

1. töl. 2012

# FIBBLADÍÐ

FÉLAG ÍSLENSKRA BIFREIÐAEIGENDA Á TRAUSTUM GRUNNI Í 80 ÁR



**METANÓL**

KÍLÓMETRAFALSANIR

**ÓTRÚLEG BILANASAGA**

SUMARDEKKJAPRÓFANIR

# Bensínstöðvar Atlantsolíu

Dælulykill FÍB og Atlantsolíu



## FÍB FÉLAGAR NJÓTA ENN BETRI KJARA.

Þannig veita FÍB dælulyklar þeirra sem hafa greitt félagsgjald 6 kr. afslátt. FÍB félagar geta jafnframt valið sína uppáhaldsstöð sem mun þá veita 8 króna afslátt. Það jafngildir sparnaði upp á **11.500 kr.\***

VELDU ÞÍNA STÖÐ!

$$6 + 2 = 8$$

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Akureyri - Glerártorgi          | <input type="checkbox"/> Mosfellsbæ               |
| <input type="checkbox"/> Akureyri - Baldursnesi hjá BYKO | <input type="checkbox"/> Reykjanesbæ - Njarðvík   |
| <input type="checkbox"/> Borgarnesi                      | <input type="checkbox"/> Reykjavík - Bildshöfða   |
| <input type="checkbox"/> Hafnarfirði - Hafnarfjarðarhöfn | <input type="checkbox"/> Reykjavík - Skeifunni    |
| <input type="checkbox"/> Hafnarfirði - Kaplakrika        | <input type="checkbox"/> Reykjavík - Skúlagötu    |
| <input type="checkbox"/> Hveragerði                      | <input type="checkbox"/> Reykjavík - Sprengisandi |
| <input type="checkbox"/> Kópavogi - Búðakór              | <input type="checkbox"/> Reykjavík - Öskjuhlíð    |
| <input type="checkbox"/> Kópavogi - Kópavogsbraut        | <input type="checkbox"/> Selfossi                 |
| <input type="checkbox"/> Kópavogi - Byko Breiddinni      |   |

### FYLLTU Á OG FARÐU AÐ SPARA

- Dælulykillinn er ókeypis
- Sæktu um hann á [www.fib.is](http://www.fib.is)
- Þú færð hann sendan heim

Til að velja stöð: Hringdu í síma 414 9999 eða sendu póst á [fib@fib.is](mailto:fib@fib.is) með kennitölu þinni, síma og nafni stöðvar.

Til að sækja um lykil: [www.fib.is](http://www.fib.is)

\*Miðað við 120 lítra á mánuði í eitt ár.

Nánari upplýsingar í síma 414 9999.





## Hagsýnir heimilisbílar

	Árgerð 2005 <sup>2</sup> sjálfskiptur · bensín	Árgerð 2012 <sup>2</sup> beinskíptur · dísil	Sparnaður á ári
<b>Eyðsla<sup>1</sup></b>	9,4l 456.840 kr.	4,5l 228.600 kr.	= <b>228.240 kr.</b>
<b>Bifreiðagjöld</b>	34.240 kr.	9.460 kr.	= <b>24.780 kr.</b>
<b>CO<sub>2</sub> útblástur</b>	224 g/km 4.480 kg	119 g/km 2.380 kg	= <b>2.100 kg</b>

Að endurnýja bílinn í dag getur borgað sig.  
Kannaðu kosti grænna bílálana og reiknaðu dæmið til enda á [ergo.is](http://ergo.is)

Suðurlandsbraut 14 > sími 440 4400 > [www.ergo.is](http://www.ergo.is) > [ergo@ergo.is](mailto:ergo@ergo.is)



# FÍBBLAÐIÐ



ÚTGEFANDI  
FÉLAG ÍSLENSKRA BIFREIÐAEIGENDA

RITSTJÓRI  
STEFÁN ÁSGRÍMSSON

ÁBYRGÐARMAÐUR  
RUNÓLFUR ÓLAFSSON

HÖFUNDAR EFNIS  
BOGI LEIKNISSON  
GUÐJÓN GUÐMUNDSSON  
RUNÓLFUR ÓLAFSSON  
STEFÁN ÁSGRÍMSSON

UMBROT / LJÓSMYNDUN  
BOGI LEIKNISSON

PRENTUN  
ÍSAFOLDARPRENTSMÍÐJA

UPPLAG  
16.000 EINTÖK.  
BLAÐIÐ ER SENT ÖLLUM  
FÉLAGSMÖNNUM FÍB

AUGLÝSINGAR  
ÓFLUN EHF

FÉLAG ÍSLENSKRA BIFREIÐAEIGENDA  
SKÚLAGATA 19  
101 REYKJAVÍK  
SÍMI: 414-9999  
FAX: 414-9998  
NETFANG: FIB@FIB.IS  
VEFFANG: WWW.FIB.IS

ÁRGJALD FÍB ER KR. 6.180.-  
FÍB BLAÐIÐ KEMUR ÚT ÞRISVAR Á ÁRI  
OG ER INNIFALIÐ Í ÁRGJALDINU

HEIMILT ER AÐ VITNA Í  
FÍB BLAÐIÐ Í ÖÐRUM FJÖLMÍÐLUM  
SÉ HEIMILDAR GETIÐ

BÍLLINN Á FORSIÐU ER NÝR  
MERCEDES BENZ B SEM FÍB HEFUR  
FENGIÐ Í HENDUR. HANN VERÐUR  
NÝTTUR AF EURORAP Á ÍSLANDI TIL AÐ  
TIL HALDA ÁFRAM AÐ ÖRYGGISMETA  
ÍSLENSKA VEGAKERFIÐ.  
LJÓSMYNDIN ER TEKIN AF  
BOGA LEIKNISSON FYRIR FRAMAN  
VIÐ TÓNLISTARHÚSIÐ HÖRPU.

## Hátt bensínverð er að kyrkja þjóðfélagið

FÍB hefur að undanfögnu ítrekað varað stjórnvöld alvarlega við þeim kyrkingaráhrifum sem sífelld hækkun eldsneytisverðs hefur á allt þjóðfélagið. Stjórnvöld hafa daufheyrst við þótt með hækkun eldsneytis á heimsmarkaði og stöðugt hærri álögum ríkisins stefni bensínlítrinn hraðbyri í 300 kr.

Miklar eldsneytishækkningar frá 2009 hafa dregið úr umferð um allt land. Afleiðingin er samdráttur í viðskiptum, fækkun innlendra ferðamanna og lægra þjónustustig. Fyrir marga er það orðið lúxus að bregða sér bæjarleið.

Á árunum frá 1997 til 2009 var samanlögð álagning olíufélaga ásamt skattheimtu ríkisins um 140 kr. á lítra að jafnaði, uppreiknað til verðlags í dag. Nú er þessi tala nálægt 160 kr. og aukningin felst alfarið í aukinni skattheimtu. Við

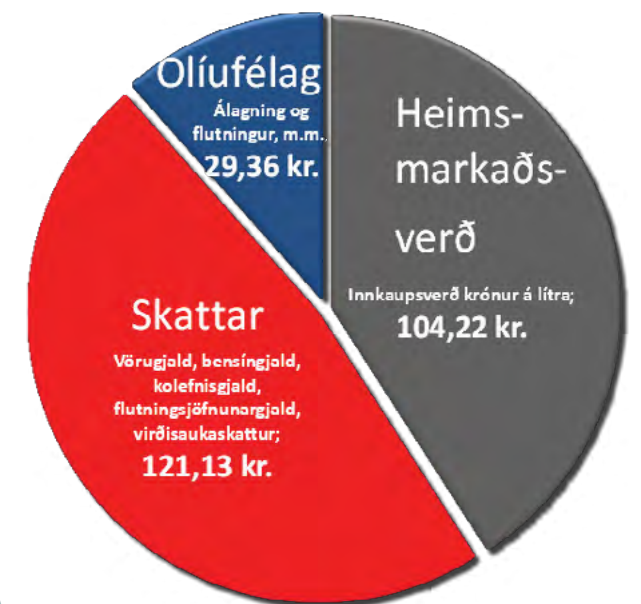
bætist gríðarleg hækkun á heimsmarkaði, sem hækkar heildarverð eldsneytis. Fyrir 10 árum kostaði bensínlítrinn tæpar 30 kr. á heimsmarkaði, en nú kostar hann 94 kr. Á árunum 1997 til 2009 kostaði lítrinn af bensíni að jafnaði 178 kr. uppreiknað til verðlags í dag, en nú kostar hann um 265 kr. Um fjórðungur af þessari hækkun er aukin skattheimta ríkisins.

Venjuleg launafjölskylda þarf að hafa hátt í 300 þúsund krónur í aukalegar tekjur á ári til að mæta auknum eldsneytisútgjöldum miðað við óbreytta notkun. Fyrir langflesta er eina ráðið að draga verulega úr samgöngum og nota heimilisbílinn aðeins í það nauðsynlegasta.

Ljóst er að samdráttur í samgöngum hefur afar neikvæð marföldunaráhrif, fyrst og fremst utan höfuðborgarsvæðisins.



Runólfur Ólafsson  
Fræmvæðarstjóri



Bensínverð mars 2012  
254,70 kr/l

Ávinningur ríkisins af bensíntekjum fer minnkandi með minni umferð, þrátt fyrir aukna skattheimtu, en fyrst og fremst tapar ríkissjóður á minnkandi umsvifum í atvinnulífinu.

Því skal enn skorað á ríkisvaldið að draga úr álögum sínum á eldsneyti til að mæta þessari ógnvænlegu þróun. Lágmark er að ríkið taki ekki til sín meiri tekjur en það hefur að jafnaði fengið í gegnum árin.

<sup>1</sup>Bliðnuð eyðsla á hverja 100 km.  
<sup>2</sup>Rekstur í eitt ár á meðalstórum bíl m.v. að bensínverð sé 243 kr., dísilverð 254 kr. og akstur á ári 20.000 km.

## EFNISYFIRLIT

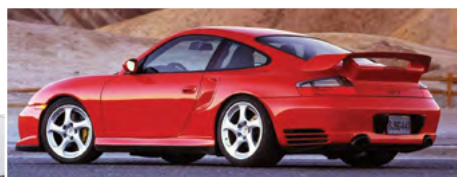
- 8 Bíllinn bilaður á þriðja ár
- 14 3% tréspíri saman við bensínið
- 18 Niðurskrúfaður kílómetrateljari
- 22 Áreiðanlegustu bílarnir
- 23 T25 borgarbill í fjöldaframleiðslu
- 26 Mercedes-Benz 350 ML BlueTec
- 28 Toyota Avensis Wagon Sol
- 30 Sumardekkjaprófun
- 36 Bíltúr austur fyrir fjall 1913
- 42 Íslenskar jeppabreytingar
- 44 Bestu bílar ársins 2012
- 45 Engillinn Henrik
- 45 Ný rafhlöðutækni fyrir rafbíla



**8** Bíllinn bilaður á þriðja ár. - ótrúleg og skelfileg bilanasaga jeppa Stefáns B. Sigurðssonar



**26** Bílaprófun FÍB. Þegar sest er upp í nýjan Mercedes-Benz ML 350 BlueTec og hann ræstur blasir þessi nýi dísilveruleiki við manni.



Áreiðanlegustu bílarnir á markaðinum í dag.

**22**

## Breytt FÍB blað

Eins og þetta nýja tölublað ber með sér hafa talsverðar breytingar verið gerðar á útliti FÍB blaðsins frá því sem verið hefur. Það má líka teljast nokkuð viðeigandi að gera breytingar nú þegar 80 ár eru liðin frá stofnun FÍB.

Að vanda er leitast við að hafa efni blaðsins sem fjölbreyttast. Við vekjum athygli á grein sem hefst á bls. 8. Í henni segir frá langri og erfiðri bilanasögu bíls sem hófst með sprungnu henni. Eftir tvö ár og gríðarleg

fjárútlát og fyrirhöfn tókst loks að finna hvað að var og koma bílnum í rétt lag.

Hjólbarðakannanir FÍB blaðsins vor og haust eru löngu orðnar fastur liður. Í þessu tölublaði birtist ítarleg gæðakönnun ADAC, systurfélags FÍB í Þýskalandi á nýjustu sumarhjólborðunum. Von okkar er sú að könnunin verði bifreiðaeigendum nokkur hjálp við að velja réttu sumarhjólbarðana. Gleðilegt afmælisár.

Stefán Ásgrímsson ritstjóri



**30**

Sumarhjólbarðarnir 2012 - Gæðakönnun

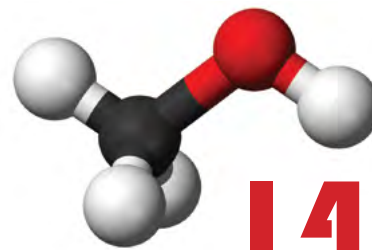
**18**

Kílómetrafalsanir - Risavaxið vandamál í Evrópu



**28**

Bílaprófun FÍB Toyota Avensis með nýju fersklegu útliti



3% tréspíri saman við bensínið - framfaramál eða frumhlaup?

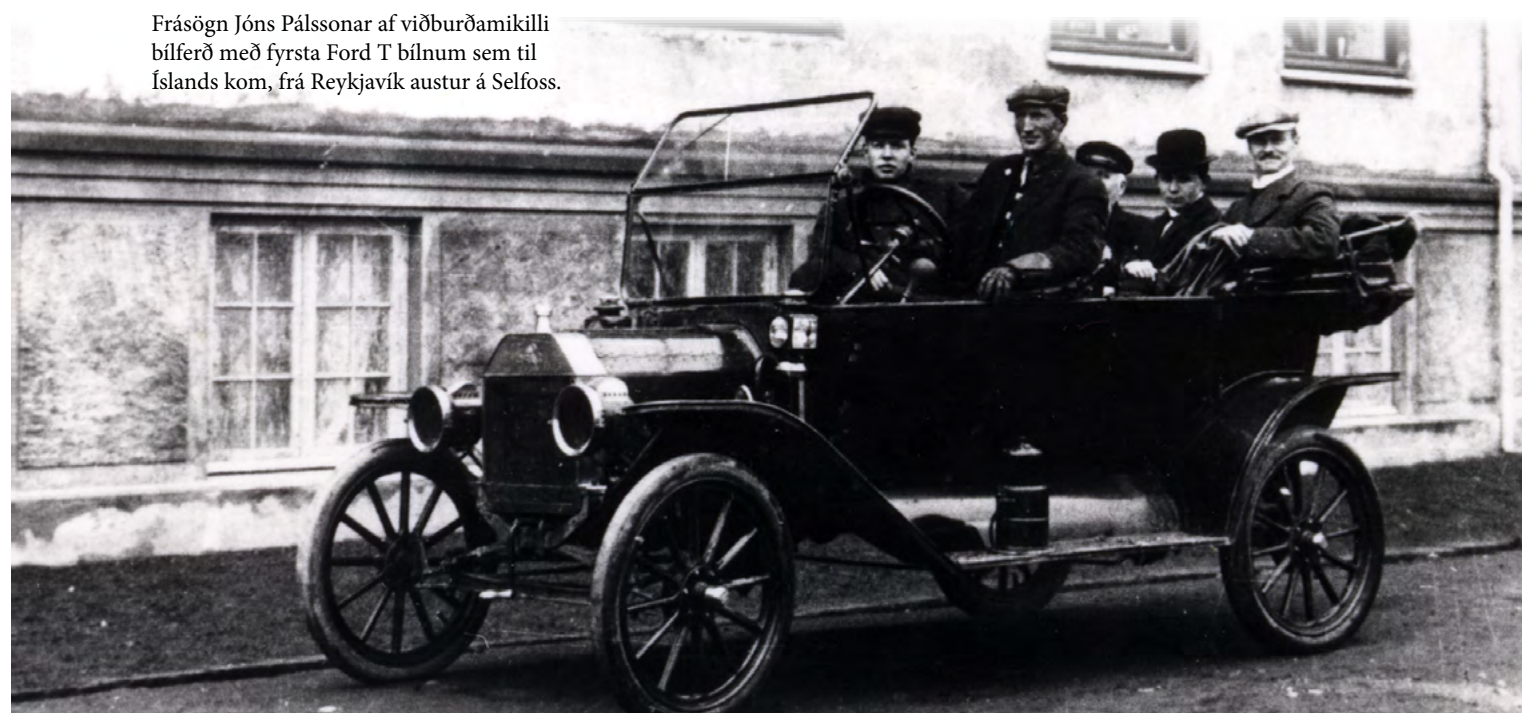


**46**

Ný rafhlöðutækni fyrir rafbíla

**36**

Frásögn Jóns Pálssonar af viðburðamikilli bílferð með fyrsta Ford T bílnum sem til Íslands kom, frá Reykjavík austur á Selfoss.



# BÍLLINN BILAÐUR Á ÞRÍÐJA ÁR

- ótrúleg og skelfileg bilanasaga jeppa Stefáns B. Sigurðssonar

Þótt grundvallaratriðin í bílunum séu að mestu þau sömu og við upphaf bílaaldar þá hefur í tímanna rás hlaðist upp í þeim ýmis tæknibúnaður sem eykur öryggi okkar sem notum þá og sem gerir þá stöðugt sparneytnari og öruggari í rekstri. Gallinn við þetta allt er bara sá að við þetta verða bílarnir sífellt flóknari. Þessvegna er skynsamlegt að halda þeim við ekki ósvipað og gert er með flugvélar, skoða þá vel og yfirfara með ákveðnu millibili og jafnvel skipta út einstökum hlutum enda þótt bílana sé ekki tekið að gæta. Miklu dýrara og flóknara getur orðið að bíða eftir því að bilanir komi upp og bregðast þá við þeim, jafnvel þegar þær eru teknar að skemma út frá sér.

Bilanalet getur reynst afskaplega dýr og flókin. Það hefur Stefán Bragi Sigurðsson sannarlega fengið að reyna, en hann lenti í ótrúlegum hremmingum með jeppann sinn sem bilaði árið 2009 og er loks nú alveg nýlega kominn í lag. Frásögn Stefáns sem hér fer á eftir. Hún er ekki birt hér til þess að áfella einhvern, heldur til þess að vera lærdómur fyrir bæði bileigendur og viðgerðamenn. Hún sýnir og sannar hversu nauðsynlegt er að bæði eigendur og umsjónarmenn bíla og þeir sem annast viðgerðir og viðhald þeirra kunni vel til verka, skilji hvernig bíllinn og flókin búnaður hans vinnur og temji sér öguð vinnubrögð byggð á rökhugsun.

