

FRÍTT EINTAK

2. TBL. 1. ÁRG. DESEMBER 2012

MOTOR & SPORT

TÍMARIT UM BÍLA, MÓTORHJÓL, VÉLSLEDA, BÁTA & MÓTORSPORT.



BÍLAPRÓFUN
CHEVROLET CAPTIVA 2013



HJÓLAPRÓFUN
ARCTIC CAT TRV 1000



TROFÆRA YFIRLIT 2012

OLÍUBÆTIEFNI
BENSÍNBÆTIEFNI

Adam's™ Premium Car Care

Adam's alhliða hreinsivörur fyrir bílinn þinn. Sápur, bón, massar, hreinsiefni fyrir innréttingar, dekk, rúður og fl. Adam's hefur allt fyrir bílinn.



**H. Jacobsen ehf, Reykjavíkurvegi 66, 220 Hafnarfirði.
jacobsen@talnet.is. Sími 699-3135 www.adamspolishes.com**

Jæja þá er loksins annað tölublað Mótör & Sport komið út.

Eins og flestir taka kannski eftir þá er þetta blað ívið þynnra en það síðasta en það er tilkomið vegna fárra auglýsinga sem náðust núna í jóla mánuðinum, en við skulum vona að það batni á nýju ári.

Undirtektir við fyrsta blað voru hreint frábærar og hvöttu okkur til að halda áfram þó svo að svona útgáfa sé hvorki ódýr né auðveld en skemmtileg er hún.

Þetta blað er aðeins seinna á ferðinni en það síðasta og er ástæðan sú sem ég talaði um hér að ofan eða vöntun á auglýsingum.

Þá bærust ekki í tæka tíð myndir frá Motocross keppnum sumarsins þannig að umfjöllun um Motocross 2012 verður að bíða til næsta blaðs

Þetta gerði það að verkum að við þurftum að stytta nokkrar greinar og hætta við aðrar, en þær eru tilbúnar og munu birtast í komandi blöðum.

Þá skiptum við greinum á milli blaða þannig að nú geta alir beið spenntir eftir næsta tölublaði af Mótör & Sport til að lesa niðurlag greina sem hafa byrjað í fyrra tölublaði.

Fyrsta blað á nýju ári mun líta dagsins ljós um miðjan janúar mánuð vegna hátíðanna en svo væntum við þess að vera komin á réttról strax í mars-apríl og þá sé blaðið komið á rétta dagsetningu sem er fyrsta vika hvers mánaðar. Þá vonumst við líka til að vefurinn okkar komi í lofið upp úr áramótunum en þar hafa ýmis vandræði verið að koma í veg fyrir að okkur takist að starta honum, þó er búi að koma því svo fyrir að blaðið sjálft er aðgengilegt þar á pdf formi.

Svona að lokum langar mig að þakka þeim auglýsendum sem hafa haft trú a okkur frá byrjun og staðið með okkur í þessari þróun og svo og lesendum sem hafa tekið okkur frábærlega vel.

Í næsta blaði verðum við með bílaprófun á Mercedes Bens GLK 2013 og við verðum síðan mjög sennilega aftur með fjórhjól eða þá vélsleða.

Þá fjöllum við um jeppaleigu sem legir breytta jeppa til fjallaferða.

Við ætlum líka að fjalla um bíl sem er framleiddur sérstaklega fyrir fatlaða og er ný farið að flytja til Íslands.

Þá er í vinnslu stór grein um ljóskastara og hvað sé nýtt í þeirri deildinni.

Einnig er verið að vinna í stórri grein fyrir okkur um BMW M bílana og helsti sérfaðingu Íslands í Chevrolet Camaro er að skrifa grein um þennan eðla Muscle car.

Um leið og ég óska gleðilegrar hátíðar þá vonast ég til að allir eigi eftir að lesa og stunda skemmtilegt Mótör & Sport á næsta ári.

Gleðileg Jól og Farsælt Komandi Ár.

Hálfván Sigurjónsson.

Höfundar efnis í þessu blaði eru: Ljósmyndir:

Eiður Eiríkur Baldvinsson.

BA.

Hálfván Sigurjónsson.

Hálfván Sigurjónsson.

Bílaklúbbur Akureyrar.

Og fleiri.



Tímaritið Mótör & Sport.

Útgefandi/Ritstjóri og

ábyrgðarmaður:

Hálfván Sigurjónsson.

Heimilisfang: Laufbrekka 24.

Póststöð: 200, Kópavogur.

Sími 897-1429/564-2811

Netfang:

motorogsport@motorogsport.is

Vefsíða: www.motorogsport.is



CHEVROLET CAPTIVA



Fyrir valinu varð Chevrolet Captiva LT 2013, með 2,2L Diesel vél og 6 þrepa sjálfskiptingu.

Þegar maður gengur að bílnum og horfir á hann þá verður manni ósjálfrátt hugsað til gömlu Amerísku jappa þar sem bíllinn er allur frekar sléttur og stílhreinn síðan þá virkar hann mun minni en hann er í raun og veru.

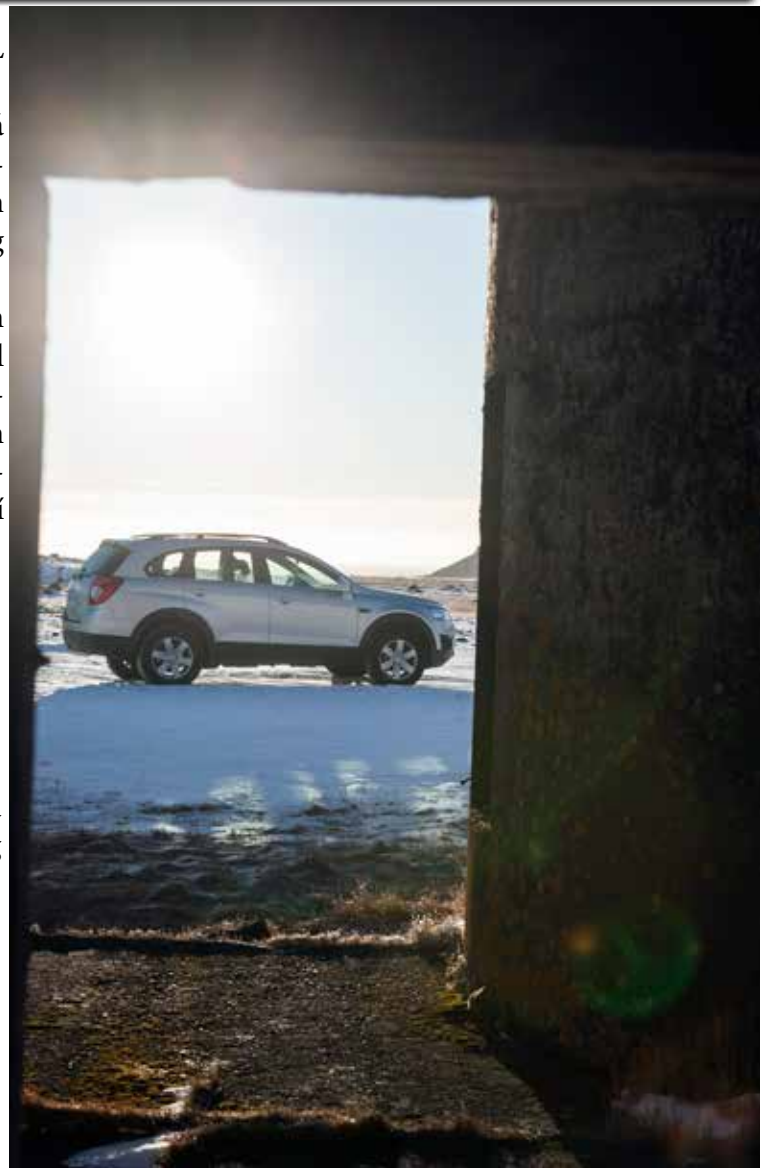
Samt er Captiva einn af þessum alþjóðlegu bílum sem stóru bílaframleiðendurnir eru farnir að framleiða nú til dags, og heitir Captiva til dæmis Equinox í Bandaríkjunum og Canada og er síðan framleiddur sem Vauxhall Antara í Englandi síðan notar Opel líka Antara nafnið undir bíl sem smíðaður er á sama botni í Þýskalandi.

