. Vélin er ekki upprunaleg en date correct,

sem þýðir að hún var framleidd um 3 mánuðum áður en bíllinn kom af færibandinu.



Þorgrímur er að vinna að því að færa bílinn í upprunalegt horf, með því að kaupa þá hluti sem á vantar. Þrátt fyrir það hefur Shelby staðið undir væntingum.

Tækið hefur mætt á Kvartmílubrautina nokkrum sinnum og hef best náð um 13,70 @ 102 mílna hraða. Tíminn er ásættanlegur. Í bílablöðum frá 1969 var tíminn sem var gefinn upp á bílaprófunum 14.02 @ 97 mílna endahraða.

Við leyfum myndunum að tala um þennan extra flotta Shelby, en undirritaður hefur haft mjög gaman að mynda þennan bíl á undanförunum árum og á örugglega einnig eftir að gera meira af því í framtíðinni.

Myndir:

Hálf dán Sigurjónsson.

Texti:

Hálf dán Sigurjónsson.

Þorgrímur St Árnason.



Prófun á Bóni

Við hjá Mótör og Sport ákváðum að það væri kominn tími á að prófa bón, sérstaklega þar sem svo margar tegundir eru fáanlegar í dag á markaðnum og það tók okkur svolítinn tíma að finna hvað skemmtilegt væri að prófa svona fyrst en það tókst samt um síðir.

Við fengum hann Jobba hjá Bonstöð Jobba í Skeifunni til að prófa bónin fyrir okkur, en hann er hlutlaus í þessu og hefur yfir 25 ára reynslu af því að bóna hin ýmsu tæki.

En snúum okkur að prófuninni sjálfri.

Prófaðar voru tvær bonteigundir frá Adams og Shelby hvoru tveggja frá Bandaríkjunum en þar eru notuð annarskonar lökk á bílana heldur en hér á landi. Hér eru notuð umhverfisvæn lökk sem eru eingöngu notuð í Evrópu samkvæmt kröfu Evrópusambandsins og er bannað að flytja inn nýja bíla til landsins sem eru með annarskonar lakki. Þess vegna eru Bandarísk bón sem framleidd eru fyrir þeirra markað oftast gerð fyrir þeirra lakktegund og ekki endilega hugsuð fyrir okkar þarfir. Þeir hugsa oft meira um vörn fyrir uv (útfjólubláum) geislum sólar meðan við hugsum meira um vörn fyrir salti tjöru, hagli, rigningu og allskonar öðrum óhreinindum.



Bónin voru reynd á tveim bílum Suzuki Vitara árgerð



2006 og Ford Mustang 1965. Mustanginn er nýlega málaður en Vitaran með upprunalegu lakki. Bílarnir voru bónaðir til helminga eftir endilöngu með sitthvorum bóninu.

Selbybónið er mjög auðvelt í vinnslu og óhætt að bera á allann bílinn í einu og láta það þorna. Bónið er í fljótandi formi sem gerir það þess vegna mjög drjúgt.



Gljáinn er mjög góður og bónið er góður kostur fyrir bílaáhugamenn sem eru oft að dunda í bílnum sínum. Bónið virðist meira hugsað fyrir suðrænar slóðir en okkar þarfir og er ending svona miðlungs góð.

Adamsbónið er krembón og er frekar erfiðara í vinnslu. Ekki er mælt með því að bóna allann bílinn í einu heldur er best að vinna eitt og eitt stykki í einu. Bónið er frekar hart og nýtist ekkert sérlega vel. Adamsbónið inniheldur Carnubavax sem unnið er úr blöðum pálmatrjáa og virðist hlutfall carnubavaxins frekar hátt og þess vegna erfiðara í vinnslu. Adamsbónið virðist framleitt fyrir norðlægar markað og virðist endingin vera þó nokkuð betri



en Shelbybónið. Ekki var sjáanlegur munur á gljánum eftir bónun, bæði bónin gefa háglansandi áferð og djúpan gljáa. Adamsbónið virðist framleitt með báðum eiginleika í huga þ.e. að verja

fyrir allskonar óhreinindum og líka fyrir uv geislun sólar.

Þá skal tekið fram að bæði Adams og Shelby eru með stórar og miklar línur af bílahreinsivörum og verða menn að skoða þær línur og ákveða sig hvað þeir ætla að versla á sýna bíla, en bði þessi bón hafa sína kosti og galla þannig að nú er bara að velja.



Adams fæst hjá H Jacobsen Reykjavíkurvegi 66 S: 699-3135 www.adamspolishes.com h.jacobsen@talnet.is

Shelby fæst hjá AMG/Aukaraf í Dalbrekku 16 Kópavogi 585-0000 www.aukaraf.is

Þá er bara fyrir þá sem halda bílum sínum flottum að fara og kíkja á vöruna og prófa.

NÝI ÖKUSKÓLINN

MEIRAPROF.IS



ÖLL ÖKURÉTTINDI



ÖLL VINNUVÉLARÉTTINDI



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

Vélsleðar
Fjór hjól
Aukahlutir
Öryggisbúnaður


ARCTIC CAT

Fatnaður
Hjálmar
Sleðaskór
Og fl.



Mikið úrval af snjósleðum og fjór hjólum frá ARCTIC CAT

Komið og skoðið úrvalið

ARCTIC SPORT

Miðhrauni 13 - 210 Garðabæ
S: 578-0820 - arcticsport.is



Snjallt að
kíkja á okkur
í símanum :)



HJÁ AÐALSKOÐUN ERT ÞÚ Í GÓÐUM HÖNDUM

Við erum með fjórar skoðunarstöðvar á höfuðborgarsvæðinu og eina í Reykjanesbæ. Paulreyndir og þjónustuliprir fagmenn taka á móti þér á þeim öllum. **Hlökkum til að sjá þig!**

Aðalskoðun, faggildur skoðunaraðili í 19 ár

Við getum minnt þig á þegar þú þarft að láta skoða bílinn á næsta ári. Skráðu þig á póstlistann hjá okkur þegar þú kemur með bílinn í skoðun og þú gætir unnið **200 lítra eldsneytisúttekt.**



Opið kl. 8-17 virka daga.

 **Aðalskoðun**

Reykjavík
Grjóthálsi 10
Sími 590 6940
Reykjavík
Skeifunni 5
Sími 590 6930
Hafnarfjörður
Hjallahrauni 4
(við Helluhraun)
Sími 590 6900
Kópavogur
Skemmuvegi 6
(bleik gata)
Sími 590 6935
Reykjanesbær
Holtsgötu 52
(við Njarðarbraut)
Sími 590 6970

www.adalskodun.is og www.adal.is



60 JAHRE
YEARS
SONAX
MADE IN GERMANY

Glansandi bíll með SONAX bón- og hreinsivörum grípur augað

SONAX býður allt sem þarf: bón fyrir allar gerðir af lakki, felguhreinsi, dekkjahreinsi, sápur, svampa, vínylhreinsi, gluggahreinsi og fleiri hágæða hreinsivörur.

Nánari upplýsingar á www.sonax.is

SONAX

ERT ÞÚ Á RÉTTUM HRAÐA?

ALLIR
SEM DEYJA Í
UMFERÐINN
SKILJA EFTIR
EINHVERJA
SEM SAKNA
ÞEIRRA

Á tíu árum hafa 84 látið lífið
á Íslandi vegna þess að
ekið var of hratt.


UMFERÐARSTOFA