## Sprungið hedd

Þessi ótrúlega saga Stefáns sem hér fer á eftir hefst haustið 2006 þegar hann kaupir Mitsubishi Pajero jeppa. Bíllinn var ekinn 120 þúsund kílómetra, var vel með farinn og hafði verið í eigu sömu fjölskyldunnar frá því hann var nýr. Allt gekk að óskum fyrstu mánuðina og árin og fátt gerðist umfram það sem kalla má eðlilegt viðhald. Svo gerist það í árslok 2009 að það fer að vanta kælivatn án þess þó að nokkur einustu merki séu um að kælikerfið leki. Bætt var á vatnskassann og vonað að ekkert alvarlegt væri á seyði. En vatnstapið ágerðist og vélin tók að reykja meir en góðu hófi gegndi. Bíllinn var því settur á verkstæði í Kópavogi í febrúar 2010 og þegar vatnskassalokið er fjarlægt með vélina í gangi, sást að kælivatnið á vatnskassanum ólgaði en það er ótvírætt merki um að heddþakning hafi gefið sig eða sprunga sé komin í henni. Þá stóð kílómetrateljari bílsins í 230 þúsund km.

Verkstæðið í Kópavogi býr yfir mikilli þekkingu og reynslu en er ekki sérverkstæði fyrir þessa tegund bíla. Þarna var henni tekið ofan af vélinni og síðan sett í þrýstipróf hjá sérhæfðu vélaverkstæði. Í ljós kom að það var sprungið. Til að fá bíllinn í gang á ný varð því að fá annað hedd. En þar sem nýtt hedd er gríðarlega dýrt tók Stefán þann kost að reyna að finna notað hedd. Það fannst á partasölu norður á Akureyri úr bíl sem var mun minna ekinn en bíll Stefáns, eða rúmlega 130 þúsund km.

Verkstæðisformaðurinn á verkstæðinu í Kópavogi lagði eindregið til að henni frá Akureyri yrði þrýstiprófað og það planað og ventlar slípaðir áður en það yrði sett í bíllinn. Jafnframt ráðlagði hann að fá spíssana í heddinu að norðan skoðaða og þrýstiprófaða. Ekkert hafði verið að spíssunum í gamla sprungna heddinu sem hafði verið í notkun 230 þúsund kílómetra og hefði því mátt ætla að spíssarnir í nýkeypta heddinu væru í lagi. Engu að síður fór Stefán að ráðum Kópa-vogsmanna. Henni að norðan var síðan þrýstiprófað hjá sérhæfðu vélaverkstæði og spíssarnir þrýstiprófaðir hjá sérhæfðu dísilverkstæði. Hvortveggja var sagt í góðu lagi. Annað átti síðar eftir að koma í ljós með spíssana.

Nýkeypta henni var nú sett í bíllinn í mars 2010. Um leið var settur í hann nýr vatnskassi þar sem hætta var talin á að gamli kassinn hefði skemmst af ofþrýstingi í kjölfar sprungunnar í gamla heddinu. Eftir samsetninguna fór vélin strax í gang en eitthvað var að: Hún svaraði ekki olíugjöf nema að mjög litlu leyti og vann mjög illa. Hver gat ástæðan verið? Menn létu sér helst detta í hug að eitthvað væri að olíuverkinu sem þó var hið sama og áður og hafði verið í lagi. En þar sem verkstæðið í Kópavogi er ekki sérhæft Mitsubishi-verkstæði og ekki með tölvubúnað til að tölvulesa og bilanagreina slíka bíla, var bíllinn fluttur á slíkt sérhæft verkstæði til að finna út úr því hvað ylli aflleysinu.

Á þessu sérhæfða verkstæði finna menn síðan ekkert út úr þessu og töldu sig þurfa að fá annan eins bíl til að tölvulesa og prófa og bera saman við bíl Stefáns. Stefáni

tókst að útvega samanburðarbíl og eftir heils dags athugun fannst ekkert og Mitsubishi sérfræðingarnir töldu líklegustu skýringuna vera þá að bíll Stefáns væri vitlaus á tíma. Hann hefði verið settur ranglega saman á verkstæðinu í Kópavogi.

## Olíuverkið?

Í Kópavoginn var svo bíllinn fluttur aftur og farið var yfir samsetninguna. Hún reyndist vera eins og vera bar. Bíllinn var ekki vitlaus á tíma. Þá var hann fluttur á verkstæði Mitsubishi umboðsins sem tekur hann til rannsóknar í mars 2010. Niðurstaðan þar var sú að olíuverkið hlyti að vera bilað vegna þess að áfyllingarstúturinn á eldsneytisgeyminum væri tærður og óhreinindi kæmust þar inn í geyminn og blönduðust dísilolíunni. Skipta þyrfti um stútinn, hreinsa þyrfti eldsneytisgeyminn og gera þyrfti við olíuverkið eða finna annað olíuverk í lagi.

Um þetta leyti var komið að því að bíllinn þyrfti að fara í árs-sköðun. Þar sem hann var ekki ökufer var hann tekinn af númerum til að komast hjá því að á hann félli vanrækslugjald. Olíuverkið er svo tekið úr bílnum og farið með það í viðgerð á sérhæft dísilvélaverkstæði sem sagði ekki mögulegt að gera það upp hér á landi þannig að Stefán byrjar að leita að öðru olíuverki; notuðu, nýju eða uppgerðu, hér heima og erlendis. Í millitíðinni finnur umboðsverkstæðið notað samskonar olíuverk hér á landi. Það var sagt lítilsháttar bilað en ef það reyndist nothæft var uppsett verð þess einungis fjórðungur þess sem nýtt olíuverk átti að kosta. Aftur var þá farið með bíllinn í umboðið og nýfundna olíuverk sett í bíllinn. Það reyndist hins vegar leka svo mjög að engar niðurstöður fengust.

Þegar hér er komið sögu fréttir Stefán af því að verkstæði í Borgarnesi eigi einmitt svona olíuverk, ný endurbyggt af sérverkstæði í Portúgal og í fullkomnu lagi. Í framhaldinu gerir hann



Pajero jeppinn. Loksins kominn í lag eftir rúmlega tveggja ára þrautagöngu.

upp við umboðsverkstæðið og fær bílinn fluttan vestur í Borgarnes þar sem nýuppgerða olíuverkið er síðan sett í bílinn auk þess sem olíutankurinn er tekinn úr bílnum og hreinsaður. Til stóð einnig að skipta um leið um gamla tærða áfyllingarstútin og leggja nýja plastlögn í stað upprunalega stálrörsins frá tanknum fram í olíuverkið. Á þessa nýju lögn átti að setja bæði síu og gegnsæja gruggkúlu þannig að engin hætta átti framfar að vera á skemmdum vegna óhreininda í olíunni.

**Allt við það sama**

Þetta var í ágúst 2010. Og þegar nýja olíuverkið er komið í bílinn er hann gangsettur. Vonbrigðin verða því mikil þegar bíllinn gengur ekkert skár en áður. Hann fer að visu í gang en tekur lítilli inngjöf og vinnur ekkert. Bifvélavirkjarnir í Borgarnesi hreinsa þá pústgreinina og pústkerfið ef ske kynni að stífla leyndist þar sem orsakaði krafleysið en það bar engan árangur. Þeir kynna sér sjúkrasögu bílsins hjá þeim verkstæðum sem höfðu áður komið að bílnum. Hafandi fengið allar upplýsingar telja þeir að eitthvað hljóti að vera að ný ísetta heddinu. Það var því losað af vélarblokkinni og þar sem fjórir af ventlunum ný-slípuðum ventlunum virtust ekki nógu þéttir voru þeir slípaðir upp á nýtt. Heddíð var svo sett aftur á vélina og bíllinn gangsettur en gangurinn var óbreyttur og vélin jafn afllaus. Þá tóku menn túrbínuna úr og settu í yfirhalningu á sérhæfðu vélaverkstæði í Reykjavík. Þar reyndist hún lítilsháttar óþétt og var það lagfært og hún sett í bílinn á ný. Ekki breytti það heldur nokkrum sköpuðum hlut.

Þá hallast menn að því að það sé stjórn tölvu bílsins sem valdi vandanum. Hún er því tekin úr og sett í mælingu hjá sérhæfðu fyrirtæki en reyndist vera í fullkomnu lagi. Þá eru spíssarnir næst teknir úr heddinu og líka úr gamla sprungna heddinu sem markaði upphafið að þessu öllu saman. Allir spíssarnir átta eru þvínæst sendir til sama sérhæfða dísilverkstæðisins til prófunar og menn þar beðnir að velja fjóra þá bestu. Þeir voru síðan settir í

bílinn en það breytti heldur engu.

**Þriðja olíuverkið**

Með þessu telja menn sig hafa útilokað flesta aðra möguleika en olíuverkið sjálft. Það sé það eina nú geti komið til greina sem orsakavaldur vandræðanna.

**EKKI ER MÖGULEGT AÐ GERA UPP OLÍUVERKIÐ HÉR Á LAND**

Þegar hér er komið sögu var kominn nóvember 2010 og nú er uppgerða olíuverkið skrúfað úr bílnum og sent til Portúgals ásamt gamla olíuverkinu úr bílnum. En þegar olíuverkin koma til Portúgals festast þau í tolli þar, því þarlendir tollverðir telja að uppgerða olíuverkið sé glænýtt og heimta að af því sé greiddur innflutningstollur. Mikilið og langvinnt stapp og þras upphófst nú við tollayfirvöld í Portúgal um málið og gekk hvorki né rak lengi vel.

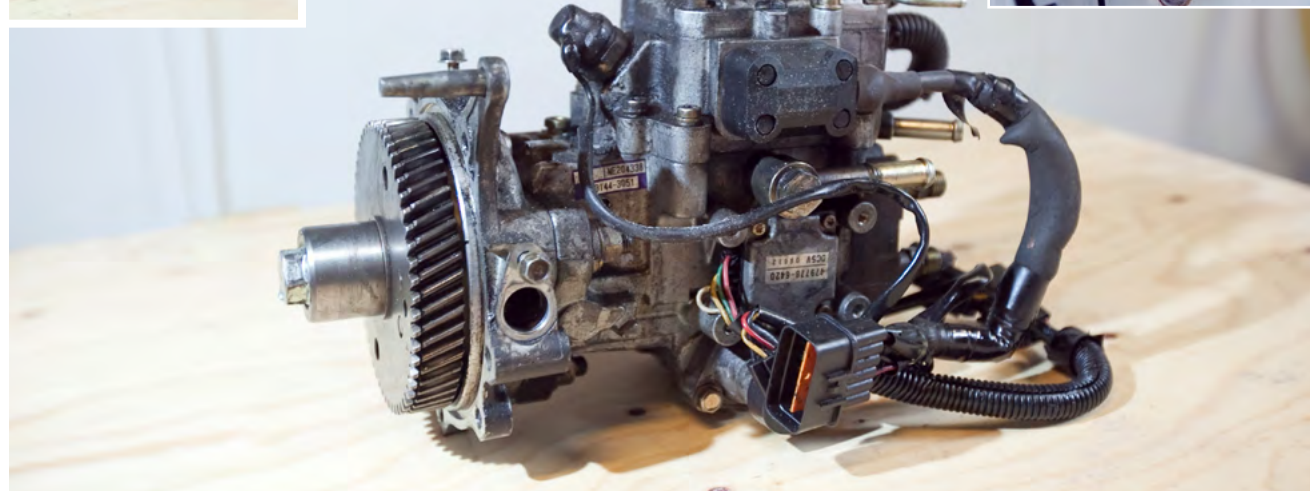
Stefán sem á þessum tíma farið að lengja verulega eftir bílnum, enda komið ár síðan hann bilaði. Hann heldur því uppi fyrirspurnum um olíuverk á lausu hér á landi og finnur loks eitt á partasölu á Akureyri og ákveður að kaupa það þrátt fyrir að ekki sé á hreinu hvort gamla olíuverkið úr bílnum og ný-endurbyggða olíuverkið frá Portúgal séu raunverulega biluð. Hann keypti því olíuverkið frá Akureyri og var það síðan skrúfað í bílinn í janúar 2011. Ekkert breyttist við það. Gangurinn er nákvæmlega sá sami og fyrr og vinnslan engin.

**Það voru þá spíssarnir!**

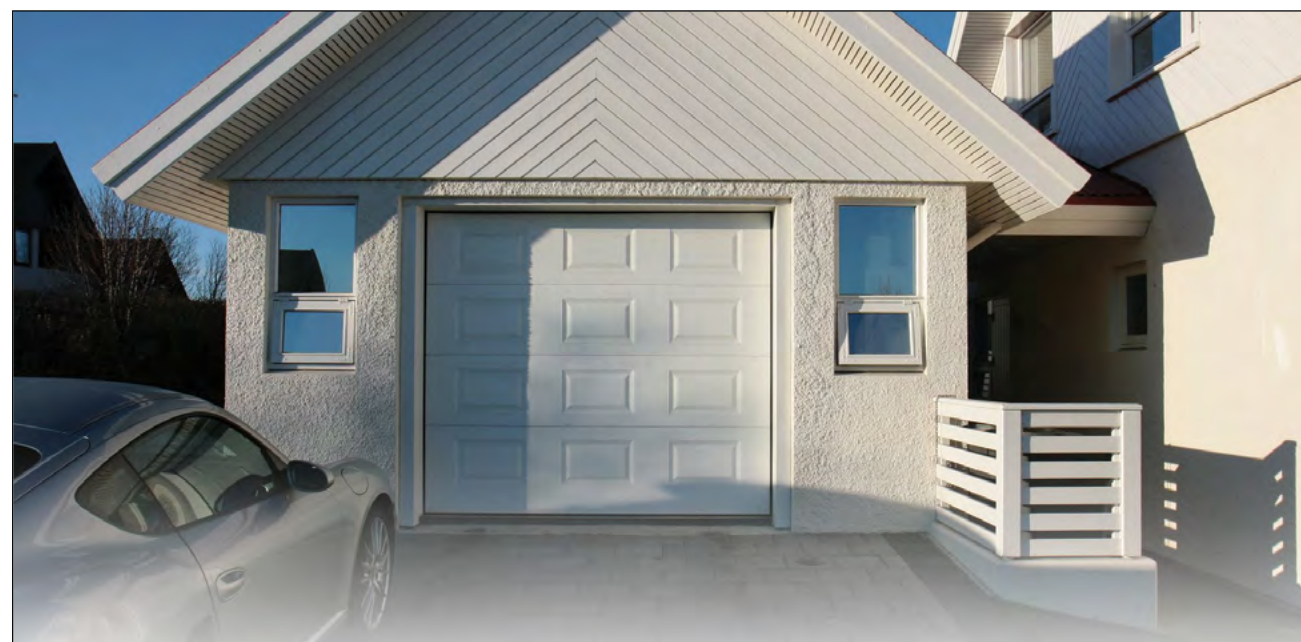
Svo gerist það þarna í ársbyrjun 2011 að nákvæmlega eins Mitsubishi Pajero bilar í Borgarnesi. Eigandi hans sem er vel að sér um bílvélar, ekki sist dísilvélar og þar að auki starfsmaður sérhæfðs vélaverkstæðis, kvaðst viss um að það sé olíuverkið í hans bíl sem hafi bilað. Hann óskar eftir því að olíuverkið sem Stefán keypti frá partasöluinni á Akureyri og engu breytti um gang vélarinnar í bíl



Vatnskassalok með of stífum gormi olli ofþrýstingi í kælikerfi. Tærður áfyllingarstútur sem gleymdist að skipta út varð orsök skemmda á olíuverki.



Olíuverkið sem skemmdist undan óhreinindum sem komust í olíuna um tærðan áfyllingarstút. Verkið var í lagi fram að því.



**Bílskúrshurðir** fyrir íslenskar aðstæður

Héðins hurðir hafa sýnt sig og sannað í árána rás. Fyrsta flokks viðhalds- og varahlutabjónusta tryggir langan lífdaga.



Gjáhella 4 • 221 Hafnarfjörður • Sími 569 2100 • hedinn.is

**ÞINN HAGUR Í BÍLAVARAHLUTUM**



**AB REYKJAVÍK ER FLUTT Í FUNAHÖFÐA 9. STÆRRI GLÆSILEGRI VERSLUN!**

**AB VARAHLUTIR** SÍMI: 567 6020 - WWW.AB.IS

NÚ Á PREMUR STÖÐUM REYKJAVÍK REYKJANESBÆR AKUREYRI - ALLTAF BETRI



hans, sé sett í sinn bíl, svona til að prófa kenninguna um bilað olíuverk. Það er gert og bíllinn rýkur í gang og gengur og vinnur fullkomlega eðlilega.

Þetta olíuverk er þvínæst sett aftur í bíl Stefáns og hann gangsettur og gengur enn jafn illa sem fyrr. Þá prófa menn næst að taka spíssanna úr vél hins bilaða jeppans og setja í bíl Stefáns og viti menn. Bíll Stefáns rýkur þá í gang um leið og gengur fullkomlega eðlilega. Allt er eins og það á að vera. Þarna er það því orðið ljóst loksins að það voru spíssarnir, tví-prófaðir og tvíðæmdir í lagi, sem voru vandamálið alla tíð.

Haft var þá strax samband við sérhæfða dísilverkstæðið sem hafði þrýstiprófað spíssana úr bæði gamla heddinu og því nýkeypta og málin rædd. Forsvarsmenn dísilverkstæðisins viðurkenndu þá að þeir hafi í raun aldrei haft nein nógu góð tæki til að geta prófa spíssana að nokkru viti. Þeir voru þannig allan tímann meira og minna stíflaðir þótt þeir hefðu í tvígang fengið „heilbrigðisvottorð.“ Dísilverkstæðið féllst nú á að taka spíssana aftur og setja nýja úðara á þá. Þegar þeir svo komu aftur til baka í febrúar 2011 voru þeir settir – enn einusinni – í bíl Stefáns og nú var loksins allt í lagi aftur með gang vélarinnar. Það voru því spíssarnir eftir allt saman sem voru vandamálið, ekki olíuverkin þrjú, hvað þá heldur röng „tímasetning“ vélarinnar. Loksins virtist sjá fyrir endann á þessari hörmulegu atburðarás.