Strax og maður sest inn í bílinn þá tekur maður eftir því hversu hátt maður situr miðað við að bíllinn er ekkert sérstaklega hár sjálfur og mjög auðveldur í umgengni.

Þá eru stórir gluggar á honum og mjög gott útsýni til allra átta.

Stjórnstækin er vel staðsett og ekki of erfitt að læra á þau þó svo að það sé að sjálfsögðu mikið um tölvur og allskonar búnað í bílnum.

Diesel vélin er 2,2L með turbo að sjálfsögðu og nokkuð snörp, en þó má kannski setja út á að það heyrir full mikið í henni og þá sérstaklega inn í farþegarýmið, en það er ekkert sem þá er vanur diesel bílum.



Undirritaður var hissa á hversu létt vélin hafði þennan 1975kg bíl áfram í nokkuð hraðri umferð og síðan er bíllinn mjög lipur í umferðinni þú svo að þetta sé sjö manna bíll.

Ef hins vegar fólk velur að nota bíllinn í sjö manna útgáfunni þá er lítið pláss fyrir farangur og það má kannski segja að það komist ekki einu sinni fyrir skjalataska fyrir aftan bekkinn, en ef aftasti bekkurinn er lagður niður þá myndast mjög gott pláss fyrir farangur.

Innréttingin er einföld og sætin svolítið hörð (á þeim bíl sem prófaður var) og myndatökumaðurinn sem var með í för kvartaði heil ósköp, en þar sem undirritaður er fyrir svolítið hörð sæti þá fannst mér þau bara nokkuð þægileg þó svo að mjóbakssuðningurinn mætti vera betri.



Aftur sætið rúma tvo fullorðna nokkuð vel en það er heldur þröngt um þrjá, nema þá að þeir séu í minni kantinum. ekki lögðum við í að troða okkur í öftustu sætin og okkur fannst þau nú kannski vera svona meira fyrir minna fólk og börn en litu samt alls ekki út fyrir að vera neitt óþægileg, það var helst umgangurinn í þau sem okkur fannst vera frekar þröngur eins og gefur að skilja í ekki stærri bíl.

Við prófuðum bílinn bæði í borgarumferð og úti á þjóðvegi og gátum meira að segja fundið svolítið leiðinlegan malarveg til að láta reyna á fjöðrunina. Í bænum var Captivan alveg stór góð bæði lipur og skemmtileg, létt í stýri og skiptingin var að vinna vel með vélinni án þess að hanga mikið í gírnum eins og stundum vill verða með sjáfskiptingar .



Bíllinn leggur vel á og er auðvelt að leggja honum í stæði, þá var bíllinn ekki hastur og bremsurnar lét-tar og góðar.

Stýrið er meðal næmt og svarar vel án þess að vera of létt og síðan eru allir mögulegir og ómögule-gir hnappar í stýrinu og í kringum það þannig að ekki þarf að taka hönd af stýri til að gera nokkurn skapaðan hlut, eða næst um því.

Þá var ekið úr bænum og þá kom aftur fram það sem undirrituðum finnst kannski vera mesti gallinn í bíl-num og það er hávaðinn frá vélinni, en lítill hvinur var í dekkunum en bíllinn var á frekar fínmun-struðum dekkjum á 17" álfelgum, en það er hægt að fá bílinn á 19" felgum ef þær eru sérpantaðar.

Það að vera á aðeins belgmeiri dekkjum gefur bíl-num líka meiri mýkt en ella og hvað mig sjálfan áhrærir þá fannst mér þessi dekk hæfa bíl-num vel.

En áfram með aksturinn.

Kannski það helsta sem má finna að bíl-num í akstri úti á vegum er hversu lítið maður finnur fyrir hraðanum, og undirritaður var oft kominn í hraða sem ekki má tala um áður en hann vissi af þar sem bíllinn virtist ekki finna fyrir þessu, þó að vélin sé ekki gefin upp nema 135 hestöfl. Þegar út á mölina var komið þá hélt Captivan áfram að koma manni á óvart með mjúkri og þægilegri fjöðrun og ótrúlegri rásfestu hvort sem var á auðum vegi, holum eða í þæfings snjó og hálfu. Bíllinn er búinn ESC rafeinda stöðugleika stýringu, TSC gripstýringu og að sjálfsögðu ABS bremsum. Þessu til viðbótar er síðan bakskynjari sem er mikið þarfapung fyrir marga. síðan er það líka eitt sem gerir bílinn stöðugan í hvernig færi sem er og það er sídrifid, en bíllinn er alltaf í fjórhjóladrifi og persónulega finnst mér það vera ágætt.



En allavega þá er mjög skemmtilegt að keyra Captiva og ég held að þeir sem hafa prófað hann séu mér sammála. Samkvæmt framleiðanda á eyðslan á bílnum eins og við höfðum að vera 10L á 100 km, og ég er ekki frá því að það hafi verið svipað og við sáum svona í grófri mælingu án þess að vera að keyra nokkurn sparakstur.

Mörgum kann að finnast að Captiva sé helst til þungur bíll miðað við stærð eða rúm 1970kg, en við skulum líta á að hann er mjög sterkbyggður og öruggur með styrktarbita í hurðum, hlíf fyrir eldsneytistanki og fleira en það þyngir svona bíl talsvert.



Ef við tökum nú það saman sem við höfum verið að skoða, þá myndi ég segja að miðað við allt þá hefur þessi bíll enga stórvægilega galla, allavega enga sem ekki má réttlæta fyrir verðmiðann sem er aðeins 6.390.000.-* og það er bara alls ekki svo slæmt fyrir jeppa í þessum stærðarflokki.

Ég myndi allavega treysta mér eftir þennan reynsluakstur að benda fólki á að fara í Bílabúð Benna og skoða Chevrolet Captiva ef það er að spá í að kaupa sér skemmtilegan millistærðar jeppa fyrir fjölskylduna á sanngjarnan pening. Síðan er jú alltaf hægt að hlaða á bílinn aukahlutum, af nógu er að taka.

Niðurstaðan er eftir þessa prófun er góður fjölskyldujeppi á sanngjörnu verði. Síðan verður hver að meta fyrir sig.

HS.





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 PEKING /
FULLKOMINN TÆKJAKOSTUR /
SÉRPEKING 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

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

www.4h.is



www.4h.is

Fjórhjólalagerinn

Stapahrauni 7 • 220 Hfj • Sími 588 3355



HÖFÐABÍLAR 577 4747

Fosshálsi 27 | 110 Reykjavík | hofdabilar@hofdabilar.is



FORD Aerostar breyttur í "pickup" Árgerð 1995, ekinn 130 Þ.MÍLUR, bensín, Ný upptekin sjálfskipting. Snilldar bíll!!! Verð 440þ Skoðar skipti!. Rnr.123681. Tilvalin hjóla/sleðabíll eða bara nettur pikkup.