Þegar þarna var komið sögu í febrúar og mars 2011 var bíll Stefáns búinn að vera ógangfær og óhreyfður á annað ár. Hemlarnir voru orðnir fastir og hemladiskar illa ryðgaðir svo skipta þurfti um bæði þá og hemlaklossana að framan og rafgeymar orðnir tómir og nánast ónothæfir. Hemlarnir voru því endurnýjaðir og nýir rafgeymar keyptir, númerin síðan sett á bílinn og hann skoðaður og loks virtist allt vera að komast í lag.

**Of þétt vatnskassalok**

En Adam var ekki lengi í Paradís og í apríl 2011 fer ný vatnskassinn að leka. Hann hafði verið keyptur hjá innlendu framleiðslufyrirtæki og það óskaði eftir því að fá hann til skoðunar. Í ljós kom að hann hafði tútnað út vegna ofþrýstings en eftir að fyrirtækið hafði þrykkt honum saman á ný var hann aftur settur í bílinn. Ekki hafði hann lengi verið þar þegar hann fer aftur að leka. Framleiðslufyrirtækið lét þá Stefán fá annan nýjan vatnskassa og allt fer á sömu leið; hann fer líka að leka fljótlega. Stefán leitað þá ráða hjá fjöldamörgum sérfróðum mönnum um hvað gæti valdið þessum nýju vandræðum og hölluðust flestir að því að nú væri heddþakning farin og það ylli yfirþrýsting í kælikerfinu sem sprengdi vatnskassana.



En í ljósi reynslunnar vildu menn nú vera algerlega vissir í sinni sök áður en að farið væri enn og aftur út í það að rífa hennið úr bílnum og skrúfa þar allt sundur og saman. Menn fjarlægðu því vatnskassann, þrykktu honum saman, skoluðu kælikerfið rækilega út með hreinsiefnum, skiptu um vatnslás og að

lokum – skiptu um vatnskassalok. Það síðastnefnda reyndist skynsamlegt því að þegar betur var aðgætt, kom í ljós að gamla vatnskassalokið var allt of þétt og opnaðist allt of seint til að aflétta þrýsting í kælikerfinu. Vandinn leystist með nýju vatnskassaloki sem opnaðist við lægri yfirþrýsting í kerfinu.

**NÚ UPPHÓFST MIKIÐ STAPP OG ÞRAS FRAM OG TIL BAKA VIÐ TOLLAYFIRVÖLD Í PORTÚGÁL**

**Rörið sem gleymdist**

Nú hefði mátt ætla að bíllinn væri loks kominn í bærilegt lag en það var ekki lengi: Í ágúst 2011

kviknar allt í einu vélar-viðvörðunarljós í mælaborðinu og vélin fer að ganga illa og sérkennilegt hljóð heyrst við inngjöf. Farið er með bílinn á umboðsverkstæðið og þar kemur í ljós að pinni í olíuverkinu hefur brotnað. Samskonar pinni var þá tekinn úr upprunalega olíuverkinu sem loks var komið til landsins aftur frá Portúgal. Viðgerðin dugði örstutt því strax á heimleiðinni úr Reykjavík

til Keflavíkur byrja aftur gangtruflanir. Stefán lagði því enn af stað með bílinn á umboðsverkstæðið en bíllinn gafst upp í Straumsvík og kranabíl frá FÍB aðstoð flutti hann þaðan á verkstæðið í Reykjavík. Þetta gerðist í október sl.

Í ljós kemur að annar pinni hafði

brotnað í olíuverkinu og við nánari athugun kom í ljós að gleymst hafði að skipta um áfyllingarrörið í eldsneytistankinn sem hafði átt að gera í Borgarnesi eins og áður var nefnt. Áfyllingarrörið var orðið mjög tært og greið leið fyrir jarðefni og óhreinindi inn í tankinn enda var hann orðinn vel pakkaður af slíku. Enn þurfti því að taka tankinn úr bílnum, hreinsa hann og allt dísilolíukerfið. Þá óttuðust menn að olíuverkið að norðan, sem nú var í bílnum, hafi skemmt vegna sands og óhreininda. Því var upphaflega olíuverkið sett í bílinn. Þegar bíllinn svo var gangsettur kom í ljós að hann gekk ekki hægagang eftir að vera orðinn heitur. Líkleg skýring á því þótti vera sú að óhreinindi hefðu komist í upphaflega olíuverkið líka. Voru því sett sterk hreinsiefni saman við eldsneytið og Stefáni ráðlagt að keyra bílinn með þeim yfir jóln til að hann hreinsaði sig. En við olíuverksskiptin í þetta skiptið virtist gleymast að setja oliukvarðann og stútin fyrir hann aftur í bílinn en meira um það síðar.

En nú, eftir hreinsunina á tanknum og rörunum og nýjan ísettan áfyllingarstút, hefði sannarlega mátt ætla að gangurinn yrði loksins í lagi. Því var þó ekki að heilsa. Eftir að bíllinn var kominn í gang og orðinn heitur, hélst hann ekki í hægagangi og drap á sér.

**Slöngur víxluðust**

Þegar hér var komið sögu upp úr sl. áramótum hafði Stefán fengið gersamlega nóg af bílnum sem ekkert hafði lagast eftir heimsóknina á umboðsverkstæðið fyrir jóln síðustu og skolonuna á tanknum og öll hreinsiefnin. Hann hafði nú enn samband við umboðið og reyndi að skipta jeppanum út fyrir annan bíl. Fyrir því hafði umboðið ekki minnsta áhuga en viðgerðadeild þess kom fram með þá tilgátu að sennilega væri olíuverkið bilað og Stefán ætti að útvega sér nýtt olíuverk. Ný hringferð með olíuverkin virtist í uppsiglingu.

Stefán hafði þá samband við verkstæðið í Borgarnesi bæði til að fá álit manna þar á þessu og til að ræða við þá um áfyllingarrörið sem gleymdist og afleiðingar þess. Verkstæðið bauðst þá til að taka bílinn og reyna að finna út úr því hvað nú væri eiginlega að. Bifvélavirkja þar grunaði nefnilega hvað það væri sem ylli því að bíllinn gekk ekki hægagang heitur. Hann kom síðan suður daginn eftir og tók bílinn. Tveimur dögum síðar, þann 11. janúar sl. skilaði hann svo

bílnum – í lagi.

Í ljós kom að grunur bifvélavirkjans í Borgarnesi reyndist réttur: Þegar skipt var um olíuverkið í bílnum á umboðsverkstæðinu í Reykjavík skömmu fyrir jóln síðustu höfðu menn óvart víxlað tveimur loftæmislöngum (vacuum), annarri gulri en hinni rauðri þegar þeir settu fyrsta olíuverkið í bílinn á ný. Eftir að búíð var að víxla slöngunum aftur gekk bíllinn eins og klukka og það hefur hann gert síðan. Nú er hann í ágætu lagi og gengur eins hann á að gera með gamla olíuverkinu sem búíð var að dæma ónýtt í tvígang áður. En jafnframt því að víxla slöngunum áður nefndu þá skiptu Borgfirðingar líka um hurðarhún sem brotnað hafði í einni heimsókninni á umboðsverkstæðið. Þá uppgötvuðu þeir líka að oliukvarðann og stútin fyrir hann vantaði á vélina. Í ljós kom að kvarðinn hafði gleymst þegar umboðsverkstæðið hreinsaði tankinn og skipti um olíuverkið rétt fyrir jóln. Við eftirgrennslan fannst svo kvarðinn á umboðsverkstæðinu sem strax bauðst til að setja hann í bílinn á ný, hreinsa vélina og skipta um olíu og olíusíu Stefáni að kostnaðarlausu. Síðan hefur jeppinn verið í ágætu lagi.

Hér lýkur loksins þessari hryllilegu bilanasögu sem kostað hefur Stefán gríðarleg útgjöld og langtíma afnotamissi. Í hinni löngu og á stundum flóknu atburðarás þegar bíllinn stóð langtímum saman innanhúss og utan þá gekk ýmislegt úr sér: Hjólbarðar og hverskonar gúmmí geta harðnað og fúnað. Við höfum áður nefnt hemladiska og – klossa sem skipta þurfti um. Þá eru enn ónefndir rafgeymar bílsins. Í stórum dísiljeppum eins og þessum eru tveir stórir rafgeymar sem hvor um sig kostar á núvirði um 36 þúsund krónur. Rafgeymar í bílum sem standa langtímum saman afhlaðast og eyðileggjast af notkunarleysi og hætta að taka hleðslu. Á meðan þessari löngu bilanasögu stóð hefur Stefán þurft að endurnýja alls 5 rafgeyma og það eitt kostar á núvirði hátt í 200 þúsund kr. í ofanálag við allt annað.



Stefán með olíuverkið frá Akureyri.

Saga þessi er ekki skrifuð og birt til þess að áfellað neinn eða gera lítið úr nokkrum manni, heldur til þess að vekja athygli á því hvernig atburðarás getur orðið ef menn, ekki síst lærdir viðgerðamen gæta ekki nægilega vel að sér. Hún er vonandi lærdómur fyrir bæði viðgerðaaðila og bileigendur og sýnir hversu nauðsynlegt það er að allir sem að viðgerðum og þjónustu við bíla koma, vinni af þekkingu, kunnáttu, rökvísi og samviskusemi. Það er í allra þágu.

Hefur þú frá áhugaverðri sögu að segja tengdum bílum? Hafðu samband í síma 414-9999 eða sendu okkur póst á fib@fib.is

Metanólblandað bílaeldsneyti hefur lengi verið þekkt í heiminum. Á myndinni sem er frá 1928 sést kappakstursmaðurinn Leon Duray undir stýri á kappakstursbíl sínum. Leon Duray var sigursæll kappakstursmaður í Bandaríkjunum á árunum milli heimsstyrjaldanna.

## 3% tréspíri saman við bensínið

### - mikið framfaramál eða háskalegt frumhlaup?

Hér á landi eru uppi hugmyndir um að hefja íblöndun MeOH (metanóls-tréspíra) sem framleitt er á Íslandi í allt bílabensín í landinu innan fárra mánaða. Samkvæmt Evrópureglum sem jafnframt gilda hér á landi má bensín vera metanólblandað upp að 3%. Engu að síður eru ýmis álitamál tengt þessari íblöndun sem reynt verður að varpa ljósi á með þessari grein.

Borholur sem boraðar hafa verið undanfarin ár á háhitavæðum við Hengil og á Hellisheiði, Reykjanesi og á Kröflusvæðinu nyrðra blása frá sér mörgum þúsundum tonna af CO<sub>2</sub> árlega. Aðeins vatnsgufan er sýnileg en önnur efni eru ekki sýnileg með berum augum. Úr holunum koma auk vatnsgufunnar og koltvísyfingans (CO<sub>2</sub>), margskonar mengandi óhollustuefni eins og brennisteinsvetni og þungmálmar sem getgátur eru uppi um að hafi valdið felli búpenings í Ölfusinu, sem út af fyrir sig er önnur saga og verður ekki tíunduð frekar hér.

#### MeOH í nafni umhverfisverndar

Koltvísyfingurinn telst vera gróðurhúsalofttegund sem miklu skiptir að takmarka losun á út í andrúmsloftið. Hugmyndin gengur út á einmitt það – að ná honum úr gufunni frá borholunum og nýta hann sem hráefni í metanól sem síðan verður að eldsneyti á bíla. Þannig séu tvær flugur slegnar í einu höggi – dregið úr losun CO<sub>2</sub> út í andrúmsloftið og búið til innlent eldsneyti á bíla sem sparar þá samfélaginu stórfé í bensínkaupum.

Íslensk-bandaríska fyrirtækið Carbon Recycling International hefur reist verk-smiðju sem einmitt gerir þetta - blandar koltvísyfingnum úr borholu á Reykjanesi saman við vetni sem búið hefur verið til með rafmagni frá gufufaststöð við hlið verksmiðjunnar. Út úr þessari blöndun kemur svo efnið MeOH – metanól eða tréspíri. Tréspíranum er síðan blandað saman við bensínið til að drýgja það.

Benedikt Stefánsson framkvæmdastjóri viðskiptaþróunar hjá Carbon Recycling International kom fram í sjónvarpsþættinum Landinn þann 26. febrúar sl. Þar sagði hann metanólið vera eldsneyti sem hafi verið notað á bíla í allt að 100 ár, jafnvel allt að því hreint. „Við erum að vinna í því með oliúfélögnum að koma þessu á markað,“ sagði Benedikt. En áður en það gæti orðið sagði hann að hér á landi þyrfti fyrst að fást bensín sem hægt væri að blanda metanóli saman við. Slíkt bensín væri ekki á markaði hér eins og væri. Vonir stæðu til að undir lok ársins verði búið að ráða bót á því og allt verði þá til staðar sem þarf til að blanda tréspíranum í bensínið. Hann kvaðst einnig vonast til þess að á næstunni fjölgi hér fjölorkubílum sem geta notað hærri blöndu af metanóli en 3%, eða allt að 85%. Þá verði fyrst hægt að byrja á því að skipta út stórum hluta af bensíninu fyrir okkar innlenda eldsneyti.

#### 3. flokks eiturefni

Í fljótu bragði lítur þetta vissulega vænlega út. Gróðurhúsalofttegund er

tekin og nýtt til framleiðslu innlends eldsneytis og gjaldyfir sparast og allir ánægðir væntanlega? En því miðurvirðist málið ekki alveg svona einfalt. Metanólið eða tréspírinn er alkóhól og efnaformúlur þess og etanóls er mjög líkar. Í öðrum löndum, t.d. Svíþjóð svo nú ekki sé talað um Brasilíu, eru menn með bensín sem er að 85 hundraðshlutum etanól og það þykir hið ágætasta mál. Gildir þá ekki það sama um metanólið í þessu tilliti?

Því miður er það ekki alveg svo. Efnaformúlurnar fyrrnefndu eru ekki nógu líkar til þess að það sé gerlegt að framleiða etanól með samskonar tækni og notuð er á Reykjanesi til að framleiða tréspírann. Þá er sá meginmunur á tréspíranum og etanólinu að tréspírinn er mjög eittraður og stórhættulegur fólki meðan etanólið er það alls ekki, í það minnsta ekki á sama hátt, enda er etanólið uppistöðuefnið í öllu áfengi. Metanól eða tréspíri er eiturefni sem Alþjóða heilbrigðisstofnunin flokkar í 3. flokk eiturefna. Það þýðir að öll meðhöndlun efnisins krefst sérstakrar varúðar og umbúnaðar og allar umbúðir verða að vera sérmerktar með hausjúpermerki. Bæði neysla tréspíra og innöndun gufunnar frá honum er hættulegt.

Tréspírinn er mjög rokgjarn og getur, líka íblandaður bensíni, borist í líkama fólks bæði við snertingu og með því að anda gufunni að sér. Hann hefur áhrif á miðtaugakerfið, veldur skemmdum á taugum, taugaendum og á sjóntaugum. Sáralítið magn þarf af honum til að valda varanlegum skemmdum á sjón eða blindu

og jafnvel dauða. Loks eru tréspíragufur taldar mjög varasamar ófrískum konum vegna þess skaða sem þær geta valdið fósturum í móðurkviði.

#### Helmingi minni orka

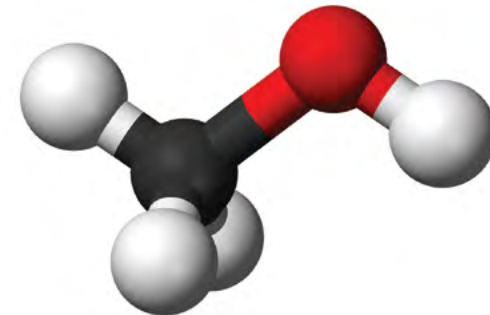
Tréspírinn hefur um helmingi minna orkuinnihald en bensín. Það þýðir að 3% íblöndun þynnir út orkuinnihald eldsneytisins sem þýðir að eyðsla bifreiða eykst og þar með eldsneytiskostnaður neytenda.

Tréspírinn heldur áfram að vera rokgjarn þótt búið sé að blanda honum út í bensín. Þriggja prósentu íblöndun hans eykur því svokallaðan gufuþrýsting bensínsins (blöndunnar) sem þýðir líklega að flytja verði inn svonefnt sumarbensín allt árið um kring til að uppfylla skilyrði Evróputilskipunar nr. 98/70/EB. Þar segir að gufuþrýstingur sumarbensíns eigi að vera minni en 60,0 kPa. Sumarbensín hefur lægri gufuþrýsting (gufar hægar upp í sumarhitum) en vetrarbensín. Þetta mun skila neytendum lítilsháttar herra eldsneytisverði því að sumarbensínið er dýrara í innkaupum..

Í grein sem Hjaldi Andrason líffræðingur ritaði í Fréttablaðið 17. nóvember 2011 segir m.a. að ítarlegar rannsóknir á

metanóli til eldsneytisnotkunar hafi átt sér stað á 8. og 9. áratuginum. Síðan hafi notkun þess sem eldsneytis eða íblöndunarefnis til að drýgja eldsneyti verið sáralítill. Í Bandaríkjunum sé efninu ekki blandað saman við bensín sem fer í almenna söludreifingu og íblöndun þess er nú bönnuð í Kaliforníuríki nema umhverfisráð Kaliforníu geti sýnt fram á að notkun metanóls hafi ekki marktæk skaðleg áhrif á lýðheilsu og umhverfi. Íblöndun metanóls hér á landi, jafnvel þótt ekki verði farið yfir hin evrópsku þriggja prósentu viðmiðunarmörk, getur samkvæmt þessu orðið talsvert álitamál út frá sjónarmiðum lýðheilsu.

Greinilegt er að í Kaliforníu telst þriggja prósentu íblöndunarmarkið talsvert hátt. Vera kann að það stafi að einhverju leyti af því hversu tréspírinn er rokgjarnt efni og heldur áfram að vera það þótt hann sé kominn saman við bensín. Og þótt 3 prósent hljómi ekki mikið þá er það þó þannig að í 65 lítra fullum eldsneytisgeymi eru 2 lítrar af tréspíra. Andi fólk að sér eimnum frá þesskonar bensíni eða það kemur smá sletta á húð, fer efnið í líkamann. Sjúkleg einkenni gætu hins vegar komið fram það löngu síðar að viðkomandi setji þau ekki í samband við heimsókn á bensínstöðina þar sem viðkomandi fékk smá bensínskvettu á



Byggingarformúla metanóls eða tréspíra.

handarbakið eða á buxnaskálm.

#### Hvað segja systurfélög FÍB?

Sé ætlunin að blanda metanóli eða tréspíra í bensín sem til sölu verður hér á landi þá hlýtur að framansögðu fyrst að þurfa að athuga alla kosti þess og galla áður og ákveða síðan hvort óhætt sé að fara út í þetta eða þá í hversu miklum mæli og hvernig. FÍB hefur spurst fyrir um það hjá umhverfisráðuneytinu og Hollustuvernd hvort slík athugun hafi farið fram og fengið staðfest að svo er ekki.

FÍB hefur sent út fyrirspurn um tréspírablöndun í bensín til systurfélaga

www.volkswagen.is

FRELSI TIL AÐ FERÐAST

**Volkswagen Tiguan sportjeppi eyðir aðeins 5,8 l á hverja 100 km.**

Í Volkswagen Tiguan sameinast fullkomið fjórhjóladrif, sparneytin dísilvél og einstakir akstursegulneikar sem veita þér algjört ferðafrelsi. Með BlueMotion tækninni í 2.0TDI, 140 hestafala dísilvélnni er lögð áhersla á lágmarks eyðslu eldsneytis og hámarks umhyggju fyrir umhverfinu. Kynntu þér kosti Volkswagen Tiguan og veittu þér sannkallað frelsi til að ferðast.

**Tiguan kostar aðeins frá 5.590.000 kr.**

**Das Auto.**

**Reynslan er góð!**

Laugavegi 170-174 · 590 5000 · hekla.is · hekla@hekla.is · umboðsmenn um land allt



sinna í Evrópu. Fyrirspurnin var svo-  
hljóðandi:

1. Hvaða augum litur félagið á íblöndun  
metanóls í bensín. Hvaða áhrif getur  
íblöndunin haft á bílvefar og getur  
einhverskonar heilsufarsvá verið fylgifiskur  
hennar?

2. Er bensín með 3% íblönduðu metanóli  
fáanlegt á bensínafgreiðslustöðum í  
heimalandi þínu?

Lang flest systurfélög FÍB í V. Evrópu  
hafa nú svarað og í öllum svörum  
kemur fram að 3% metanól-bensínblanda  
er óviðá, ef nokkursstaðar, í almennri  
sölu. Hún er hins vegar þekkt í tengslum  
akstur ýmiskonar kappakstursbíla. Fram  
kemur í einu svarinu að ACEA, sem  
eru samtök evrópskra bílaframleiðenda,  
leggjast gegn íblöndun metanóls.

Hið norska systurfélag FÍB; NAF  
leitaði líka upplýsinga víða, m.a. frá  
norska ríkisolíufélaginu Statoil áður en  
spurningum FÍB var svarað ítarlega. Svar  
NAF fer hér á eftir:



Myndin er reyndar af etanol-afgreiðsludælu.  
Engri sérstakri heilsufarsvá stafar frá  
etanóleldsneyti. En þar sem metanól er  
eitufeni kann því að vakna spurning  
um hvernig merkja skuli dælu fyrir  
metanólblandað eldsneyti.

## Kostir metanóls:

1. MeOH hefur mjög góða oktan  
eiginleika

2. MeOH hefur mjög góða  
brunaeiginleika og frá hreinum  
brunatæknilegum sjónarhóli er efnið  
ágætis eldsneyti og/eda íblöndunarefni í  
bensín.

3. MeOH er auðvelt að framleiða með  
margvíslegum og ólíkum aðferðum  
og úr ólíkum hráefnum, bæði  
endurnýjanlegum og óendurnýjanlegum.

4. MeOH er það eldsneyti sem hefur  
líkasta efnasamsetningu og (fljótandi)  
náttúrulegt gas hvað varðar vetnis-  
og kolefnisinnihald. En gagnstætt  
gasinu geymist það í fljótandi formi  
við venjulegan andrúmsloftþrýsting  
og lofthita. Það er því auðveldara en  
gasið í bæði í flutningi og geymslu á  
birgðastöðvum. Meðhöndlun þess er  
með öðrum orðum áþekkt meðhöndlun  
hefðbundins bílaeldsneytis. Hið háa  
vetnis- og kolefnisinnihald þýðir í sjálfu  
sér minni CO2 útblástur en stafar frá  
bruna hefðbundins bílaeldsneytis.

5. Samkvæmt hinum evrópska EN228  
staðli fyrir bensín má blanda allt að 3%  
af MeOH saman við bensínið, þó með  
því skilyrði að til viðbótar sé blandað  
efni sem kallast „Stabilizing agent“, sem  
tryggir að metanólið blandast bensíninu  
og aðskiljast ekki við geymslu.

## Ókostir metanóls:

1. MeOH er er mjög eitrad fyrir menn  
og dýr og meira að segja bensín með  
einungis 3% íblöndun af MeOH er  
miklu varasamara en óblandað bensín,  
komist það í snertingu við húð manna  
(að meðtöldu bensíni með íblönduðu  
etanóli).

2. MeOH er, jafnvel í lágu blöndu-  
hlutfalli saman við bensín, verulega  
ætandi fyrir ýmsar tegundir plasts,  
gúmmíefna og málma.

3. MeOH getur, jafnvel í lágu blöndu-  
hlutfalli við bensín tært og/eda eyðilagt  
varnarhúð innan á birgðatönkum  
bensínstöðva.

4. Hagsmunasamtök evrópskra  
bílaframleiðenda, ACEA (European  
Automobile Manufacturers' Association),  
leggst alfarið gegn allri íblöndun MeOH í  
lágum hlutföllum saman við bensín.

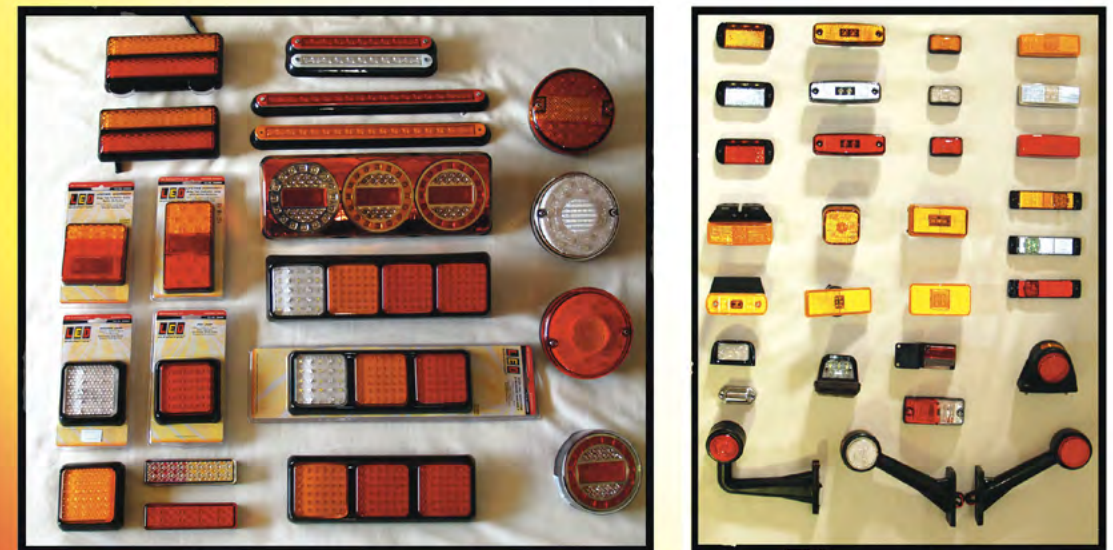
5. Eftir því sem við best vitum er 3%  
íblöndun mjög sjaldgæf í dag í (V.)-  
Evrópu. Þá vitum við með vissu að  
íblöndun MeOH í bensín á sér hvergi  
stað í löndum Skandinavíu.

Að framansögðu telur FÍB skynsamlegt  
að rasa ekki um ráð fram í þessu máli og  
að ekki verði ráðist í íblöndun alls bensíns  
nema að vel athuguðu máli. Í þeirri  
athugun sem FÍB telur nauðsynlegt að  
fram fari þarf m.a. að skoða eftirfarandi  
þætti:

1. Hver er hin heilsufarslega og  
lýðheilsufarslega áhætta neyt-  
enda af metanólblönduðu ben-  
síninu?
2. Hver er heilsufarsleg áhætta  
þeirra sem starfa við framleiðslu  
metanólsins, flutninga, geymslu  
og meðhöndlun og á bensínaf-  
greiðslustöðum?
3. Hvernig á að flytja metanólið frá  
verksmiðjunni á Reykjanesi og  
hugsanlegri nýrri verksmiðju á  
Kröflusvæðinu til birgðastöðva  
olíufélaganna um allt land.
4. Hvernig verður brugðist við ef  
slys eiga sér stað (flutningabílar  
velta eða lenda í árekstrum,  
leki kemur að birgðatönkum og  
metanól berst út í umhverfið)?
5. Hvaða breytingar þarf að gera á  
geymslutönkum og dælubúnaði  
olíufélaga og á bifreiðum lands-  
manna til að komast hjá tæringu  
af völdum metanóls. Hvað munu  
slíkar breytingar kosta?

**et** VERSLUN  
EHF.

Frábært úrval díóðu (LED) vörubíla og kerruljosa á góðu verði



Klettagörðum 11 • 104 Reykjavík  
S: 5682130 • Fax: 5680844 • www.et.is

## Er bíllinn tilbúinn fyrir sumarið?

Allar almennar bílaviðgerðir – Smurþjónusta og umfelgun.  
Yfirforum, gerum við og förum með í skoðun sé þess óskað.  
Fljót og góð þjónusta.

**Metanbreytingar**

HRINGDU STRAX OG FÁÐU UPPLÝSINGAR

**Sparaðu bensín!**

**Metanvæddu bíllinn!**

INTERNATIONAL  
**bigas**  
AutoGas SYSTEM  
HÁTÆKNIBÚNAÐUR  
EINN VIRTASTI FRAMLEIÐANDI  
METANBÚNAÐAR Í EVRÓPU



**VélRás**

Bifreiða- og vélaverkstæði • Álhelli 8  
Hafnarfirði • Sími 577 6670 • velras.is

Varahlutaverslunin Brautarholti 16  
KISTUFELL 562 2104  
www.kistufell.is

Vélarvarahlutir frá viðurkenndum framleiðendum

MAHLE GÖTTSCHE LOWE VICTOR REINZ FEDERAL MOBIOL TRW GÖTTSCHE PAYEN

FRÁ 52  
GÓÐA ÞJÓNUSTA  
BRAUTARHOLT 16

# NIÐURSKRÚFAÐUR KÍLÓMETRATEJARI

- risavaxið vandamál í Evrópu - tími til kominn að tekið sé á því

Þegar Tom Van Aerschot festi kaup á fimm ára gömlum Mercedes ML280CDI í Belgíu fyrir €25,000, með 94,000 km á teljaranum virtist sem hann hefði gert góð kaup. Þótt seljandinn væri ekki viðurkenndur umboðsaðili fyrir Mercedes bíla, þá var hann þó atvinnubílasali. Sjálfur bíllinn sem var innfluttur notaður frá Þýskalandi, virtist vera í góðu ásigkomulagi. Það var ekkert sérstak tilefni til trotttryggni.

En engu að síður fóru ýmis óheillamerki að koma í ljós aðeins fáum vikum eftir að kaupin voru gerð. Alvarlegar bilanir komu fram í bílnum og Van Aerschot

stóð frammi fyrir því að þurfa að greiða €5,000 viðgerðareikning. Eitthvað var ekki eins og það átti að vera. Hann fór því með bílinn til sérfræðings í Þýskalandi sem skoðaði bílinn og gerði á honum ýmsar athuganir. Þær leiddu í ljós að bílnum hafði verið ekið minnst 237,000 km.

## Teljarinn snúinn niður

Þetta kann að hljóma undarlega þegar í hlut eiga hátæknivæddir bílar nútímans. En þó er það svo að það er ekki sérstaklega flókið mál að breyta kílómetratölum í stafrænum hraðamælum bíla nútímans. Það er í raun einungis minniháttar forritunarverkefni að vinda ofan af kílómetrateljaranum og það tekur

einungis örfáar mínútur að framkvæma. Hver sem er getur lært það og labbað sig síðan inn á næstu „leiðréttingaþjónustu“ og boðið fram krafta sína. Og þessi „leiðréttingafyrirtæki“ eru ótrúlega mörg og bjóða fram þjónustu sína á Internetinu fyrir þetta 50 evrvur á bíl. Til marks um fjöldann þarf ekki annað en slá inn Mileage Correction Services eða kílómetraleiðréttingaþjónusta á Google sem skilar manni strax 348.000 tengingum.

Það er engin sérstök áhætta fólgin í þessum svikum sem það er að breyta tölunum á akstursteljum bíla. Erfitt er við fyrstu sýn að greina það hvort tölunum hafi verið breytt og líkurnar á því að verða gripinn og lögsóttur fyrir



FYRST OG FREMST ERU ÞAÐ  
NEYTENDUR SEM REGLULEGA VERÐA  
FÓRNARLÖMB ÞESSA OG ERU SVIKNIR  
UM VERULEGAR FJÁRHÆÐIR

það eru sáralitlar. En fjárhagslegur ávinningur getur verið mjög mikill. Fyrir óheildarlega bílasala (og almenna bíleigendur) er þetta bæði ódýr en um leið nánast áhættulaus leið til að græða hressilega á bílavíðskiptum. Í Þýskalandi er að mati lögreglunnar í München búið að skrúfa niður aksturstölnar í um 30 prósentum þeirra notuðu bíla sem seldir eru.

## Milljarðar tapast

Afleiðingar þessa eru hrikalegar. Fyrst og fremst eru það neytendur sem reglulega verða fórnarlömb þessa og eru sviknir um verulegar fjárhæðir. Það er ekki bara að þeir greiði yfirverð fyrir notaða bílinn heldur sitja þeir upp með hærri reksturs- og viðhaldskostnað þegar þeir fara að nota bílinn.

En það eru ekki bara bílakaupendurnir sem súpa seyðið af þessum svikum: Heildarlegir bílasalar neyðast til að vinna í óheildarlegu samkeppnisumhverfi og ríkið er svikið um skattatekjur. Í víðara samhengi stuðla svikin að því að draga úr umferðaröryggi og auka óæskileg áhrif á umhverfið. Það gerist ekki síst vegna þess að vegna of lágrar aksturstölu er líklegt að bílarnir fari ekki í ýmsar mengunar og öryggisskoðanir og nauðsynlegt viðhald sem framkvæmt er í samræmi við raunverulega ekna kílómetra fer ekki fram. Þarafleiddandi mengi bílarnir umhverfið meira en þeir ella myndu gera.

Með öðrum orðum er samanlagður kostnaður vegna þessara svika óheyrilegur. Hollensk samtök sem nefnast CRM Used Car Management rannsókuðu það mál og gáfu út niðurstöður sínar í október 2010.

Niðurstöðurnar eru taldar vera fremur varfærnislegar en þær sýna þó að heildarkostnaður vegna kílómetrateljarasvika í Benelux löndunum, Frakklandi og Þýskalandi, er €1.4 - €2.8 milljarðar á hverju einasta ári og að 30-40% þeirra bíla sem seldir eru notaðir milli landanna séu með niðurskrúfuðum kílómetrateljarum. Séu þessar tölur yfirfærðar á öll ríki Evrópusambandsins má áætla að samtals sé kostnaðurinn €5.6 - €9.6 milljarðar á ári<sup>1</sup>.

## Hvað er til ráða?

Æskilegt væri auðvitað að finna tæknilega lausn sem gerir það ómögulegt að breyta kílómetrateljum bíla. Hvort hún einhverntíman finnst skal ósagt látið en eitt er víst að þangað til verður alltaf til fólk, „hakkara“, sem leitast við að komast í gegn um þá varnarmúra og eldveggi sem reynt er að setja upp til að verjast þessu. En þar til hin endanlega vörn finnst er flest heildarlegt fólk þó sammála um að taka verði betur til varna og leita lausna sem geri hökkurunum erfiðara fyrir en það er þeim nú að brjótast inn í hraðamæla og tölvukerfi bíla í þeim tilgangi að skrúfa niður kílómetratölurnar.

En eins og nú háttar getur löggjafar- og framkvæmdavaldið ekki boðið upp á skýr svör um hvað til ráða sé. Kílómetrasvik eru alls ekki skilgreind sem glæpur í sumum Evrópusambandsríkjum sem þýðir það að sums staðar er lögsókn ekki möguleg. En þar sem hún er það er lögsókn heldur ekki neitt einfalt mál. Ef það uppgötvast að kílómetrateljarinn sýnir rangar tölur, er það þrautin þyngri að slá því föstu hvenær tölunum var breytt, sérstaklega þegar bíllinn hefur verið innfluttur notaður. Þar sem notaðir



Það er í raun einungis minniháttar forritunarverkefni að vinda ofan af kílómetrateljaranum og tekur einungis örfáar mínútur að framkvæma.

bílar skipta stundum oft um eigendur getur orðið snúið að finna þann eða þá sem ábyrgir eru fyrir því að teljarinn var „skrúfaður“ niður. Það er því oft óraunhæfur draumur að það takist að afla haldbærra sönnunargagna sem duga til að draga þá fyrir dóm.

Belgía hefur tekið fyrsta skrefið í átt til lausnar þessara mála. Þar hefur verið sett upp kerfi og prófað en tilgangur þess er að eyðileggja gróðavonina sem rekur menn til að vinda ofan af kílómetrateljaranum. Sömuleiðis gerir þetta kerfi Belgíumanna svikahröppunum erfiðara fyrir að hylja slóð sína. Kerfið er í stuttu máli þannig að í hvert sinn sem bíll kemur í skoðun, til viðgerðar eða þjónustueftirlits á verkstæði er kílómetratalan á hraðamælinum skráð í miðlægan gagnagrunn. Bara þetta eitt þrengir stórlega að svigrúmi svindlara til að hræra í kílómetrateljurunum. Ef allt í einu er komin

miklu lægri kílómetratala á teljarann er auðvelt að sjá á hvaða tímabili honum hefur verið breytt og rekja síðan hvar billinn hefur verið og í höndum hvers þegar breytingin var gerð. Þessi miðlægi gagnabanki tryggir því neytendur og eykur gagnsæi á heimamarkaði fyrir notaðra bíla.

Belgía er fyrsta Evrópulandið sem prófar kerfi af þessu tagi og árangurinn er afar athyglisverður. Málum sem varða breytta teljara í bílum hefur með tilkomu þess fækkað úr 60.000 árið 2005 í 1.400 árið 2010 eða sem nemur 0,2% þeirra bíla sem skráðir hafa verið í gagnagrunninn.