SUBARU Forester. Árg 2006, ekinn 69 Þ.KM, bensín, sjálfskiptur 2 gangar af felgum og dekkjum sumar og vetrar. Ásett verð 1.780þ TILBOÐ 1.480þ Topp bíll Rnr.123718. Engin skipti!



CHEVROLET Silverado Crew Cab ltz 4wd. EINN MEÐ ÖLLU! Árg. 2007. Ekinn 117þ Km, bensín sjálfsk V8 5.3 Vortech eyðir litlu DVD nýr 24" krómfelgu gangur fylgir bílnum + dekk, upphækkaður. Verð 4490þ, Áhvílandi: 3900þ Rnr: 102806



JEEP Grand cherokee SRT8. Árgerð 2007, ekinn 50 Þ.KM, bensín, sjálfskiptur. DVD ný málaðar felgur, 426hp Verð 4.650þ Rnr.123817. Skoðar skipti!



LINCOLN Mark LT 4wd Árg 2006, ek 108 Þ.KM, bensín, sjálfskiptur, 22" Harley-felgur Verð 3.390þ áhvl. 2080þ afb. 30þ Rnr.123122.



SKODA Octavia ambiente. Árg 2006, ekinn 71 Þ.KM, dísel, sjálfskiptur, leður Verð 2.190þ áhvl 1060þ Rnr.123874.



CHEVROLET CAMARO z28. Árg 1998, ekinn 70 Þ.MÍLUR, 5.7 LS1 320hp bensín, sjálfskiptur. Spoiler, Spoilerkitt, 19" króm felgur Verð 1.800þ Rnr.123547. Geggjaður!!



TOYOTA Land cruiser 120 VX. Árgerð 2008, ekinn 139 Þ.KM, dísel, sjálfskiptur Webasto. Verð 5.990þ Rnr.124022. Skoðar skipti!



LAND ROVER RANGE ROVER SPORT HSE. Árg 2008, ekinn 43 Þ.KM, bensín, sjálfskiptur. Ný heilsársdekk, Einn eigandi Verð 7.480þ Rnr.123568.



POLARIS Rmk 800 ASSAULT 146". Árg 2010, ekinn 3þ km Verð 1.650þ Rnr.124039.



FORD Explorer limited 4x4 7manna Árg 2008, ekinn 130 Þ.KM, bensín V8 4.6, sjálfskiptur. Verð 3.790þ áhvl 1.550þ Skoðar ýmiss skipti á ódýrara Rnr.123680.



LAND ROVER RANGE ROVER VOUGE SUPERCHARGER EINN MEÐ ÖLLU!!! . Árg 2006, ekinn 154 Þ.KM, bensín, sjálfskiptur. Umboðsbíll Verð 6.900þ áhvl 3.500þ Rnr.154609. Skoðar öll skipti!!!



GMC Sierra 2500 4wd. Árgerð 2004, ekinn 46 Þ.KM, bensín, V8 LQ4 6.0ltr sjálfskiptur. opið púst, brettakanntar - Flottur Pikki Verð 2.490þ Skoðar skipti Rnr.123703.



TOYOTA Land cruiser 120 GX. Árg 2007, ek 106 Þ.KM, dísel, 8manna sjálfskiptur. Verð 4.680þ Rnr.155222.



BÍLVAL.is

480 1400

Hrísmýri 5 | 800 Selfoss | bilval@bilval.is



LAND ROVER Range rover sport diesel. Árgerð 2006, ekinn 158 Þ.KM, dísel, sjálfskiptur. Verð 5.990.000. Rnr.110762.



CHEVROLET Corvette c5. Árgerð 2002, ekinn 28 Þ.KM, bensín, sjálfskiptur. Verð 4.990.000. Rnr.150822.



CHEVROLET Silverado 2500 4x4 duramax. Árgerð 2006, ekinn 139 Þ.KM, dísel, sjálfskiptur. Verð 3.790.000. Rnr.150406.



CHEVROLET Silverado 1500 crew cab 4x4. Árgerð 2007, ekinn 104 Þ.KM, bensín, sjálfskiptur. Verð 3.790.000. Rnr.150838.



HYUNDAI Terracan. Árgerð 2001, ekinn 260 Þ.KM, dísel, 5 gírar. Verð 750.000. Rnr.150452.



VW Golf bluemotion. Árgerð 2012, ekinn 13 Þ.KM, dísel, 5 gírar. Verð 3.390.000. Rnr.150841.vv



ARCTIC CAT F10 lxr us grn. Árgerð 2007, ekinn 1300 KM, bensín, sjálfskiptur. Verð 1.350.000. Rnr.150604.



ARCTIC CAT Firecat efi 700 sno pro. Árgerð 2005, ekinn 5 Þ.KM, bensín, sjálfskiptur. Verð 790.000. Rnr.150846.v



KTM Exc 525. Árgerð 2003, ekinn -1 Þ.KM, bensín, sjálfskiptur. Verð 490.000. Rnr.150692.



MMC Outlander comfort. Árgerð 2003, ekinn 168 Þ.KM, bensín, 5 gírar. Verð 670.000. Rnr.150862.



VW Passat comfort-line. Árgerð 2007, ekinn 145 Þ.KM, dísel, sjálfskiptur. Verð 2.390.000. Rnr.150733.



SUZUKI Grand vitara xl-7. Árgerð 2006, ekinn 46 Þ.KM, bensín, sjálfskiptur. Verð 2.590.000. Rnr.160001.



VOLVO S60. Árgerð 2005, ekinn 174 Þ.KM, bensín, sjálfskiptur. Verð 690.000. Rnr.150792.



POLARIS Sportsman x2500ho. Árgerð 2007, ekinn 3 Þ.KM, bensín, sjálfskiptur. Verð 990.000. Rnr.160018.

Það er æði mörg árin síðan fyrst fór að bera á því að ýmis fyrirtæki auglýstu til sölu efni sem bæta áttu afl og minka eyðslu ef þeim væri blandað saman við eldsneyti, hvort sem heldur er bensín eða diesel.

Mörg þessara efna eru horfin af markaðnum, eða hafa breytt um svip og eru núna talin til efna sem hreinsa eldsneytiskerfi og spíssa auk þess að halda raka í skefjum.

Þó eru nokkur efni ennþá á markaðnum og þá helst efni sem eiga að hækka oktein tölu bensíns og önnur sem eiga að minnka útblástur sóts á diesel vélum.

Þá eru mörg efni á markaðnum sem að eiga að auka smureiginleika olíu, vernda slitfleti véla og gera það að verkum að jafnvel ill mögulegt er að bræða úr mótorum.

Þá eru margar nýjar gerviefnaolíur komnar í stað gömlu jarðolíunnar sem bjóða upp á mjög mikla möguleika.

Við ætlum að fjalla í stórum dráttum um þessi efni og stikla á stóru í því efni en annað væri efni í heilann greinabálk.



Við skulum byrja á íblöndunarefnum í eldsneyti.