Hvernig græðir maður nokkur hundruð þúsund? Opnar töskuna með Digiprogram III tækinu og....



...stingur því í samband við OBD tengið....



...ný kílómetratala er slegin inn...



....Digiprogram tækið greinir um leið hvaða tegund og gerð bíllinn er...

## MÁLIÐ ER NÚ KOMIÐ INN Á BORD HJÁ EVROPUÞINGINU

### Aðkoma Evrópusambandsins

Hollendingar undirbúa nú að koma á fót svipuðu kerfi og Belgar og vænta þess að það verði ekki síður árangursríkt og það belgíska. En gagnagrunnar sem belgískir gagna grunnurinn virkar augljóslega vel í heimalandinu en hefur þann veikleika að vera ekki tengdur við önnur lönd. Hann verndar því ekki þá sem kaupa bíla í öðrum löndum sem búið er að fíka við og snúa niður kílómetrateljaranum. Slikir bílar er ennþá að berast inn í Belgíu frá grannlöndunum og belgískir svikahrappar eru á sama hátt líka að selja bíla úr landi eftir að búið er að skrúfa kílómetrateljarana í þeim niður. Þessi svikaverslun með bíla yfir landamæri virðist vera að aukast og að verða skipulagðari. Þannig kom þýska lögreglan nýlega upp um verslunarhring sem teygdi anga sína víða um lönd og stundaði svikaverslun með notaða bíla fram og til baka yfir landamæri, m.a. í Þýskalandi, Austurríki og Ítalíu.

Málið er nú komið inn á borð hjá Evrópuþinginu og þingmenn þar farnir

að ýta á eftir því að Evrópuráðið láti til sín taka. Íhaldsmaðurinn Frank Engel Evrópuþingmaður frá Luxembourg er þar í fararbroddi. Hann segir það vera forgangsverkefni að gera það mögulegt að rekja kílómetraferil allra evrópskra bíla hvar sem er innan Evrópu. „Sviksamlegt athæfi eins og breytingar á kílómetrateljurunum bíla stórskaðar neytendur og eyðileggur trúverðugleika bílgreinarinnar sem heildar. Það er ekki nóg að einstök ríki taki á þessum málum innan eigin landamæra,“ sagði Frank Engel á fundi með embættismönnum Evrópusambandsins og fulltrúum bílgreinarinnar og neytenda sem haldinn var í nóvember 2011.

Lítill viðbrögð hafa orðið af hálfu Evrópuráðsins hingað til og forsætisnefnd Evrópusambandsins hefur ekki tekið þetta mál enn á dagskrá hjá sér, en neytendamál og neytendavernd heyrir undir nefndina. Neytendafulltrúi ES hefur ekki tekið málið upp hjá sér. Þýska stjórnmalakonnan Gesine Meissner sem tilheyrir flokki frjálslyndra hefur ítrekað krafist aðgerða. Kominn sé fyrir löngu tími til að marka stefnu í þessum málum. „Það er kominn tími til að þeir sem marka stefnuna í málefnum Evrópu átti sig á hér er um háalvarlegt hagsmunamál fyrir neytendur að ræða þar sem línur verða að vera kýrskírar. Allt of lengi hafa embættismenn og einstakar stjórnardeildir sambandsins

komist upp með það að vísa málinu frá sér og benda hver á annan. Þeir eiga ekki að fá að komast upp með það lengur,“ segir Gesine Meissner.

Gagnvart Evrópusambandinu gættir stjórnarskrifstofa Svæðis nr 1 innan heimssamtakanna Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) hagsmunna félagsmanna FÍB í þessu máli sem öðrum neytendamálum er varða bifreiðar og samgöngur. Jacob Bangsgaard er framkvæmdastjóri svæðisskrifstofunnar. Hann segir að enda þótt ekki sé hægt að fara sömu leið allsstaðar og Belgía hefur gert vegna mismunandi laga í einstökum ríkjum, þá geti allir dregið lærdóm af Belgíu. Sum lönd (t.d. Þýskaland) leyfi t.d. ekki aðgang að framleiðslunúmerum bíla og reglur um upplýsingar og skipti á upplýsingum eru misjafnar frá einu landi til annars. Margt þurfi því að breytast áður en miðlægur evrópskur gagnagrunnur fyrir bíla getur orðið að veruleika. „Fordæmi Belgíu sýnir þó að það eru til hagrænar, einfaldar og öflugar leiðir til að tryggja betur rétt bifreiðaeigenda og að þeir njóti sanngirni og öryggis

í bílaviðskiptum. Við ætlum okkur að fylgjast mjög vel með því verður sett inn í nýja tilskipun um öryggisskoðun og –eftirlit með bílum. Við viljum að í tilskipuninni verði tilgreint að skrá skuli reglulega aksturstöður evrópskra bíla,“ sagði Jacob Bangsgaard.

Belgía og Holland hafa markað nýja stefnu í því að verja bílakaupendur gegn svikastarfsemi. Fordæmi Belga og Hollendinga mun vonandi í framtíðinni forða evrópskum bíleigendum frá samskonar óþægilegum upplifunum og risa-viðgerðareikningum og Van Aerschot varð fyrir þegar nýkeypti bíllinn hans reyndist annar og verri en hann hélt sig hafa keypt.



# Plasthlífar

á húdd, glugga og ljós








**EGR**

FAANLEGAR  
Á FLESTAR TEGUNDIR  
**JEPPA**  
OG FÓLKSBÍLA

Kletthálsi 3 - 110 Reykjavík - sími 540 4900 - www.arctictrucks.is

# ÁREIÐANLEGUSTU BÍLARNIR Í ÞÝSKALANDI

- vottunarstofan TÜV gefur út árlegan lista



## Þriggja ára gamlir bílar

-tölurnar í svigunum eru hlutfall þeirra bíla sem ekki standast skoðun

### 10 bestu

1. Toyota Prius (1.9%)
2. Toyota Auris (2.6%)
3. Mazda 2 (2.6%)
4. Porsche Boxster/Cayman (2.8%)
5. Volkswagen Golf Plus (2.8%)
6. Ford Fusion (3%)
7. Toyota Corolla Verso (3.1%)
8. Mazda 3 (3.2%)
9. Opel Agila (3.3%)
9. Suzuki SX4 (3.3%)

### 10 verstu

64. Mercedes E-klass (31.6%)
65. Volkswagen Passat (32.2%)
66. Fiat Punto (32.3%)
67. Citroën Berlingo (32.4%)
68. Alfa Romeo 156 (34.4%)
69. Fiat Brava/Bravo (36%)
70. Volkswagen Sharan (36.5%)
71. Seat Alhambra (36.7%)
72. Ford Galaxy (37.9%)
73. Ford Ka (38.9%)

### 10-11 ára gamlir bílar

#### 10 bestu

1. Porsche 911 (9.5%)
2. Toyota RAV4 (10%)
3. Toyota Yaris (16.8%)
4. Toyota Avensis (17.6%)
5. Mazda MX-5 (17.9%)
6. Mercedes SLK (18.1%)
7. Toyota Corolla (18.1%)
8. Suzuki Vitara (18.4%)
9. Mercedes S-klass (20.7%)
10. Honda Accord (21%)

#### 10 verstu

118. Kia Sorento (9.2%)
119. Peugeot 407 (9.4%)
120. Alfa Romeo 159 (9.4%)
121. Citroën C4 (9.5%)
122. Hyundai Atos (10%)
123. Hyundai Santa Fe (10.1%)
124. Citroën C5 (11.5%)
125. Fiat Panda (11.6%)
126. Renault Espace (12.2%)
127. Dacia Logan (12.5%)

eftir aldri. Sömuleiðis er athyglisvert hversu vel Porsche Boxster, Porsche Cayman og Porsche 911 duga.

Enda þótt tvíorkutækni í Toyota Prius sé æði flókin og gæti því edli máls samkvæmt gerst bilanagjörn með aldri, þá er Toyota Prius engu að síður efstur á lista þriggja ára gamla bíla. Japanskir bílar eru eins og lengstum áður áberandi ofarlega á flestum listum en af tíu til ellefu ára gömlum bílum er Porsche 911 sá bíll sem færast bilanir finnast í við skoðun. Vestu bílarnir í flokki þeirra eldri eru svo Ford Ka, en af honum fengu fjórir af hverjum tíu ekki skoðun. Næstir Ford Ka neðan frá og ekki mikið skárri eru svo Seat Alhambra, Ford Galaxy og Volkswagen Sharan sem í grunninn eru einn og sami bíllinn. Athyglisvert er að Mercedes Benz bílar eru bæði meðal þeirra bestu og verstu. SLK og S-línan stendur sig vel en E-línan ekki.

Vottunar- og bílaskoðunarfyrirtækið TÜV í Þýskalandi gaf út í lok síðasta árs, árlegan lista yfir þá bíla sem áreiðanlegastir eru í rekstri, óáreiðanlegastir og allt þar í milli. Af 10 ára gömlum bílum er hinn klassíski Porsche sportbíll enn með bestu bílum.

Þessi áreiðanleikatölfræði TÜV byggir á grunni 7.779.312 bíla sem teknir voru til skoðunar á tímabilinu júlí 2010 til og með júní 2011. Það sem mestu ræður um hvar þeir lenda á listum er það hversu stórt hlutfall hvernig árgærðar stenst ekki skoðun og þarf að fara í viðgerð áður en notkun er leyfð að nýju. Athygli vekur hversu margar gerðir Toyotabíla sitja hátt á þessum listum þar sem bílum er raðað



## T25 borgarbillinn senn í fjöldaframleiðslu?

-Þrjár bílaframleiðendur vilja öðlast framleiðsluleyfi frá Gordon Murray

T25/T27 hefur mjög góða akstursegingleika og er auðveldur í notkun og viðhaldi. Hann er það lítill um sig að eitt bílastæði fyrir hefðbundinn bíl dugur fyrir þrjá T25/T27 bíla og eyðsla bílsins með bensín eða dísilvél á ekki að verða nema 1-2 lítrar á hundraðið.

Þreska bílatímaritið Autocar segir að framleiðslusamningar um hinn byltingarkennnda borgarbil T25/T27 bíl séu í sjónmáli. Hönnuðurinn Gordon Murray hefur hannað bílinn og alla framleiðslu hans og byggt nokkrar frumgerðir og hlotið fjölda verðlauna og viðurkenninga fyrir. Gordon Murray er einn þekktasti og virtasti hönnuður kappakstursbíla og ofursportbíla sem um getur.

T25/T27er þriggja sæta örbíll, sérstaklega hugsaður til nota í þéttbýli. Hann er mjög sterkur og öruggur og byggður úr endurnýttum efnum að langmestu leyti. Öll framleiðsla bílsins, líf hans og eyðing er þaulhugsuð og hannað ferli með það að meginmarkmiðið að framleiðslan og dreifing til kaupenda, notkun og eyðing hafi sem minnst umhverfisáhrif.

Gordon Murray segir í samtali við Autocar að hann eigi nú í alvarlegum viðræðum við þrjá aðila. Hann nefnir þá ekki en segir að einn þeirra sé bílaframleiðandi utan Bretlands, annar sé bílaframleiðandi með framleiðslu í Bretlandi og hinn þriðji sé nýtt breskt fyrirtæki. Allir hafi þessir aðilar áhuga á að öðlast framleiðsluleyfi og hann býst við því að í júnímánuði nk. muni liggja fyrir hver hreppi hnosið.

Sem fyrr segir hefur Murray hannað allt framleiðsluferli bílsins til viðbótar við bílinn sjálfan en framleiðsluferfið nefnir hann iStream. Framleiðslan sjálf verður bæði mun ódýrari og einfaldari og sparneynari á orku en hefðbundin framleiðsla smábíla og bíla yfirleitt er. Í raun má segja að iStream framleiðslan sé ekki ósvipuð hugmyndafræði IKEA sem margir kannast við. Frá verksmiðju verða bílarnir fluttir til kaupenda ósamansettir að

hluta, en hægt verður að setja þá endanlega saman hjá nánast hvaða bílaverkstæði sem er og jafnvel í bílskúrnum heima.

Í raun snýst iStream framleiðslutækni ekki um T25 eða T27 eingöngu, ekki frekar en framleiðslutækni IKEA. Almennt séð er iStream nýhugsun í bílaframleiðslu og hægt verður að byggja hverskonar aðra bíla með aðferðinni, t.d. sportbíla, sendibíla og fólksflutningabíla. Murray segir við tímaritið að þegar sé búið að hanna sex mismunandi bíla sem framleiða má með iStream tækninni. Allir þessir sex bílar séu til mismunandi nota og með mismunandi yfirbyggingum og vélum og drifbúnaði. Fyrstu frumgerðir T25 bílsins hafi verið byggðar upphaflega til að prófa sjálfa iStream tæknina fyrst og fremst. Bílarnir hafi síðan höfðað svo mjög til fólks og vakið svo mikla jákvæða athygli að fjöldaframleiðsla sé eðlilegt framhald.



## Geymslu- og dekkjahillur

kr. 15.990.-  
viðbótareining kr. 11.357.-

í bílskúrinn,  
geymsluna,  
heimilið  
og fyrirtækið

Þessar hillur geta allir sett saman  
Skrúfufrítt og smellt saman

**Ísöld ehf.**  
Nethyl 3-3a - 110 Reykjavík  
Sími 53 53 600 - Fax 567 3609

**KÍKTU Á  
WWW.ISOLD.IS**

**OPIÐ 08:00 - 17:00**

HJÓLBARÐAÞJÓNUSTA, SMUR- OG SMÁVIÐGERÐIR

## ÞJÓNUSTA FYRIR BÍLINN ÞINN

VIÐ SMYRJUM, HJÓLASTILLUM, SKIPTUM  
UM BREMSUR, LAGFÆRUM SLITBÚNAÐ OG  
ENDURNÝJUM ÞURRKUR OG PERUR. KÍKTU  
Í KAFFI Á MEÐAN VIÐ DYTNUM AÐ BÍLNUM.

Shell  
**HELIX**  
Smurullur

SMURÞJÓNUSTA

HJÓLBARÐA  
ÞJÓNUSTA

BREMSUSKIPTI

VIÐHALD OG  
VIÐGERÐIR

DEMPARAR  
OG GORMAR

568 2020 SÍMI

RAUÐHELLU 11 HFJ

HJALLAHRÁUNI 4 HFJ

DUGGUVOGI 10 RVK

AUSTURVEGI 52 SELFÖSS

PITSTOP.IS WWW



# ÁVINNINGUR AF ÞVÍ AÐ KEYRA VARLEGA

Sú staðreynd blasir við að ungir ökumenn á aldrinum 17 til 25 ára eru líklegri til að valda umferðaslysum. Til þess að minnka líkur á slysum og styrkja samband ungra ökumanna og foreldra býður TM forráðamönnum og ungum ökumönnum að gera sín á milli samning um öruggari akstur. Með samningnum þekkja báðir aðilar væntingar hvors annars, sameinast um grundvallarreglur í umferðinni og afstaða beggja er skýr. Undirritun samnings veitir einnig afslátt af tryggingum fyrir ungu ökumennina og foreldra þeirra.

Þegar farið var af stað með verkefnið var ákveðið að safna saman öllum upplýsingum um ferlið í kringum bílprófið. Núna hefur vefurinn bilprof.tm.is mjög yfirgrips miklar upplýsingarnar sem nemendur þurfa að hafa í huga þegar þeir taka bílpróf en þar er að finna upplýsingar um æfingaaksturinn, ökunámið og ökuprófið. Einnig er hægt að æfa sig á krossaprófi á heimasíðunni.

Friðrik Hjálmarsson fékk bílprófið 29. nóvember 2011 eftir eins árs æfingaferli og skrifaði strax undir samninginn við föður sinn Hjálmar Sigurþórsson. Þeir feðgar eru afar sáttir við samninginn og deildu reynslu sinni af honum.

## Af hverju ákváðu þið að gera bílprófssamninginn á milli ykkar?

**Friðrik:** Pabbi og mamma höfðu almennar áhyggjur yfir því að ég væri að fá bílpróf og ég taldi að samningurinn myndi auka traust þeirra á mér.  
**Hjálmar:** Það er mjög stórt skref þegar ungt fólk fær bílpróf, það öðlast miklu meira frelsi en á sama tíma þarf samt að fara vel með þetta nýfengna frelsi. Með því að gera þennan samning gátum við strax rætt opinskátt um helstu reglur sem bæði við sem foreldrar hans setjum og svo almennar umferðarreglur sem bæði ég og Friðrik þurfum að fara eftir.

## Hverjir eru kostir og gallar samningsins?

**Friðrik:** Kostir samningsins er til dæmis að þau hafa samþykkt að vera róleg þegar þau keyra með mér í bíl og eru ekki að gagnrýna mig þegar ég er að keyra. Mér finnst í rauninni ekki vera neinir gallar við samninginn.

Samningurinn segir að ég eigi að hringja eða senda sms ef mér seinkar, ég á það til að gleyma því en Hjálmar bætir við að sonur hans hafi nú að flestu leyti staðið við það ákvæði og það gerist afar sjaldan að hann gleymi að láta hann vita ef honum seinkar. Ég vil frekar rumska við það að hann sendi mér sms seint að kvöldi en að vita ekki hvar hann er og af hverju honum seinkar.



Friðrik Hjálmarsson og Hjálmar Sigurþórsson.

## Hafið þið tekið eftir einhverjum ökuvenjum hjá hvor öðrum sem mættu vera betra?

**Friðrik:** Pabbi á það til að tala stundum svolítið mikið í símann þegar hann er að keyra. Hjálmar bætir þá strax við að hann sé alltaf með handfrjálstan búnað. Þegar Hjálmar er spurður um gallana hjá syni sínum segir hann að hann spili oft tónlistina svolítið hátt þegar hann er að keyra.

## Lítur þú upp til pabba þíns sem ökumanns? Eitthvað jákvætt sem þú vilt fara eftir?

Pabbi er náttúrulega reynslumeiri ökumaður og veit betur hvað best sé að gera við erfiðar aðstæður, sérstaklega núna í snjónum og allri hálkunni.

## Er ekki gott að hafa ákvæði í samningnum þar sem þú getur alltaf hringt í pabba þinn og hann komið að sækja þig eða borgi leigubíl fyrir þig án þess að spyrja spurninga?

Ég hef aldrei þurft að nota það en það er mjög hentugt ef til þess kæmi.