Í dag er þar nú fátt um fína drætti en þó má finna efni sem að auka oktein meðal annars frá NOS og Prolong, síðan efni sem bæði á að auka afl og minka mengun fyrir bensín og diesel vélar frá hinum gamalreynda framleiðanda "Wynn 's" þar eru meðal annars að finna efni eins og "Supremium Diesel" en sagt er að það geti minkað sótt í útblæstri um allt að 20% auk þess að minka eyðslu og vélarhljóð, minka núning tæringu og viðnám.

Þetta efni á líka að hreinsa eldsneytiskerfið.

Þá er sami framleiðandi með bæði "Diesel Power 3" sem á að auka sprengikraft og viðbragð vélarinnar auk þess sem það á að mýkja gana vélarinnar, hún á að ganga hljóðlegar, hafa betra viðbragð auk þess sem efnið á að minka útblástursreyk. Þriðja efnið frá "Wynn 's" fyrir Diesel vélar er síðan "Power Boost Diesel", sem á að auka meðal annars "cetane" tölu vélarinnar og tryggja öflugri og hreinni bruna auk þess sem þetta efni á að hreinsa dísur og á ekki að hafa áhrif á sótsiur véla.

Það eru líka til svipuð efni fyrir bensínvélar frá "Wynn 's" og eru þau "Supremium Petrol Boost 1" þar sem talað er um að efnið sé fjölpætt bætiefni sem minki bæði eyðslu, vélarhljóð og hættulegan útblástur (frá 30%). Einnig á þetta efni að minka viðnám, núning of tæringu gefa meira vélar afl og bæta kaldræsingu. Síðan er "Wynn 's" með "Supremium" efnið líka fyrir bensín og er það sama gefið upp fyrir það og fyrir "Supremium Petrol Boost 1"

Þetta eru allt tölur og texti sem tekinn er af heimasíðu framleiðanda og innflytjanda hér heima, en Orri Hjaltason ehf Heildverslun flytur inn "Wynn 's" vörurnar og er þar um mjög stóra vörulínu að ræða.

Við höfum haft litlar fréttir af fólki sem hefur verið að nota efnin frá "Wynn 's" en gaman væri að fá sendar reynslu sögur af þessum efnum frá notendum.





Kemi ehf flytir inn annað efni sem heitir "PD-5 Fuel Boost".

Það efni er töluvert öðruvísi en "Wynn 's" og er umhverfisvænt efni.

Það er gefið upp fyrir að minka eyðslu um allt að 20% og mengun um allt að 50%.

Við höfum lesið nokkrar reynslusögur af þessu efni hér heima og eru þær vægast sagt góðar hvað efnið varðar.

SH hjá Bændablaðinu gerði könnun á PD-5 bensínbætiþfinu og birtir niðurstöður sínar í blaðinu 19. tbl 4 okt 2012 og hann kemst að svipaðri niðurstöðu og Andrés, það er að efnið minki töluvert eyðslu á bensínvél í þetta skipti, en hann notaði Subaru Forrester í sinni tilraun sem stóð yfir í nokkra mánuði og um 8000 km.

Prolong á Íslandi flytur inn efnið "Octane power boost" en eins og nafnið gefur til kynna þá er um að ræða efni sem eykur oktein í eldsneyti og gerir það þjappþolnara og á í leiðinni að gefa meira afl sökum betri bruna.

Samkvæmt breskum könnunum og því sem "Prolong" í Bretlandi gefur út þá er þetta efni að ná "super unleaded" bensíni sem myndi þá vera 98 okt upp í allt að 104 okt.



Þá eru það olíubætiþfin.

Flest þekkjum við efni eins og Militech, QMI og X1R en þessi efni hafa verið flutt inn um árabíl og nú hafa mýmörg efni bæst við, en eitt það elsta er STP oiltreatment.

Hins vegar verður að skoða það að þær nýju gerviefnaolíur sem núna eru á markaðnum eins og Royal Purple, Lucas, Valvoline, Motul og fleiri eru allar komnar með svona sleipiþfini, þannig að maður spyr sig til hvers að kaupa aukalega svona efni og þá sérstaklega þar sem margir framleiðendur hafa varað við notkun þeirra í sínar olíur.

Það er samt kominn reynsla á mörg þessara efna hér heima og það sýnir nú til dæmis hvað menn hafa trú á þessum efnum að "Militech" sem hefur verið hvað lengst á markaði er ennþá í sölu og síðan eru efni eins og "Prolong" komin inn á markaðinn og líka efni frá "Lucas Oil".

Ef farið er inn á heimasíðu innflytjanda "Prolong" þá eru þar margar reynslusögur frá Íslendingum um ágæti þess efnis og koma þær úr öllum áttum, allt frá sjávarútvegi til iðnaðar og til mótorsports, en Prolong státar af "AFMT (Anti Friction Metal Treatment) og er líka laust við öll teflon efni sem tröllriðu þessum efnum hér á árum áður.

Það var sérstaklega ein reynslusaga um "Prolong" efni frá flutningafélaginu Nesfragt sem fangaði athygli mín og ætla ég að leyfa mér að birta hana hér:



"Nesfrakt er flutningafyrirtæki með daglega flutninga á milli Norðurlands og Reykjavíkur. Í dag rekum við 15 vöruflutningabíla sem aka eftir fastri akstursáætlun og eru auk þess í allskonar öðrum verkefnum. Rekstraröryggi er því afar mikilvægt í þessum bransa. Sem lið í rekstrareftirliti fyrirtækisins höfum við framkvæmt sérstaka hagkvæmnitilraun á einni af Scania bifreiðum okkar. Við vildum athuga hvort og hvernig PROLONG íblöndunarefni virkuðu á vélnotkun bílaflotans. Dæmið nú snerist um Scania R580 árgerð 2004. Áður en að við settum efnið á vélina var olíueyðslan mæld í u.þ.b. 3 vikur. Meðaleyðslan á því tímabili var 49 lítrar pr. 100 km. Síðan voru PROLONG efni sett á vél, drif og girkassa og einnig var efni diesel-bætiefni sett á olíutank bílsins.

Í dag er þessi bíll með meðaleyðslu uppá 44 lítra eða um 10% sparnaður og munar um minna í þessum rekstri. Jafnframt finnum við fyrir aflmun og töluvert betri vinnslu á bílnum, þannig að allur gangur og skiptingar eru mun þýðari.

Eftir þessa tilraun erum við ekki í vafa um að Prolong virkar og höfum við því ákveðið að setja þetta undraefni á öll okkar tæki."

Okkur vantar fleiri svona reynslusögur af þessum efnum þar sem margir eru að spyrja og spá í hvort þeir eigi að setja þessi efni á sín tæki.

En olíubætiefnin eru mýmörg og misdýr þannig að fólk ætti að lesa vel hvað óháðir aðilar og venjulegir notendur segja um þessi efni áður en farið er út í kaup á einhverjum undraefnum sem virka síðan misvel.

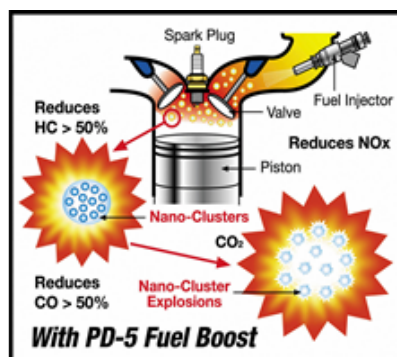
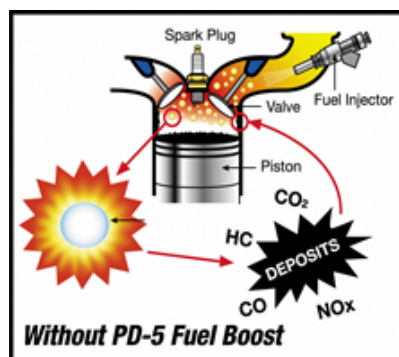
Til dæmis ganga fæstar nútíma gerviefna (synthetic) olíur á gamla mótora, til þess er sink og fosfór innihald þeirra of lítið, hins vegar eru flest fyrirtæki sem bjóða upp á þessar olíur með sérstaka línu fyrir eldri vélar.

Þá verður líka að athuga hvort vélarnar eru með afgastúrbínu eða ekki þar sem þær þurfa venjulega þynnri olíu en vélar sem nota ekki túrbínu.

"Valvoline" er merki sem hefur verið lengi hér á markaði og þá helst með hágæða jarðolíur, en eru nú komnir yfir í gerviefnaolíur eingöngu og þar erum við með fyrirtæki með mikla reynslu og mjög virt já og mjög góða vöru, það sama má segja um "Mobile" en þær olíur hafa verið lengi á markaði hér heima. Nýrri á markaði eru olíur eins og Joe Gibbs, Blue, Mountain, Royal Purpler, Lucas Oil, Motul og Wynn's.

Svo við byrjum á Joe Gibbs, þá eru þær olíur sérhannaðar af Joe Gibbs NASCAR og INDY keppnisliðinu og þurfa því að þola það mikla álag sem fylgir mótorsporti og einnig þurfa þessar olíur að vera nothæfar fyrir eldri mótora þannig að inni í þeirra línu eru olíur með rétt sink og fosfór innihald fyrir eldri vélar, reyndar er engin olía á markaðnum í dag með eins hátt hlutfall af sinki eins og Joe Gibbs olíurnar. Þá er Joe Gibbs með breiða línu af alls konar efnum fyrir bíla og vélahjól. Það er "Racebensín ehf" sem flytur inn "Joe Gibbs" vörurnar. Þá skulum við taka fyrir "Blue Mountain".

"Blue Mountain" er í raun framleitt af "Peak oil" og er hágæða línan frá þeim og inni í henni eru hágæða gerviefna (synthetic) keppnisolíur sem ættu að vera góðar fyrir hvaða nýja vél sem er en samkvæmt því sem við höfum fundið á netinu þá er sink/fosfat hlutfallið (ZDDP) full lágt eða 0,09% til að nota á eldri vélar sem þurfa minnst 0,12%.



Lítið er um upplýsingar á netinu um þessar olíur, en við setjum þær á vefinn okkar um leið og þær berast okkur. Það er Bílabúð H Jónsson sem flytur inn "Blue Mountain" olíurnar. Næst tókum við fyrir "Royal Purple" en ekki er langt síðan farið var að flytja þær inn.

"Royal Purple" er breið lína af hágæða smurolíum sem eru með íblönduðu sleipi efni "Syn-erlec" sem er uppfinning þeirra hjá "Royal Purple" og er einkaleyfisverndað. Í þessari línu er meðal annars olía fyrir eldri gerðir bílmótora, það er með nógu háu fosfat og sink hlutfalli (ZDDP) þannig að eldri gerðir af kambásu skemmast ekki.

prolong

SUPER LUBRICANTS



PROLONG AFMT FORMÚLAN

er olíugrunnur sem er sérhannaður til að blandast saman við vélarolíur. Hvort um er að ræða glussakerfi, 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 olíunnar og virkni hennar á vélina með verndarlagi sem minnkar hita, mótstöðu og slit og gefur hámarksþjöppu og hestaflafjölda.

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.



- Má blanda við allar vélarolíur, einnig við tvígengisolír og aðrar gerviolír.
- 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

Það má kannski segja að Royal Purple olíurnar séu ekki ólíkar Prolong þar sem báðar hafa sannað sig við erfiðar aðstæður, en Royal Purple er olían og feitin sem notuð er til að halda hraðskreiðustu járnbraut í heimi gangandi sem staðsett er í Kína.

Þá komum við að Motul.

Motul olíurnar eru Franskar og eru kannski best þekktar hér heima fyrir notkun á vélar í mótörhjólum og þá helst í Motocross hjólum.

Motul framleiðir allt frá jarðolíum fyrir tvígen-gismótora og upp í hágæða olíur gerviefnaolíur fyrir keppnistæki bæði bíla og mótörhjól.

Söluaðilar Motul á Íslandi eru Kraftar og Afl ehf á Akureyri og síðan eru olíurnar til sölu hjá KTM í Ro-fabænum.

Lucas Oil er lítið olíufyrirtæki í Bandaríkjunum sem er að framleiða mikið af hágæða olíum sem eru til að mynda mikið notaðar í keppnum.

Það hefur ekki mikið borið á olíum frá Lucas Oil hér heima en H Jónsson bílabúð er með eitthvað af vörum frá þeim í sölu.

Wynn's er merki sem allt of fáir kannast við hér heima en Wynn's hefur verið í olíu bransanum í rúm 70. ár en fyrirtækið var stofnað árið 1939 og er staðsett í Irwindale California en er með starfsstöðvar úti um allan heim.

Hér heima hefur Wynn's verið á markaðnum í meira en 20. ár og er í dag hægt að fá mjög breiða vörulínu frá þeim hér heima og þar á meðal hágæða gervief-naolíur.

Söluaðili og Umboðsmaður fyrir Wynn's á Íslandi er Orri Hjaltason Heildverslun. Valv-oline olíurnar eru vel þekktar hér heima og hafa verið hér á markaðnum í fjölda ára.

Núna er mjög stór lína til af Valvoline olíum glussa og feiti og eru þar allar gerðir af olíum fyrir mótörhjól, bíla, keppnistæki og báta.

Inn í þeirri línu eru bæði olíur fyrir nýjustu turbo vélar og síðan eldri vélar sem þurfa á miklu Zink og fosfat magni að halda (ZDDP).

Umboðsmaður og söluaðili Valvoline á Íslandi er Poulsen í Skeifunni.

Mobil er síðan annað merki sem þekkt er fyrir gæða olíur og þær hafa fengist hér á landi lengur en elstu menn muna.

Margir muna ennþá eftir Mobile-1 olíunum sem voru taldar þær allra bestu hér á árum áður en Mobil er með mjög breiða línu af gæða olíum á öllum verðum. Mobil olíurnar fást í N1.



Pennzoil olíur hafa verið fánlegar hér heima í meira en 20. ár og nú er komin ný gerviefnaolíu lína frá þeim en Pennzoil hefur verið þekkt fyrir jarðolíurnar sem hafa verið notaðar mikið í keppni hér heima.

Þær eru sérstaklega góða á eldri mótora þar sem þær innihalda mikið magn af zink og fosfat (ZDDP) sem eldri mótorum finnst mjög gott að hafa.

Umboðs og söluaðili fyrir Pennzoil er smurstöðin Hjal-lahrauni.

Nánar verður fjallað um olíu og bætiefni og þeim gerð betri skil á heimasíðu okkar www.motorogsport.is

KOLPIN Aukahlutir
MAXXIS Dekk
Vision Wheel Felgur

Fullt af ómissandi aukahlutum fyrir fjórhjól

Vertu rétt græjaður

Njóttu þess að ferðast. Kaupu réttu aukahlutina fyrir fjórhjólíð hjá BJB.

Við hjá BJB þjónustum einnig fjórhjólíð þitt. Setjum aukahlutina á, skiptum um olíu, rafgeymi eða sinnum öðru reglulegu viðhaldi.