## Hjálmar ertu sáttur við það að vera vakinn upp um miðja nótt?

Ég sætti mig vel við það. Það er öryggi fyrir Friðrik að hann viti að hann geti

hringt í mig hvenær sem er og ég komi þá að sækja hann. Ég vill ekki að hann geri einhverjar æfingar undir stýri þá er betra að setja nokkra þúsund kalla í leigubíl eða sækja hann um miðja nótt.

## Treystir þú frekar syni þínum í umferðinni eftir að þið gerðuð samninginn á milli ykkar?

Já ég verð að segja það. Við treystum honum mjög vel t.d. til þess að skutla bróður sínum sem er 12 ára á æfingar og það myndum við ekki gera ef við myndum ekki treysta honum vel.

## Myndu þið mæla með heimasíðunni fyrir vini ykkar sem eru að fara að taka bílpróf?

**Hjálmar:** Bílprófsferlið er orðið heilt ár og mun flóknara en það var hérna á árum áður. Það má í raun segja að það sé hálfgerð völundarhús og áður átti maður erfitt með að kynna sér allt ferlið á einum stað. Ég átti erfitt með að finna upplýsingar og fékk helstu upplýsingar um næsta skref í gegnum Friðrik sem fékk þær hjá ökukennaranum. En með tilkomu þessarar síðu www.bilprof.tm.is geta foreldrar núna aflað sér allra upplýsinga á einum stað og fylgst með ferlinu.

## Munt þú ekki sýna gott fordæmi í umferðinni samkvæmt samningi?

**Hjálmar:** Jú, ég rifjaði upp umferðarreglurnar í þessu ferli þegar við skrifuðum undir samninginn svo ég mæli með þessu við aðra foreldra. Með samningagerðinni er hægt að ræða hlutina á jafnréttisgrundvelli áður er ungi ökumaðurinn leggur af stað út í umferðina og allir eru sáttir.

## Undirritun samnings

Hægt er að undirrita samninginn í gegnum bilprof.tm.is en til þess að undirrita samninginn rafrænt þarf að gera það í gegnum Facebooksíðu beggja aðila. Hægt er að bæta við samningsákvæðum um leið og samningsaðilar hafa tengst facebooksíðu sinni.

Þeir sem eru ekki með Facebook geta prentað út samninginn af bilprof.tm.is og sent skannað eintak á bilprof@tm.is eða sent með hefðbundnum hætti í Síðumúla 24, 108 Reykjavík. Samninginn er einnig hægt að fá útprentaðan í öllum útibúum og umboðum TM um land allt.



TRYGGINGAMIÐSTÖÐIN  
Síðumúla 24 / 108 Reykjavík  
Sími 515 2000 / Fax 515 2020  
tm@tm.is / www.tm.is

# SAMNINGUR MILLI FORELDRA OG UNGMENNA UM ÖRUGGAN AKSTUR

## Samningur um öruggari akstur

Þessi samningur er á milli \_\_\_\_\_ (nafn sonar/dóttur)

og \_\_\_\_\_ (nafn foreldris)

### Ungur ökumaður Ég lofa að:

- Láta vita hvert ég er að fara
- Neyta aldrei áfengis eða eiturylfja og keyra
- Fá aldrei far með ökumanni sem neytt hefur áfengis eða eiturylfja. Ég mun frekar finna aðrar leiðir til að koma mér á milli staða eða ég mun hringja í þig og biðja þig um að koma að sækja mig eða borga fyrir mig leigubíl, án þess að þú spyrjir mig spurninga.
- Nota ávallt bílbelti og ganga úr skugga um að farþegar mínir geri það líka.
- Hlíta umferðalögum, þar með talið keyra á löglegum hraða og leggja rétt.
- Nota aldrei farsíma í akstri nema með handfrjálsum búnaði
- Forðast truflun við akstur - eins og að fíka í útvarpinu, reykja, borða eða drekka.
- Hringja í þig ef mér seinkar
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_

### Foreldri Ég lofa að:

- Nota ávallt bílbelti og geng úr skugga um að farþegar mínir geri það líka.
- Neyta aldrei áfengis eða eiturylfja og keyra
- Fá aldrei far með ökumanni sem neytt hefur áfengis eða eiturylfja.
- Hlíta umferðalögum, þar með talið keyra á löglegum hraða og leggja rétt.
- Nota aldrei farsíma í akstri nema með handfrjálsum búnaði
- Svvara þegar þú hringir. Hvaða tíma sólarhringsins sem er og annaðhvort sækja þig eða samþykkja að greiða fyrir leigubíl heim, án þess að spyrja nokkurra spurninga á þeim tímamarki.
- Vera róleg/ur og uppbyggileg/ur þegar ég ferðast í bíl með þér og viðurkenna það að mistök eru mikilvægur hluti af því að læra.
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_

Undirskrift ungs ökumanns

Undirskrift foreldris

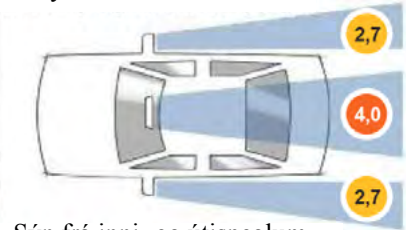
Staður og dagsetning



## NÝI DÍSELVERULEIKINN



Útsýni umhverfis bilinn



Sýn frá inni- og útspeglum



Útsýni fram og afturfyrir

Ágætt	0,6 - 1,5
Gott	1,6 - 2,5
Viðunandi	2,6 - 3,5
Slakt	3,6 - 4,5
Ónógt	4,6 - 5,5

Evrópsku lúxusjepparnir eru fyrirbrigði alveg út af fyrir sig. Þeir hafa verið vettvangurinn fyrir ýmsar tækninýjungar frá stóru framleiðendum sem á síðari stigum seitra inn í aðrar gerðir fólkubíla. Þetta á ekki síst við um alls kyns akstursstöðkerfi og baráttuna eilífu, sem nú stendur sem hæst - að draga sem mest úr eldsneytisnotkun og útblæstri. Þýsku risarnir þrír, Audi, BMW, Mercedes-Benz og líka Porsche hafa á undanförunum árum unnið að framþróun á dísilvélinni sem hefur skilað sér í stöðugt minni eyðslu og útblæstri en samt meira afli og meiri þýðleika í vinnslu. Stundum staldrar maður við og spyr sig hvort mikið lengra verði komist á þessari braut. En þessi gamla uppfinning, dísilvél, virðist eiga mikið inni ennþá þegar kemur að aukinni skilvirkni.

### Ekki múkk

Þegar sest er upp í nýjan Mercedes-Benz ML 350 BlueTec og hann ræstur blasir þessi nýi dísilveruleiki við manni. Það heyrir ekki múkk frá vélinni og sé staðið aftan við gangsettan bilinn er enginn illþefjandi sótreykur að plaga neinn. Vissulega eru mengandi loftgundir í útblæstrinum en með BlueTec tækninni hefur Mercedes-Benz tekist að gera þessa 3,0 lítra dísilvél hreinlega og hljóðláta án þess að draga úr afkastagetunni - þvert á móti. Vélina skilar 258 hestöflum, hvorki meira né minna en 48 hestöflum meira en í fyrri gerð.

ML er nú kynntur í þriðju kynslóð hjá umboðinu, Öskju. Þetta er lúxusjeppi í millistærð en hefur vaxið í málum frá því hann kom fyrst á markað 1997 um rúman 21 sm. Mercedes-Benz var á sínum tíma í fararbroddi evrópskra bílaframleiðenda að setja bíl af þessu tagi á markað og nýtti mátt kvikmyndanna til að kynna hann. Billinn var ein af aðalstjörnunum í kvikmyndinni Júragarðinum 1997. Þá var hann 4.587 sm á lengd en fór upp í 4.788 sm í annarri kynslóð (2002-2011) og nú í þriðju kynslóð hefur hann skriðið yfir 4,8 metra. Þetta er því orðinn mun stærri bíll en áður og tækninni hefur líka fleygt fram á þessu tímabili. Í fyrstu var hann boðinn með 120 hestafla, 2,7 l, 5 strokka dísilvél, síðan 3,0 l V6 sem skilaði 210 hestöflum en nú er sama vél í þriðju kynslóð með talsverðum breytingum kominn í 258 hestöfl.

### Talsvert breyttur

ML er talsvert breyttur að utan og sennilega er það algjört smekksatriði hvort það er til framfara eður ei. Mér þótti önnur kynslóð ML bera af öðrum lúxusjeppum í þokka og svo virðist eiga við um fleiri því sá bíll selst ennþá mjög vel víða um heim þrátt fyrir tilkomu þriðju kynslóðar.

Prófunarbillinn var klæddur ljósu leðri og með tilkomumiklum viðarlistum í mælaborði og hurðum. Það þarf vart að taka fram að efnisval og frágangur er eins og hann gerist bestur. Það er venjan hjá þýsku lúxusbílaframleiðendum.



Prófunarbillinn var líka með svokölluðum ljósapakka sem gefur skemmtilega stemningu inni í bílnum þegar ekið er að næturlagi. Mikil pláss er fyrir alla, ekki síst aftursætisfarþega þar sem drifstokkurinn er einkar fyrirferðalítill.

En breytingarnar ná ekki síður til kramsins. Nú er ML kominn með nýrri fjöðrun með sjálfstillanlegu höggdeyfakerfi. Hann er mýktin uppmáluð í akstri en jafnframt nægilega stífur á malbinu til að búa yfir góðu vegsambandi þegar hratt er ekið. Hann leggur sig furðu lítið í beygjum miðað við fyrirferð og í skaki í þrengslum er hann eins og hugur manns; léttur í stýri og leggur vel á.

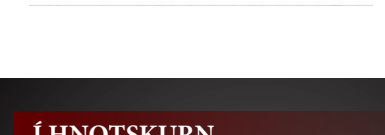
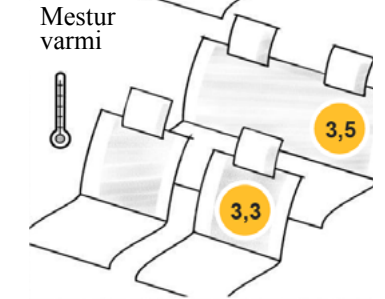
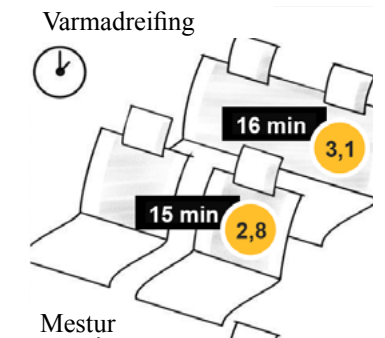
### Mikið afl - mikil sparneytni

Staðalbúnaður í ML er nýja sjálf-skiptingin frá Mercedes-Benz, 7G-Tronic Plus. Hún er með sjö girum áfram og er lungnamjúk og háteknivædd. Hún er meðal annars þeim kostum búin að geta skipt sér niður eða upp um nokkra gíra í senn og stuðlar þannig að því að vélina er ávallt sem næst kjör-snúningi. Eins og í fyrri gerðum er gírstíkurinn aftan við stýrið; einfaldur og einstaklega þægilegur í notkun. Svo eru gírskiptiflipar á stýrinu kjósi menn að handskipta bílnum. V6 dísilvélina og 7G-Tronic skiptingin fara vel saman í þessum bíl; gefa honum snerpu og afl og um leið er eyðslan furðu lítil miðað við allt aflið. Reynsluakstursbillinn, sem hefur sennilega þurft að sæta misjafnri meðferð áhugasamra, sýndi um 11 lítra eyðslu á hundraðið, en uppgæfin eyðsla frá framleiðanda er 8,4 lítrar. Eyðslan á svo að geta dottið niður í 7,4 lítra í blönduðum akstri.

ML 350 BlueTec kemur með 4Matic



Vikið frá hindrun



### Í HNOTSKURN

Vél: 3,0 lítrar, V6 dísilvél með forþjöppu.

Afl: 258 hestöfl við 3.600 sn./mín.

Tog: 620 Nm við 1.600-2.400 sn./mín.

Hröðun: 7,4 sekúndur 0-100.

Hámarkshraði: 224 km/klst.

Gírskipting: 7G-Tronic, sjö þrepa sjálfskipting.

Eyðsla: 8,4 innanbæjar 6,8 utanbæjar,

7,4 blandaður akstur (tölur framleiðanda).

Verð: Frá 11.790.000 kr.



Tæknilega fullkominn, sparneytinn m.v. afl

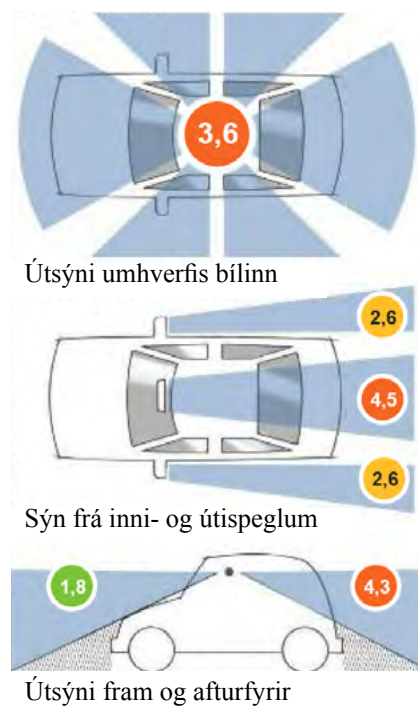


Mjög hátt verð

Guðjón Guðmundsson



# AVENSIS MEÐ NÝJU FERSKLEGU ÚTLITI



Ágætt	0,6 - 1,5
Gott	1,6 - 2,5
Viðunandi	2,6 - 3,5
Slakt	3,6 - 4,5
Ónógt	4,6 - 5,5

Stórir langbakar hafa kannski ekki verið eftirsóknarverðasta bílgerðin hér á landi en samt er alltaf hópur sem velur þessa gerð umfram stallbaka og þá einkum vegna meira og þægilegra flutningsrýmis. Toyota Avensis er einn þeirra valkosta sem Íslendingum býðst í þessum flokki en hann er nýkominn á markað héraðs í nýrri gerð. Avensis langbakurinn stendur vel að vígi því að mati undirritaðs er hann enginn eftirbátur stallbaksins í fagurfræðilegu tilliti, nema síður sé.

### Straumlínulagaður

Avensis kemur nú með alveg nýjum og beittum framenda sem státar nú í fyrsta sinn af LED-ljósrónd ofanvert við framljósinn sem eru með fínlegum halógen linsulugtum. Framstuðarinn er voldugur og myndi jafnvel teljast klossaður ef ekki væri fyrir stærð bílsins. Við prófuðum Avensis langbakinn í Sol-útfærslu sem kemur á 16 tommu álfelgum með tíu rimum, sem er einkar glæsilegur staðalbúnaður, og auk þess stórum þokuljósum í framstuðaranum og krómuðu grilli sem gefa framsvipnum enn sterklega svipmót.

Þrátt fyrir áberandi yfirbragð að framan hefur hönnuður Toyota tekist að gefa bílnum straumlínulagað heildaryfirbragð og er það kannski ekki síst að þakka bogadregnu þakinu, hárrí hliðarlínu og áberandi lágum hliðargluggum. Fyrir vikið er langbakurinn að allt að því

sportlegur í útliti og sé hann tekinn á 17 tommu álfelgunum, sem fást fyrir 80.000 kr. viðbótargjald, er ekki laust við að Avensis Wagon sé farinn að láta kveða allverulega að sér í götumyndinni.

### Mikið pláss fyrir farþega

Heildaryfirbragðið að innan gefur tilfinningu fyrir miklum gæðum; vandað efnisval er í fyrirrúmi og frágangur eins og hann gerist bestur en allt er samt mjög klassískt og eiginlega laust við óvænta upplifun. Það er þægilegt að setjast inn í bílinn. Í afturrýminu er feykigott pláss því engin skögun er frá drifstokki og gólfíð því flatt. Sömuleiðis er óvenjuhátt til lofts sem gerir það auðveldara fyrir hávaxna að setjast inn í bílinn og yfirgefa hann. Sol-útfærslan er með þriggja arma leðurklæddu fjölaðgerðastýri. Aftan við það eru stórir girskiptiflipar. Fyrir miðju mælaborði er Toyota Touch snertiskjár með aðgerðum fyrir hljómtæki, farsíma og innbyggðri bakkmyndavél. Búnaðurinn fæst líka með leiðsögukerfi sem var aukabúnaður í bílnum sem var prófaður.

Farangursrýmið er kannski sá partur innanrýmisins sem veldur helst vonbrigðum því hjólaskálarnar skaga inn í rýmið og draga úr flutningsgetunni. Með aftursæti í uppréttri stöðu er það 543 lítrar. Það er hins vegar stækkanlegt upp í 1.609 lítra með því að fella niður aftursætisbökin og það má ýmsu koma



fyrir í slíku rými. Undir gólfi farangursrýmisins er að finna hálfvaxið varadekk og verkfærasett í snyrtilegum hirslum.



### Bætt hljóðeinangrun

Avensis Wagon er boðinn með fjórum vélargerðum; 1,8 og 2,0 lítra bensínvélum, 147 og 152 hestafla, og 2,0 og 2,2 lítra dísilvélum, 124 og 150 hestafla. Við prófuðum hann með 1,8 lítra vélinni og Multidrive S stiglausu sjálfskiptingunni. Í þessari gerð vegur bíllinn 1.430 kg en afl- og drifrásir eru ágætlega aðlagðar að bílnum. Vissulega er langur vegur frá því að bíllinn sýni af sér sportlega takta en hann býr yfir þokkalegri hröðun og talsverðu tugi sem nýtist ekki síst ef ökumaður notfærir sér handskiptivalið í girskiptiflipunum í stýrinu. Séu menn handgengnir beinskíptingu geta þeir sparað sér hvorki meira né minna en 320.000 kr. með því að velja sex gíra beinskíptingu í stað stiglausu sjálfskiptingarinnar. Bíllinn er þar fyrir utan talsvert neysluggrenni með beinskíptingunni.

Samkvæmt aksturstölvu bílsins stóð meðaleyðsla hans í 11 lítrum á hundraðið að reynsluakstri loknum, sem gæti bent til þess að hún gæti farið vel niður undir 10 lítra í innanbæjarakstri við eðlilega notkun. Það þætti undirrituðum alveg ásættanlegt miðað við stærð og þyngd bílsins. Uppgefin eyðsla frá framleiðanda er 8,6 lítrar í innanbæjarakstri.