Skoðaðu www.bjb.is. Komdu í BJB.

Aukin þjónusta

Opið: mánud. til fimmtudaga kl. 8:00 - 18:00, föstudaga kl. 8:00 - 16:30
 BJB | Flatahrauni 7 | 220 Hafnarfirði | Sími 565 1090 | www.bjb.is

Dekk **Púst** **Smurning** **Bremsur** **Fjöðrun** **Rafgeymar** **Önnur þjónusta**

bjb_augl_fjorhjol_20101201_210x70_Fjarðap_END.indd 1

3. 12. 2012. 08:37:20



Hágæða hundafóður fyrir alla hunda



Heilbrigði – Orka – Úthald

Hlíðasmári 13 – 201 Kópavogur – Sími 511 444 – www.bendir.is



Reynsluakstur á Arcti Cat TRV 1000 XE EFT 2013 árgerð.

Hjólíð sem við fengum til reynsluaksturs er 2 manna Arcti Cat TRV 1000 XE EFT 2012 árgerð. Og var hjólíð búið að fara í léttu breitingu hjá Fjórhljálagernum.

Búið var að setja hjólíð á 12" bitlásfelgur, 9" breiðar að framann og 9,5" breiðar að aftan, á þessar felgur voru kominn 26 x 11R - 12 TerraCross dekk jafn breið allan hringinn.

Við þessa breytingu fer heildarbreidd hjólsins úr 124 cm í 144 cm sem eykur stöðugleika hjólsins til muna, einnig mýkist hjólíð töluvert þar sem vægi á fjöðrunarkerfið eikst um 10cm í hvert hjól.

Brettakantar voru komnir á hjólíð sem gefa því enn grim-milegra útlit, vindhlíf var á hjólinu sem aukabúnaður frá umboði sem gerði það að verkum að ég gat ekið allan reynsluaksturinn með glerið á hjálminum opið án þess að það ylli mér nokkrum óþægindum, þvert á móti var þægilegt að geta haft glerið opið.

Fyrstu viðbrögð þegar þessi gripur er skoðaður er hvað hjólíð er fallett, ýmis smáatrið eru eftirtektarverð á hjólinu, farþega sætinu er þannig komið fyrir að það er fyrir ofan ökumans- sætið og er með góðum handföngum fyrir farþegann. Það að farþega sætið er fyrir ofan ökumans sætið gaf mér ansi skemtilega ásetu á hjólíð þar sem seta aftursætisins gefur stuðning neðst við mjó bakið,

kom verulega á óvart hvað áseta á hjólinu varð þægileg fyrir vikið og get ég ímyndað mér að í langferðum sé afskaplega þægilegt að hafa þennan stuðning við mjóbakið, fyrir aftan farþega sætið er góður bögglaberi, varast skal þó að setja mikla þyngd á hann þar sem hann er fyrir aftan öxul, hægt er að fá bögglabera í staðinn fyrir farþegasætið og er þá þyngdin sem er sett á hann kominn fram fyrir eða yfir aftur öxul.

Olíu kællir er fyrir mótur olíuna sem er ekki algeng sjón á fjórhljólum, hægt er að stilla framljósinn með einfaldri snerilró eftir því hversu lestað hjólíð er og hef ég ekki séð þann búnað á öðrum fjórhljólum, einnig er eftirtektarvert hversu sverir hjöruliðskrossar og öxlar eru í hjólinu, hanskahólf er þar sem bensín tankur er vanalega á fjórhljólum en bensítanknum er haganlega komið fyrir neðanlega í grindinni að aftan sem er mjög gott mál varðandi þyngdapunktur hjólsins sem reyndar er mjög góður en ég kem að því síðar. Vindhlífín er með drykkjar flösku haldara sem mætti reyndar vera með einhverskonar þrengingnu í, ég týndi flöskunni minni fljótlega eftir að ég fór af malbikinu, þetta er ekkert sem handlagnir menn kippa ekki í liðinn á einfaldan hátt, en á móti kemur að neyðarvasaljósi er ansi haganlega komið fyrir í vindhlífínn.

Snúum okkur að reynslu akstinum, ég var með 8 punda loftþrýsting í framdekkjum og 7 pund í afturdekkjunum, þetta er sá loftþrýstingur sem er að öllu jöfnu hafður í fjórhjóladekkjum fyrir blandaðann akstur, og ók ég sem leið lá úr Hafnarfirðinum í átt að Krýsuvík nánar tiltekið að Kleifarvatni, það fyrsta sem mér fannst eftirtektarvert var hversu stöðugt og rásfast hjólið var, er ég kom út fyrir bæinn fór ég að prufa upptakið í hjólinu og fannst togkrafturinn mjög góður hjólið var mjög snögg í 70, en mér fannst það einhvað latt eftir það en var það þó að bæta við sig smátt og smátt, stoppaði ég til að kanna hverju þetta sætti og áttaði ég mig þá á að þetta voru mílur en ekki kílómetrar. Niðurstaða upptak og hröðun hjólsins er mjög góð.

Hjólið er götuskráð og því hefur svokallaður „override“ takki verið fjarlægður, til að koma fyrir stefnuljósa, flautu og neyðarljósa tökkum á hjólið.

Þessi takki slær út kveikju hjólsins svo það sé ekki hægt að bakka hjólinu nema á mjög litlum snúningi mótors, sem er mikið öryggis atriði. Það að þessi takki er ekki til staðar, gerði það að verkum að ég gat ekki látið mælaborðið sína mér kílómetra, held að það þurfi að nota „override“ takkan til að láta mælaborðið sína kílómetra, þetta getur þó verið rangt hjá mér, einnig er mjög slæmt að hafa ekki „override“ takkan ef maður festir sig og þarf að nota fulla orku mótorsins til að bakka, en eins og annað þá er ekki stóra málið að finna pláss í mælaborði hjólsins og tengja þennan takk að nýju.

Sjálfur á ég „Can Am Outlander“ og hef átt ýmsar gerðir fjórhjóra sem ég hef ekið þessa sömu leið marg oft, þannig að þegar malbikið endaði og framundan var vægast sagt mjög holóttur vegur þá spennti ég handlegg og axlar vöðva til að verjast þeim höggum sem ég hélt að hjólið myndi gefa mér, en viti menn hjólið sveif yfir þessar stóru holur án þessa að ég fyndi nokkuð fyrir þeim, og þá komum við að því að það er rafmagns stýri í hjólinu sem er það skemtilega uppsett að ég varð ekkert var við þessar stóru holur upp í stýrið.

Önnur hjól sem ég hef prufað sem eru með rafmagn stýri eru að mínu mati of létt í stýri mér finnst sem ég missi samband við hjólin, en þetta stýri sýndi mér það nokkru sinnum í þessari ferð að það er alveg einstaklega skemtilega upp sett.

Einnig kom mér skemtilega á óvart hversu skemtileg fjöðrun hjólsins er, ég fór í gríðalegar ójöfnur hjólið sló aldrei samann, át þetta allt átaka laust og án þess að maður væri í einhverjum loft köstum á því, tekið skal fram að dekkinn spila inn í upplifun mína með mýkt hjólsins, niðurstaða: fjöðrun hjólsins er einstaklega löng og skemtileg.