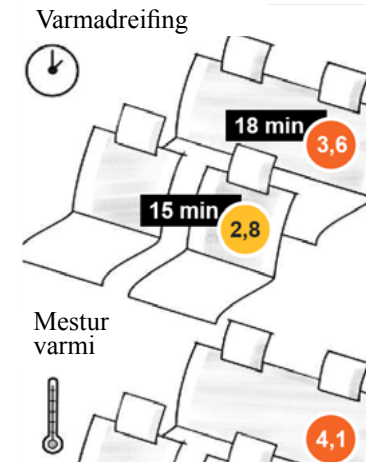
Það sem vekur ekki síst ánægju

með nýjan Avensis er endurbætt hljóðeinangrun. Í fyrri gerðum vildi brenna við að veghljóð væri í efri mörkum en þetta hefur verið lagað sem og einangrun frá vél. Þetta er ekki síst að þakka mjúkri fjöðrun sem gleypir í sig ójöfnur þannig að ferðast er í bílnum í þægindum og múkt. Þetta virðist þó ekki vera á kostnað veggripsins því þrátt mikla lengd eltir bíllinn þær beygjur sem honum er stýrt inn í af mikilli nákvæmni. Stýrið er með léttu átaki sem þyngist með auknum hraða.

Sol-útfærslan er í raun með flestum þeim búnaði sem menn eiga að venjast í dýrari gerðum bíla. Þar má nefna hraðastilli, sjálfvirka loftkælingu, bakkmyndavél, rafdrifnar rúður að framan og aftan, birtuskynjara, regnskynjara og hann kemur á 16 tommu álfelgum og með þokuljósum að framan, eins og fyrr greinir.

Avensis Wagon Sol kostar 5.350.000 kr. Athygli vekur að langbaksútfærslan kostar þó ekki nema 200.000 kr. meira en stallbakurinn en býr, að mati undirritaðs, yfir meiri þokka og auðvitað meira flutningsrými. Helstu keppinautar Toyota Avensis eru VW Passat, Ford Mondeo, Peugeot 508 og Hyundai i40.

Guðjón Guðmundsson



### Í HNOTSKURN

- Vél: 1,8 l Valvematic.
- Lengd: 4.780 mm.
- Breidd (með speglum): 1.819 mm.
- Eigin þyngd: 1.430 kg.
- Dráttargeta: 1.600 kg.
- Slagrými: 1.798 rsm.
- Afköst: 147 hestöfl.
- Hámarkshraði: 200 km/klst.
- Hröðun: 10,4 sek. úr 0-100.
- Eldsneytisnotkun: 8,6 lítrar innanbæjar (tölur framleiðanda).
- Verð: 5.350.000 kr.

- Vandaður og öruggur
- Fremur dýr

Sumarhjólbardarnir 2012 prófaðir hjá ADAC:

# BLEYTAN SKILUR Á MILLI GÓÐRA OG SLÆMRA DEKKJA



ADAC, hið þýska systurfélag FÍB hefur prófað 37 gerðir sumarhjólbarda ársins 2012. Hjólbardarnir eru í þeim stærðum sem nú eru lang algengastar undir fólksbifreiðum og eru annarsvegar fyrir 14 tommu felgur sem eru undir smábílum og 16 tommu felgur sem algengastar eru undir meðalstórum fólksbílum. Þessi sumarhjólbardakönnun ADAC er sú stærsta og umfangsmesta sem gerð er í Evrópu og birtist í félagsritum flestra evrópsku bifreiðaeigendafélaganna.

Niðurstöðurnar eru svipaðs eðlis og mörg undanfarin vor, það er að segja að enn einu sinni fæst það staðfest að það eru stóru, þekktu framleiðendurnir sem skila okkur neytendum hjólbörðunum með bestu eiginleikana. Ástæðan er einfaldlega sú að þeir búa yfir mestri þekkingu og kunnáttu og hafa best efni á því að stunda rannsóknir og gera tilraunir sem á endanum skila okkur öruggari hjólbörðum með betra veggripi á þurrum og blautum vegum, sem og minni núningsmótstöðu, sem þýðir minni eldsneytiseyðslu, og auknu slitþoli.

En rannsóknir og tilraunir kosta pen-inga og það þýðir, nú eins og áður, að bestu hjólbardarnir eru oft þeir dýrari. Það eru vissulega til góðir ódýrir hjólbardar og mörgum finnst verðið skipta máli. En það kann að vera að þegar

upp er staðið reynist ódýru hjólbardarnir óhagkvæmari vegna minna slitþols, auk þess sem veggripið er oft verri, sérstaklega í bleytu. Þessi könnun sem hér birtist getur því vissulega hjálpað lesendum til að velja sér góða hjólbarda en láta ekki verðið eitt ráða.

Það sem helst vekur athygli í þessari könnun að stóru hjólbardaframleiðendunum virðist hafa tekist að sameina í einu og sama sumardekkjuna lága núningsmótstöðu sem þýðir minni eldsneytiseyðslu bílsins, og gott veggrip í bleytu. Að sameina þetta tvennt hefur reynst harla erfitt í áráttarástæðu. En nú eru komin fram dekk sem ryðja vel frá sér vatni og hafa traust veggrip í bleytu en eru jafnframt afar hagkæm hvað varðar eldsneytiseyðslu bílsins.

Eins og jafnan áður eru dekkjarnir prófuð á bæði þurrum vegum og regnvotum. Þau eru prófuð á vegum úti en líka inni á lokuðum akstursbrautum. Öll eru dekkjarnir prófuð við sömu aðstæður og árangur þeirra mældur nákvæmlega til að fá sem skýrastan og marktækastan samanburð milli þeirra. Það er ekki síst í bleytunni sem munurinn á þeim bestu og þeim sístu kemur skýrast fram. Það skiptir okkur Íslendinga miklu máli að dekkjarnir undir bílnum séu einmitt góð í bleytu. Hér rignir oft og djúp vatnsfyllt hjólför á vegum eru algeng. Það skiptir

okkur miklu máli að dekkjarnir ryðji vel frá sér vatni og fljóti seint upp og tapi við það veggripi. Það skiptir okkur máli að veggripið sé gott við allar aðstæður og ekki síst í bleytunni. Á þurrum vegi standast öll dekkjarnir í prófinu kröfur. Það er í bleytunni sem munurinn milli þeirra góðu og þeirra lélegu sýnir sig.

Í prófun á 14 tommu dekkjunum sýndi það sig að ef tveimur eins bílum, þar sem annar bíllinn er á þeirri dekkjagerð sem best er í bleytu og hinn á þeirri sem verst er, er ekið samhliða eftir blautum vegi á 80 km hraða og nauðhemað samtímis, þá gerist eftirfarandi: Þegar bíllinn á góðu dekkjunum hefur stöðvast er sá á lélegu dekkjunum ennþá á 45 km hraða og stöðvast ekki fyrr en 13 metra frá hinum bílnum. Hemlunarvegalengd hans er þannig 13 metrum lengri en bílsins á betri dekkjunum. Þessir 13 metrar geta skilið milli lífs og dauða. Full ástæða er því að ráðleggja frekar kaup á dekkjunum sem betur bremsa í bleytu.

Sem fyrr er sagt eru 14 tommu dekk algengust undir smábílum nútímans en 16 tommu dekkjarnir eru algengust undir fólksbílum af minni meðalstærð og upp úr og því lang algengasta dekkjastærð fólksbíla og jepplinga í umferð. Sumardekkjapróf ADAC 2012 gefur því gott yfirlit yfir hjólbarda fyrir meginhluta íslenska bílafloftans

## Jeppa- og jepplingadekk

STÆRÐ 215/65 R16 H



**Pirelli Scorpion Verde**  
★★★★★

Góður sumarhjólbardi með góða öryggiseiginleika. Veggrip á grasi er undir meðallagi.

**Þurr vegur 1,6**  
Ekið í beygju 1,5  
Beygt frá hindrun 1,8  
Nauðhemlun 1,3

**Votur vegur 2,3**  
Hemlun 1,6  
Flotun beint 3,0  
Flotun í beygju 4,0  
Akstur 2,0  
Rásfesta 2,0

**Gnýr 3,0**  
Gnýr í bílnum 2,8  
Gnýr utan bílsins 3,3

**Grip á grasi 3,5**  
Eldsneytiseyðsla 2,0  
Slitþol 2,3



**Continental CrossContact UHP**  
★★★★★

Góður sumarhjólbardi með fyrirtaks eiginleika í öllu sem tengist öryggi fólksins í bílnum og annarra í umferðinni.

**Þurr vegur 1,5**  
Ekið í beygju 1,4  
Beygt frá hindrun 1,6  
Nauðhemlun 1,3

**Votur vegur 2,0**  
Hemlun 1,4  
Flotun beint 3,0  
Flotun í beygju 3,5  
Akstur 1,4  
Rásfesta 2,0

**Gnýr 3,4**  
Gnýr í bílnum 2,5  
Gnýr utan bílsins 4,3

**Grip á grasi 2,8**  
Eldsneytiseyðsla 1,9  
Slitþol 2,5  
Söluaðili: Sólning  
Verð kr. 34.900.-



**Vredestein Sportrac 3**  
★★★★★

Hefur ágæta eiginleika á þurrum og á votum vegum. Slitþolið er hins vegar ekki sem skyldi sem dregur það niður.

**Þurr vegur 1,4**  
Ekið í beygju 1,3  
Beygt frá hindrun 1,5  
Nauðhemlun 1,3

**Votur vegur 1,8**  
Hemlun 2,0  
Flotun beint 1,5  
Flotun í beygju 1,5  
Akstur 1,5  
Rásfesta 2,0

**Gnýr 3,3**  
Gnýr í bílnum 3,0  
Gnýr utan bílsins 3,6

**Grip á grasi 3,0**  
Eldsneytiseyðsla 2,2  
Slitþol 2,8



**Goodyear EfficientGrip SUV 4x4**  
★★★★★

Kostir þessa hjólbarda er frábært slitþol og góðir eiginleikar á þurrum vegi. Síðri eiginleikar í bleytu draga það niður.

**Þurr vegur 1,5**  
Ekið í beygju 1,5  
Beygt frá hindrun 1,5  
Nauðhemlun 1,5

**Votur vegur 2,9**  
Hemlun 2,9  
Flotun beint 3,5  
Flotun í beygju 4,0  
Akstur 2,1  
Rásfesta 2,5

**Gnýr 2,6**  
Gnýr í bílnum 2,0  
Gnýr utan bílsins 3,1

**Grip á grasi**  
Eldsneytiseyðsla 2,0  
Slitþol 0,5  
Söluaðili: Klettur  
Verð kr. 39.900.-



**Hankook Dynapro HP**  
★★★★★

Góðir eiginleika á þurrum vegum og gott grip á grasinu lyfta þessum hjólbarda. Sama verður hins vegar tæpast sagt um eiginleika hans á votum vegi.

**Þurr vegur 1,5**  
Ekið í beygju 1,3  
Beygt frá hindrun 1,8  
Nauðhemlun 1,5

**Votur vegur 2,6**  
Hemlun 2,3  
Flotun beint 3,0  
Flotun í beygju 4,0  
Akstur 2,0  
Rásfesta 2,5

**Gnýr 2,8**  
Gnýr í bílnum 2,5  
Gnýr utan bílsins 3,1

**Grip á grasi 2,3**  
Eldsneytiseyðsla 2,3  
Slitþol 2,8  
Söluaðili: Sólning  
Verð kr. 29.500.-



**Bridgestone Dueler HP Sport**  
★★★★★

Sumarhjólbardi í meðallagi. Hefur góða eiginleika á þurrum vegi. Eiginleikar í bleytu draga heildareinkunnina dálítið niður.

**Þurr vegur 1,7**  
Ekið í beygju 1,8  
Beygt frá hindrun 1,7  
Nauðhemlun 1,5

**Votur vegur 3,0**  
Hemlun 3,1  
Flotun beint 2,0  
Flotun í beygju 3,0  
Akstur 2,6  
Rásfesta 2,5

**Gnýr 2,8**  
Gnýr í bílnum 2,8  
Gnýr utan bílsins 3,3

**Grip á grasi 2,8**  
Eldsneytiseyðsla 2,1  
Slitþol 2,5



**Sava Intensa SUV**  
★

Eiginleikar hjólbardaans á votum vegi eru ekki nógu góðir og það dregur heildarútkomuna verulega niður.

**Þurr vegur 2,3**  
Ekið í beygju 2,8  
Beygt frá hindrun 1,9  
Nauðhemlun 2,0

**Votur vegur 5,3**  
Hemlun 5,3  
Flotun beint 3,0  
Flotun í beygju 1,5  
Akstur 4,7  
Rásfesta 5,0

**Gnýr**  
Gnýr í bílnum 2,5  
Gnýr utan bílsins 3,7  
**Gnýr. Meðaltal 3,1**

**Grip á grasi 2,3**  
Eldsneytiseyðsla 1,8  
Slitþol 0,5

### Hvar fást þau?

**Sólning**  
Continental  
Mastercraft  
Hankook  
Nankang  
Kingstar

**Max 1**  
Nokian  
Pirelli

### Bílabúð Benna

BFGoodrich  
Interstate  
Toyo Tires  
Maxxis

**KLETTUR**  
Goodyear  
Dunlop  
Sava  
Fulda  
Minerva

### N1

Michelin  
Cooper  
Kumho  
Starfire  
Fortuna

### BJB

Vredestein  
Federal tires  
Firestone  
Fulda  
Nokian

### Dekkjahöllin

Yokohama  
Marangoni  
Sonar  
Temptra  
Wild Country

### Einkunnagjöf (refsistig) 0,5 (mjög gott) - 5,5 (verulega ábótavant)

### Vægi prófunarþátta -og einstakra undirþátta þeirra

<b>Þurr vegur</b>	<b>20%</b>
Akstur í beygju	35%
Beygt frá hindrun	35%
Nauðhemlun	30%
<b>Votur vegur</b>	<b>40%</b>
Nauðhemlun	30%
Flotun (Akvaþolning) beint	20%
Flotun í beygju	10%
Akstur (Handling)	30%
Rásfesta	10%
<b>Dekkjagnýr</b>	<b>10%</b>
Gnýr inni í bílnum	50%
Gnýr utan við bílinn	50%
<b>Eldsneytiseyðsla</b>	<b>10%</b>
Slitþol	20%





## Smábíladekk

STÆRÐ 165/70 R14 T

**Continental Conti-EcoContact 5**

Best í sínum stærðarflokki. Framúrskarandi sumardekk, ekki síst í þeim þáttum sem lúta að öryggi. Lægsta núningsmótstaðan sem þýðir minni eldsneytiseyðsla.

**Þurr vegur 1,5**  
Ekið í beygju 1,4  
Beygt frá hindrun 1,6  
Nauðhemlun 1,3

**Votur vegur 2,5**  
Hemlun 2,6  
Flotun beint 2,8  
Flotun í beygju 2,5  
Alm. akstur 2,0  
Rásfesta 3,0

**Gnýr 2,5**  
Gnýr í bílnum 2,0  
Gnýr utan bílsins 3,0

**Eldsneytiseyðsla 1,3**  
Slitþol 1,3  
Söluaðili: Sólning  
Verð kr. 19.900.-

**Michelin EnergySaver**

Best í sínum stærðarflokki í bleytu. Flestir öryggisþættir í ágætu lagi. Næst lægsta núningsmótstaðan.

**Þurr vegur 1,6**  
Ekið í beygju 1,4  
Beygt frá hindrun 1,4  
Nauðhemlun 2,0

**Votur vegur 2,2**  
Hemlun 2,6  
Flotun beint 1,8  
Flotun í beygju 2,0  
Alm. akstur 2,0  
Rásfesta 2,0

**Gnýr 2,6**  
Gnýr í bílnum 2,0  
Gnýr utan bílsins 3,1

**Eldsneytiseyðsla 1,7**  
Slitþol 2,0  
Söluaðili: N1  
Verð kr. 15.900.-

**Pirelli Cinturato P1**

Gott sumardekk með jafna eiginleika og allir öryggisþættir í góðu lagi.

**Þurr vegur 1,5**  
Ekið í beygju 1,4  
Beygt frá hindrun 1,4  
Nauðhemlun 1,5

**Votur vegur 2,3**  
Hemlun 2,0  
Flotun beint 2,8  
Flotun í beygju 3,0  
Alm. akstur 2,0  
Rásfesta 2,0

**Gnýr 2,8**  
Gnýr í bílnum 2,5  
Gnýr utan bílsins 3,1

**Eldsneytiseyðsla 2,0**  
Slitþol 2,3

**Apollo Amazer 3G Maxx**

Lítið slitþol og hávaði er það sem dregur þetta annars góða dekk niður í einkunn.

**Þurr vegur 1,6**  
Ekið í beygju 1,4  
Beygt frá hindrun 1,3  
Nauðhemlun 2,0

**Votur vegur 2,3**  
Hemlun 2,5  
Flotun beint 2,3  
Flotun í beygju 2,0  
Alm. akstur 2,0  
Rásfesta 2,0

**Gnýr 3,7**  
Gnýr í bílnum 3,3  
Gnýr utan bílsins 4,0

**Eldsneytiseyðsla 2,1**  
Slitþol 2,5

**Barum Brillantis 2**

Gott í bleytu og núningsmótstaða fremur lág. Í meðallagi á þurrum vegi.

**Þurr vegur 1,9**  
Ekið í beygju 1,6  
Beygt frá hindrun 1,8  
Nauðhemlun 2,3

**Votur vegur 2,5**  
Hemlun 2,8  
Flotun beint 2,3  
Flotun í beygju 2,0  
Alm. akstur 2,1  
Rásfesta 3,0

**Gnýr 3,1**  
Gnýr í bílnum 2,8  
Gnýr utan bílsins 3,3

**Eldsneytiseyðsla 2,1**  
Slitþol 2,5

**Goodyear DuraGrip**

Að flestu leyti gott sumardekk. Eiginleikar þess í bleytu eru þó í knöppu meðallagi.

**Þurr vegur 1,5**  
Ekið í beygju 1,4  
Beygt frá hindrun 1,3  
Nauðhemlun 1,8

**Votur vegur 2,8**  
Hemlun 2,9  
Flotun beint 2,8  
Flotun í beygju 3,0  
Alm. akstur 2,5  
Rásfesta 3,0

**Gnýr 2,6**  
Gnýr í bílnum 2,3  
Gnýr utan bílsins 2,9

**Eldsneytiseyðsla 1,7**  
Slitþol 1,5  
Söluaðili: Klettur  
Verð kr. 16.400.-

**Fulda EcoControl**

Gott slitþol og góðir eiginleikar á þurrum vegi. Í slöku meðallagi í bleytu.