Fór ég sem leið lá í malarnámur sem eru á þessu svæði og hugsaði mér gott til glóðarinnar að prufa 100% læsingu sem er í framdrifbúnaði hjólsins, í námunni voru rennisléttir malar haugar margra metra háir og halli þeirra sennilega um og undir 40 gráðum, keyrði ég að fyrsta haug og setti hjólið í lága drifið, munið að ekki hafði verið breytt um loftþrýsting í dekkjum, með öðrum orðum ég hleypti ekki úr dekkjunum eins og er oft gert þegar torfærutækjum er ekið við mjög erfiðar aðstæður og sóst eftir hámarks gripi



Þarna ætlaði ég að aka hjólinu ólæstu uns það færi að spóla og setja það síðan í læsinguna til að sjá muninn. Ég var sitjandi á hjólinu, ekki hangandi fram á stýrið þrátt fyrir þennan gríðarlega halla sem var á haugnum og kom þarna í ljós enn og aftur hversu góð áseta er á hjólinu, þar sem aftur sætið er hærra þá sat ég skorðaður á réttum stað í hnakknum rann ekki aftur, en hvað drif tilraunina varðar þá fór ég átakalaust upp allan hauginn án þess að læsa drifinu að framann.

Fann annan haug sem var töluvert hærri og töluvert brattari, legg af stað í lága drifinu ólæstur sitjandi á hjólinu, þar sem hjólið er nýtt og ekki í minni eigu þá fannst mér brattin í miðri brekku vera orðin of mikill og bakkaði því niður, hjólið höndlaði ótrúlega vel aftrábak þrátt fyrir þennan mikla halla og laust efni.

Finn haug sem er ekki eins brattur og með töluvert lausara efni og fæ hjólið loksins til að spóla, stoppa og set hjólið í 100% lás að framann og tek það af stað aftur í miðri brekku og kláraði hana.

Niðurstaða mín varðandi drifgetu þessa hjóls og það að ég hafði alls ekki á tilfinningunni að hjólið ætlaði aftur fyrir sig, þrátt fyrir að halli brekkunar væri gríðarlegur:

Ég verð sjaldan orðlaus, og er ekki talinn huglaus þegar kemur að akstri torfærutækja en drifgeta þessa hjóls er ótrúleg og varð ég einfaldlega að láta í minni pokann hvað hana varðar, en við skulum segja að það hafi verið af því að ég átti ekki hjólið, einnig spilar dekkja búnaður hjólsin stóra rullu í því hversu vel það dreif, en hvort dekkjin hjálpuðu hjólinu eða hjólið hjálpaði dekkjunum skal ég ekki segja til um.

Einn er sá kostur þessa hjóls sem ekki hefur enn verið nefndur og gerði það að verkum að ég gat sett 100% læsinguna á í miðri brekku og tekið af stað aftur án þess að spóla, það er að þetta hjól eins og flest Arctic Cat hjól, er með diskakúplingu inn í mótornum sem er í olíubaði, og er fyrir innan aðal kúplingun sem er utan á mótornum, þessi blautkúpling er sömu tegundar og er í flestum götumótorhjólum, þessi búnaður gerir það að verkum að hægt að taka mjög mjúkt af stað án þess að spóla, Þá hefur þessi búnaður það í för með sér að reima vandamál á Arctic Cat hjólum eru nánast óþekkt fyrirbrygði.

Heildar niðurstaða mín af reynsluakstri þessa hjóls: gríðarlega öflugt og skemtilegt hjól, mikill togkraftur og snerpa, einstaklega rásfast og skemmtilegt í akstri.



Helstu kostir: mjög fallett hjól, hátt er undir hjólið, hjólið er breitt, drifbúnaður er hraustlega smíðaður og virkni hans er einstaklega skemtileg, mótör er togmikill og snarpur, stýrið er draumi líkast, hugað er að smáatriðum sem skifta máli og eru sjaldséð á öðrum hjólum, kúplings búnaður er sá besti sem völ er á, hjólið er létt 366,2 kg þurrvigt og höndlar einstaklega vel, áseta er einstaklega góð og þægileg, 2“ prófil gat er í grind hjólsins að aftan fyrir dráttar skanka og kúlu, og síðasta en ekki síst, í þessari upptalningu um kosti, þá er verðið á hjólinu eitt af því sem telst til kostna, skilst að það kosti ekki nema um 2,6 milljónir.



En eins og í öðrum mannana verkum má finna nokkra ókosti:

Ég myndi vilja geta sett hjólið í park, finnst óþægileg að þurfa að setja handbremsu á, það vill gleymast eða hún getur gleymst á. Einnig myndi ég vilja hafa mismuna drif í hjólinu að aftan, þá aðalega þegar ekið er á viðkvæmu landslagi til að forðast gróðurskemdir og þegar ekið er á malbiki til að forðast óþarfa dekkjaslit og spennu í drifbúnaði, einnig myndi ég vilja sjá fjórða bremsudiskin að aftan en sökum þess að það er beint drif (læst) í hjólinu að aftan þá er eingöngu einn bremsu diskur þar, tek fram að þetta fýnst ekki þegar hjólinu er bremsað og eru bremsurnar mjög góðar, ástæðan fyrir því að ég vildi hafa fjórða bremsudiskinn er að ég tel ekki gott fyrir drifbúnaðinn að vera að bremsa fjórða hjólinu í gegnum drifrásina, festingar eru til staðar fyrir fjórða diskinn þannig að það má laga þetta ef svo ber undir.

Einnig er nausynlegt að setja „override“ takkan aftur á hjólið og er það til þess að gera lítið mál, þrátt fyrir að hjólið komi með plast hlífum á A-örum (stýfum) og plasthlífum undir grind myndi ég vilja sjá álhlífar undir öllu hjólinu og er þetta ekki ókostur, heldur sökum þess að það virist ekkert stoppa þetta hjól, þannig að því meira sem það er búið að verja hjólið fyrir grjóti og öðrum mögulegum skemdum á undirvagni og A-örum (stýfum) því áhyggju lausari verður akstur þessa villikattar.

Eiður Eiríkur Baldvinsson.



Chevrolet Chevelle SS 1970



Þröstur Guðnason heitir maðurinn og er ábyrgur fyrir uppgerðinni á þessum mega flotta Chevrolet Chevelle SS 402 árgerð 1970.

Þröstur er þó ekki fyrsti eigandinn, en bíllinn var fluttur inn í febrúar 1977.

Guðmundur Kjartansson keypti bílinn í „Grand Neck“ á „Long Island“ í Bandaríkjunum í september-október 1976 og eins og segir hér að ofan þá kom hann hingað heim og var leystur úr tolli í febrúar 1977. Guðmundur átti bílinn fram í september 1977 en þá seldi hann Jóhanni Þorfinnssyni bílinn, og keppti Jóhann nokkrum sinnum á brautinni auk þess að nota bílinn sem fjölskyldubíl.

402 cid (6,6 L) mótörinn bræddi úr sér hjá Jóhanni og var „Small Blokk“ sett í græjuna og stuttu seinna seldi Jóhann bílinn og þar með varð upprunalegi mótörinn viðskila við bílinn.

Nú spá kannski margir í hvað verið sé að meina með þessu, en málið er bara það að þegar við erum að tala um þessa Amerísku „Muscle Car“ bíla þá eru þeir verð mestir ef þeir eru með upprunalega mótörnum sem hægt er að staðfesta með því að skoða vélar og verksmiðjunúmer, en þau eiga að standast á og þá er öruggt að viðkomandi bíll kom frá verksmiðju með þá vél sem er í honum. Í dag eru stórar upphæðir borgaðar fyrir bíla sem eru með upprunalegri vél, eða eins og þeir segja í „Westur Hreppi“ „Number match“.





En hvað um það, aftur að Chevelle.

Sá sem kaupir bílinn af Jóhanni átti hann í stuttan tíma og selur síðan Magnúsi Óla Ólafssyni bílinn en hann setti aftur „Big Block“ mótör í hann og fyrir valinu varð 427 cid (7,0 L) mótör. Ágúst M Þórólfsson kaupir síðan bílinn af Magnúsi og notaði hann mikið í mótorsporti bæði í kvartmílunni og einnig í tveimur „Rally Special“ keppnum sem haldnar voru á Reykjavíkurflugvelli. Á þeim tíma var 327 cid (5,4 L) „Small Block Chevy“ vél í bílnum, en Ágúst náði þó að eignast upprunalegu 402 cid (6,6 L) vélina sem hafði verið um nokkurt skeið í öðrum bíl, en var orðin léleg þannig að það þurfti að línubora hana og skipta um sveifarás. Ágúst flutti frá Stór Hafnarfjarðarsvæðinu og til Hafnar í Hornafirði áður en hann hafði lokið að gera Chevelle upp þannig að hann ákvað að selja hana og kaupandinn var Ingimar Baldvinsson. Hann átti bílinn í stuttan tíma og seldi Þresti Guðnasyni núverandi eiganda bílinn árið 1991.

Þröstur byrjaði þá strax að vinna við bílinn og kaupir upprunalega mótörinn af Auðunni Stígssyni sem þá hafði notað hann í keppni í nokkur ár með góðum árangri, einnig náði Þröstur í 4. gíra Muncie M 20 kassa.

Þresti langaði samt alltaf í meira afl og þar kom að honum áskotnaðist LS6 454 mótör og THM 400 sjálfskipting, en þannig hafði einmitt verið hægt að fá þennan bíl útbúinn frá verksmiðju, þetta var árið 2000.

Það var ekki seinna vænna þar sem M20 gírkassinn gaf upp öndina tveimur árum seinna og þá var 402 og M20 kippt upp úr bílnum og 454 cid (7,4 L) LS6 425 hestafla vél og Turbo (THM) 400 sjálfskiptingu var troðið ofan í vélarsalinn, reyndar eru 402 og 454 af sömu stærð það er utanmál þannig að þetta smellpassaði allt saman. 402 vélin og Muncie M20 kassinn eru hins vegar í góðri geymslu inni í skúr.

Tímaritið „Car Craft“ prófaði svona LS6 Chevelle þegar hún var ný árið 1970 og tíminn á henni á kvartmílunni var 13,12 sek á 107 mílna hraða sem gera 171 km en Þröstur átti eftir að gera betur og er hann nú í „slagsmálum“ við 12 sekúnda múrinn.





En hér höfum við nokkrar staðreyndir um G 7018.

Búnaður frá verksmiðju:

Chevrolet Chevelle SS 1970.

Vél: 402 cid L34 350 hestöfl

Gírkassi: Muncie M20 4. gíra

Hásing: 12 bolta GM

Drifhlutfall: 4,10:1

Driflæsing: Positraction

Núverandi búnaður :

Vél: 454 cid (7,4 L) LS6 425 hestöfl

Gírkassi: THM 400 sjálfskipting frá TCI

Hásing: 12 Bolta GM

Drifhlutfall: 3,73:1

Driflæsing: No Spin Detroit Locker

Besti tími á Kvartmílunni er 12,09 sek á 110,56 mílna (177 km) og hann fer 60 fetin (30 m) á 1,66 sek.

Svo er bara að skoða myndirnar og sjá hvernig Þresti hefur tekist upp með þennan frábæra „muscle car“ sem svo sannarlega ber af bæði á braut og á götu.

HS



Íslenski Thunderbird Klúbburinn

Íslenski Thunderbird klúbburinn hefur starfað í nokkur ár og heldur eina formlega samkomu á ári. Þar koma saman áhugamenn um bennan fræga Ameríska bíl og eru flestir félagarnir á bílum frá árunum 1957 til 1980.

Við skulum skoða nokkrar myndir frá því í sumar þegar félagarnir hittust á planinu við Smáralind.



Fornbílaklúbbur Íslands

Félagar í Fornbílaklúbbi Íslands skupu smá hópaskstur á dögnum og fóru sem leið lá á Kvartmílubrautina í Hafnarfirði.

Þar tóku félagar Kvartmíluklúbbsins á móti þeim og buðu upp á kaffi og með því.

Hér eru nokkra myndir frá þessu vel heppnaða kvöldi.

HS.



Íslandsmótið í Torfæru Úrslit

Torfærusportið er á mikilli uppleið um þessar mundir og voru tvær alþjólegar keppnir FIA NEZ haldnar á þessu ári með þátttöku keppenda frá norðurlöndunum.

Í sjálfu Íslandsmótinu hefur keppendum fjölgað og tækin orðið öflugri.

Menn eru mikið farnir að kaupa sér tilbúna og sérsníðaðar vélar erlendis frá og öll smíði bílana hefur tekið miklum framförum. Allt sem sagt orðið vandaðra og betra, en þetta kallast góð þróun og vonum við að hún haldi áfram og að Íslendingar nái aftur forystu í torfæru sportinu eins og veð höfðum hér fyrir 10-15 árum síðan.

Mikill metnaður er meðal öikumanna í dag og sést vel að menn mæta betur undirbúnir en áður og taka sportið mun alvarlegar en var gert hér fyrir nokkrum árum.

Persónulega hef ág alltaf verið á því sjálfur að það þurfi að skipta sportinu upp í fleiri flokka, sem myndi þá auka nýliðun og jafnvel gera sportið skemmtilegara og meira spennandi en það er jú umræða fyrir þá sem stjórna torfærunni í dag en þessari hugmynd er hér með komið á framfæri.

Hér kemur úrslitatafla í torfæru fyrir árið 2012 auk mynda.

Sérútbúnir

Keppandi	#1	#2	#3	#4	Samtals
Ólafur Bragi Jónsson	-	-	20	20	40
Benedikt H. Sigfússon	20	8	1	37	
Hafsteinn Þorvaldsson	6	-	10	15	31

Götubílar

Keppandi	#1	#2	#3	#4	Samtals
Jón Vilberg Gunnarsson	15	20	20	12	67
Ívar Guðmundsson	20	10	12	20	62
Stefán Bjarnhéðinsson	10	15	15	15	55











LOKSINS Á ÍSLANDI! TOP GEAR BÓKIN

*Ómissandi fyrir
alla bílaáhugamenn,
unga jafnt sem
aldna!*

100 geggjuðustu bílarnir að mati Top Gear-gengisins. Ótrúlegt samsafn bifreiða, allt frá sannkölluðum furðufyrirbærum til hraðskreiðustu sportbíla. Magnaðar staðreyndir í bland við hinn óborganlega húnor sem einkennir Top Gear!



1942 - 2012

70 ára

Hljóðfæraverslun



Allt fyrir tónlistarfólkið



Mikið úrval gjafavara

- strengir
- kjuðar
- hljóðnemar
- gítarólar
- magnarar o.fl.



- munnhörpur
verð frá 2500,-
- ukulele
verð frá 6900,-
- boss pedalar
verð frá 10600,-



Hljóðfæraverslunin Rín
Brautarholti 2 551 7692



rin@rin.is - www.rin.is
www.facebook.com/rinehf