**Þurr vegur 1,6**  
Ekið í beygju 1,5  
Beygt frá hindrun 1,5  
Nauðhemlun 1,8

**Votur vegur 3,0**  
Hemlun 3,4  
Flotun beint 2,8  
Flotun í beygju 2,0  
Alm. akstur 3,0  
Rásfesta 3,0

**Gnýr 3,2**  
Gnýr í bílnum 2,8  
Gnýr utan bílsins 3,6

**Eldsneytiseyðsla 2,0**  
Slitþol 1,0  
Söluaðili: Klettur  
Verð kr. 14.900.-

**Yokohama BluEarth**

Gott slitþol og góðir eiginleikar á þurrum vegi. Í slöku meðallagi í bleytu.

**Þurr vegur 1,6**  
Ekið í beygju 1,5  
Beygt frá hindrun 1,5  
Nauðhemlun 1,8

**Votur vegur 3,0**  
Hemlun 3,4  
Flotun beint 2,8  
Flotun í beygju 2,0  
Alm. akstur 3,0  
Rásfesta 3,0

**Gnýr 3,2**  
Gnýr í bílnum 2,8  
Gnýr utan bílsins 3,6

**Eldsneytiseyðsla 2,0**  
Slitþol 1,0

**Dunlop SP Street Response**

Þokkalegt slitþol og góðir eiginleikar á þurrum vegi. Í meðallagi í bleytu.

**Þurr vegur 1,6**  
Ekið í beygju 1,4  
Beygt frá hindrun 1,4  
Nauðhemlun 1,8

**Votur vegur 2,7**  
Hemlun 3,0  
Flotun beint 2,8  
Flotun í beygju 2,5  
Alm. akstur 2,1  
Rásfesta 3,0

**Gnýr 3,0**  
Gnýr í bílnum 2,8  
Gnýr utan bílsins 3,1

**Eldsneytiseyðsla 1,8**  
Slitþol 2,3  
Söluaðili: Klettur  
Verð kr. 16.400.-

**Hankook Kinergy Eco K425**

Gott á þurrum vegi en í meðallagi að flestu öðru leyti.

**Þurr vegur 1,6**  
Ekið í beygju 1,6  
Beygt frá hindrun 1,4  
Nauðhemlun 1,8

**Votur vegur 2,6**  
Hemlun 2,8  
Flotun beint 2,3  
Flotun í beygju 2,0  
Alm. akstur 2,5  
Rásfesta 3,0

**Gnýr 2,9**  
Gnýr í bílnum 2,8  
Gnýr utan bílsins 2,9

**Eldsneytiseyðsla 2,3**  
Slitþol 2,5  
Söluaðili: Sólning  
Verð kr. 13.700.-

**Kumho Solus KH17**

Það sem mestu skiptir á þurrum og blautum vegi er til staðar hjá þessu dekki. Lítið slitþol.

**Þurr vegur 1,6**  
Ekið í beygju 1,5  
Beygt frá hindrun 1,4  
Nauðhemlun 1,8

**Votur vegur 2,3**  
Hemlun 2,8  
Flotun beint 1,8  
Flotun í beygju 2,5  
Alm. akstur 1,9  
Rásfesta 2,0

**Gnýr 3,1**  
Gnýr í bílnum 3,0  
Gnýr utan bílsins 3,2

**Eldsneytiseyðsla 2,5**  
Slitþol 3,0

**Firestone Multihawk**

Ágætt á þurrum vegi en að öðru leyti í meðallagi.

**Þurr vegur 1,6**  
Ekið í beygju 1,4  
Beygt frá hindrun 1,3  
Nauðhemlun 2,0

**Votur vegur 2,7**  
Hemlun 3,0  
Flotun beint 2,8  
Flotun í beygju 2,5  
Alm. akstur 2,4  
Rásfesta 2,0

**Gnýr 3,2**  
Gnýr í bílnum 3,0  
Gnýr utan bílsins 3,3

**Eldsneytiseyðsla 2,4**  
Slitþol 2,5

SUMARDEKKIN ERU KOMIN Í HÚS

MARANGONI

YOKOHAMA



VERSO



MYTHOS



E-LOGIC



E-COMM

Yokohama sumardekk  
LOKSINS fáanleg á Íslandi!

E-COMM SENDIBÍLADEKK

\*Ný og endurbætt hönnun  
\*Eldsneytissparandi tækni  
\*umhverfisvæn framleiðsla

Yokohama dekkinn fást  
undir flestar gerðir bílaÞETTA ER AÐEINS BROTT AF ÞVÍ ÚRVALI SEM  
AÐ VIÐ HÖFUM UPP Á AÐ BJÓÐA!!

**DEKKJAHÖLLIN**  
REYKJAVÍK - EGILSSTAÐIR - AKUREYRI

Skeifunni 5, 581 3002  
Þverklettum 1, 471 2002  
Draupnisgötu 5, 462 3002  
www.dekkjahollin.is



# BÍLTÚR AUSTUR FYRIR FJALL 1913

Frásögn Jóns Pálssonar (1863-1946) af viðburðamikilli bílferð með fyrsta Ford T bílnum sem til Íslands kom, frá Reykjavík austur á Selfoss.

Miðvikudaginn 23. júlí 1913 var lagt af stað í aðra bílferðina sem farin var austur yfir Helligheidi héðan úr Reykjavík austur að Stokkseyri, og er þar með átt við hinar reglulegu bílferðir þessa leið, án þess að telja ferð Thomsensbílsins. Fyrsta bílferðin hafði verið farin nokkru áður þá um sumarið, en ekki kann ég frá henni að segja að öðru leyti en því, að hún mun hafa gengið nokkuð skrykkjótt, enda rigningartíð mikil og vegir því vöndir mjög. Mun Jón Sigmundsson frá Ameríku einnig hafa stjórnað bílnum í þeirri ferð

eins og hinni næstu, sem hér verður skýrt frá. Hann var hér um skeið og hafði félag við Svein Oddsson, mág sinn, og áttu þeir hér sinn Ford-bílinn hvor til að byrja með, en alls munu þeir hafa eignast og haft hér í notkun átta bíla alls og stofnað upp úr því Bifreiðafélag Reykjavíkur. Síðan kom Jónatan Þorsteinsson hingað með tvo Overlandbíla, og eftir það mun báðum þessum bílategundum og ýmsum öðrum hafa fjölgað svo, einkum eftir heimsstyrjöldina fyrri, að ekki var lengur hægt að henda reiður á fjölgun þeirra án sérstakrar athugunar. Sveinn Oddsson var hér um tveggja ára skeið og Jón Sigmundsson frá árið 1918, unz þeir hurfu báðir aftur til Ameríku. Fyrsta bifreiðafélagið, Bifreiðafélag Reykjavíkur,

## FERÐAFÉLAGARNIR

*Jón Pálsson frá Syðra-Seli var aðalféhirðir Landsbankans, organisti Fríkirkjunnar og stofnandi og stjórnarformaður Sjúkrasamlags Reykjavíkur.*

*Jón Sigmundsson kom með fyrstu Ford bílana til Íslands frá Bandaríkjunum Asamt Sveini Oddssyni.*



Jón Sigmundsson, bílstjóri

*Valborg Einarsson píanóleikari og söngkona, fædd Hellemann. Hún kynntist eiginmanni sínum Sigfúsi Einarssyni tónskáldi og síðar dómorganista í Kaupmannahöfn. Dóttir þeirra var Elsa Sigfúss sem varð mjög þekkt söngkona á Íslandi og í Danmörku um miðja 20. öldina.*

*Johan Nilson var fiðluleikari frá Kaupmannahöfn. Hélt fyrst tónleika á Íslandi 1913 og aftur 1924.*

hafði bækestöðvar sínar hér við Tjörnina og síðan á Laugavegi, þar sem Fálkinn er nú, eðapar til Jón Sigmundsson fluttist héðan árið 1918, eins og áður segir. Var Jón vel að sér í sinni iðn og hjá honum og Sveini lærðu margir bestu og elstu bílstjórnarnir sem nú eru hér, að fara með bíla og gera við þá.

Nú var þessi ágæti bílstjóri, Jón Sigmundsson, bílstjóri þessa áður umgetnu ferð, og lögðum við af stað héðan úr Reykjavík upp úr dagmálum. Auk bílstjórans voru þessir farþegar: Frú Valborg Einarsson, kona Sigfúsar Einarssonar dómkirkjuorganista, Johan Nilsson fiðluleikari og ég. Ætluðu þau frú Einarsson og hr. Nilsson austur að Kaldaðarnesi, en ég austur að Stokkseyri til að sjá móður mína og kveðja hana síðasta sinni, því hún var nærri 84 ára að aldri og lögst banaleguna. Ég ætla að skjóta hér inn nokkrum orðum um þennan Johan Nilsson. Hann var sænskur að ætterni, framúrskarandi lipur fiðluleikari og fór héðan til Danmerkur. Í Árósum stofnaði hann hlómlistarskóla, en giftist síðan sterkrikri konu einni, er átti jarðeignir miklar á Jótlandi, og yfirgaf

því Johan Nilsson hlómlistarstarfsemi sína og fór á búgarð sinn.

Síðan skal vikið að ferðasögunni aftur.

Vegurinn var afskaplega erfiður og illur yfirferðar, einkum þá er að Kolviðarhóli kom, því þar fór bíllinn á kaf niður í aur og bleytu. Að vísu var nokkurn veginn þurr veður, en allar götur voru fullar af vatni og mjög djúpar undan hjólförum vagna, sem þá voru helstu farartækin, en moldin á milli hjólfaranna var margtroðin og mjög hál. Hún var á köflum eins og gildar pípur lægi á veginum, svo hál og slétt eins og væru þær stetyptar úr kopar. Þegar því bílhjólín fóru eftir þessum háu og hálu hryggjum, skrikuðu þau ofan af þeim niður í bakkafull hjólförin á báðar hliðar, spýttist aurinn og vatnið svo hátt í loft upp, að ekki sá til vegar á löngum köflum né upp í heiðan himininn. Má því nærri geta, hvernig ferðin hafi sóst, enda vorum við hátt á sjötta klukkutíma austur á Kambabrunn án þess að staldra við, svo næmi, enda var varla hægt að segja um ferðina yfir Helligheidi það sama og maðurinn sem í dýnu lá, sagði: „Það mjakast!“ Ég held að gangandi maður



## bifreiðarferðum

Í sumar hér sunnanlands á öllum vegum, er fært þykir, vestan fjalls og austan, vil eg leyfa mér að biðja almenning, sérstaklega ferðamenn, riðandi og akandi, að gefa bifreiðinni gætur og ferð hennar, sem gefin er til kynna, áður en hún mætir mönnum, með greinilegum

## pípulaestri

mjög auðþekktum, er menn setji á sig — og einnig er dimma tekur með 2 skærum ljósum. Erú menn einnig mintir á, að 56. gr. vegalaganna 22. nóv. 1907 skipar svo fyrir, að

## allir víki til vinstri

(þ. e. haldi sér á vinstri helming vegarinn).

Reykjavík, 26. júní 1913.  
Virðingarfylst.  
Sveinn Oddsson.

*Bifreiðafélag Reykjavíkur 1914. Bifreiðafélag RVK. Myndin er tekin fyrir framan bækestöð félagsins í Vonarstræti. Fyrstu tveir bílarnir frá vinstri eru Ford T, ágerð 1913, og eins bíllinn lengst til hægri sem er RE-1 (hann var með hægri handar stýri). Hinir þrír eru Ford T ágerð 1914 og drossían (lokaði bíllinn) er nýuppgerður, fyrsti bíllinn sem var gerður upp á Íslandi og þótti þá betri en nýr.*





hefði haft við bílnum, þótt hægt færi, á eigin fótum.

Vegna þess að frú Einarsson og hr. Nilsson ætluðu að Kaldaðarnesi, eins og áður er sagt, fórum við ekki lengra en að Kotströnd og stígum þar út úr bílnum og gengum yfir að Arnarbæli, fengum þar ferju yfir ána og komum að Kaldaðarnesi eftir átta klukkustunda ferð. Var þá farið að rigna og syrta í lofti. Ég fékk lánaðan hest í Kaldaðarnesi og ætlaði að ríða honum austur á veginn fyrir austan Sandvíkurnar, en klárinn var þá svo þver og húðlatur, að ég komst ekki á honum hálfra leið og skildi hann þá við mig og gekk það sem eftir var. En er austur á veginn kom, vildi mér það til að þrír piltar úr Stokkseyrarhverfi voru þar á ferð með stóðhross mörg, og buðu þeir mér að setjast á bak einum þessara gæðinga, berbökudum og með snærisspotta í munni í stað beislis. En er á bak var komið, hljóp ótemjan með mig niður allan veg (Eyrarbakkeveg) og staðnæmdist ekki fyrr en í hinni svokölluðu Skitmýri fyrir austan Litla-Hraun. Að vísu átti einhver brúarnefna að vera yfir diki þetta, en hún var flotin af vegna stórfelldra rigninga, er gengið höfðu þá um hríð. Þarna sat nú reiðskjótinn fastur í feninu, yfirkominn af mæði eftir allan sprettinn, á að giska átta rasta veg án nokkurrar hvíldar, en ég hrökk af baki hans út í ófæruna og mátti þakka mínum sæla, að ég ekki hlaut slys af. Reiðskjótinn varð að bíða þess, að piltarnir þrír, sem nú voru orðnir langt á eftir, kæmu til að draga hann upp úr diki. Vitanlega þorði ég ekki að stíga á bak aftur þvílíkri ótemju.



Fyrri vörubíll Sveins Oddssonar. Myndin er sennilega tekin í Vonarstræti í Reykjavík. Það er vetrarfæri og bíllinn á keðjum.

Við settumst því öll ásamt fleira fólki út að öllum gluggum á Tryggvaskála til þess að líta eftir, hvort við sæjum ekki bíllinn koma yfir brúna. Við vissum, að hann hafði engin ljós, því þau voru víst ekki komin í notkun þá. En þótt við vissum einnig, að ferð bílsins var farin til þess eins að sækja okkur, var forvitnin og eftirþreitan orðin svo mikil, að við vildum sjá hann, þegar hann renndi sér yfir brúna, og ætluðum að taka mannalega á móti og ekki láta á okkur standa að stíga upp í hann til þess að komast eitthvað áleiðis, að minnsta kosti suður á Kolviðarhól, því að þótt veðrið væri nú drungalegt mjög, suddarigning og

þegar við skildum við bílstjóran að Kotströnd, var um talað, að hann kæmi austur að Ölfusárbrú næsta föstudag, 25. sama mánaðar, og að við skyldum öll vera mætt þar þann dag kl. 11 fyrir hádegi.

Ég fór akandi á hestvagni neðan að (frá Stokkseymi) kl. 9, og var Júníus bróðir minn með mér til þess að fara með hestinn heim aftur. Þau frú Einarsson og hr. Nilsson komu um líkt leyti flengriðandi sitt á hvorum gæðingi sýslumannsins í Kaldaðarnesi austur að Selfossi, og stóð ekki á neinu okkar að stíga í bílinn, þegar að því kæmi. En á því varð nokkur bið, og skal nú nokkuð sagt frá því.

Þegar okkur var fyrir löngu farið að leiðast eftir að bíða þess, að bíllinn kæmi, og enginn hafði orðið hans var, þótt klukkan væri orðin eitt, hringdi ég í síma til Reykjavíkur og spurðist fyrir um hvort bíllinn væri lagður af stað eða hvað menn vissu til ferða hans – um annan bíl var ekki að ræða í öllum bænum, því að hinn bíllinn var þá ekki enn kominn til landsins. Svárið, sem ég fékk, var á þessa leið: „Bíllinn var kominn upp í Bakarabrekkuna (Bankastræti), en þar bilaði hann, og stendur þar enn!“ Klukkan þrjú hringdi ég aftur og spurði hins sama. Var svarið þá þetta: „Þeir komu bílnum að vísu af stað, en nú er hann bilaður aftur og stendur hreyfingarlaus inn á Barónstíg!“ Enn hringdi ég kl. 5, og var þá sagt, að bíllinn væri farinn austur. Nú vonuðumst við eftir honum á hverri stundu, en kl. 7 og kl. 9 um kvöldið, þegar ég hringdi síðast, vissi enginn um ferðir hans, og nú var síminn lokaður þann daginn.



Steindórsbíll, Overland 85, árgerð 1916. Við stýrið er Sigurður Jónsson (og var kallaður Siggí tikall) en farþeginn er óþekktur.

landsynnings-gola, var enn svo bjart af degi – rúmum mánuði eftir sólstöður – að vel mátti aka ljóslaust um veginn.

„Hana nú! Þarna kemur bíllinn!“ hrópuðu allir í einu hljóði, og þaut hver fram fyrir annan til þess að komast út. En á leiðinni út úr húsinu, féll ein kona á gólfíð og lá þar kylliflöt, meðan aðrir ruddust, og lá við, að þeir meiddu hana. Er út kom, urðu allir forviða. Bíllinn þaut áfram og þaut austur veg! Vitanlega hafði það engan árangur, þótt við hrópuðum á eftir honum. Hann hélt sínu striki og



Fyrsti Ford-vörubíllinn, ár 1914. var í raun alveg sami bíllinn og farþegabíllinn sem Sveinn Oddsson og Jón Sigmundsson komu með til landsins árið áður, aðeins án körfu. Þeir félagar voru ekki ánægðir með hann og keyptu því bíllinn sem sjá má á mynd. Hér er Jón Sigmundsson við stýrið en Pétur Sigurðsson, síðar háskólaritari, við hlið hans. Sætið er bekkur ofan á bensíngeyminum.

**B&T**  
**RÉTTING & SPRAUTUN**  
**578 5070**  
 Skemmuvegi 44m Kópavogi · www.bilarogtjon.is  
 Avis bílaleigubílar á staðnum

CABAS verkstæði TM síóvÁ VV vörður AVIS

**BRA**  
**BÍLASPRAUTUN OG RÉTTINGAR**  
**AUÐUNS**

**TOYOTA**  
 þjónusta

Tjónaskoðun · Bílaréttingar  
 Bílamálun · Allar tegundir bíla

**S: 554 2510 - 554 2590**  
 Nýbýlavegi 10 · Kópavogi  
 Við hliðina á Toyota umboðinu

**ER KOMINN TÍMI Á**  
**SKOÐUN?**

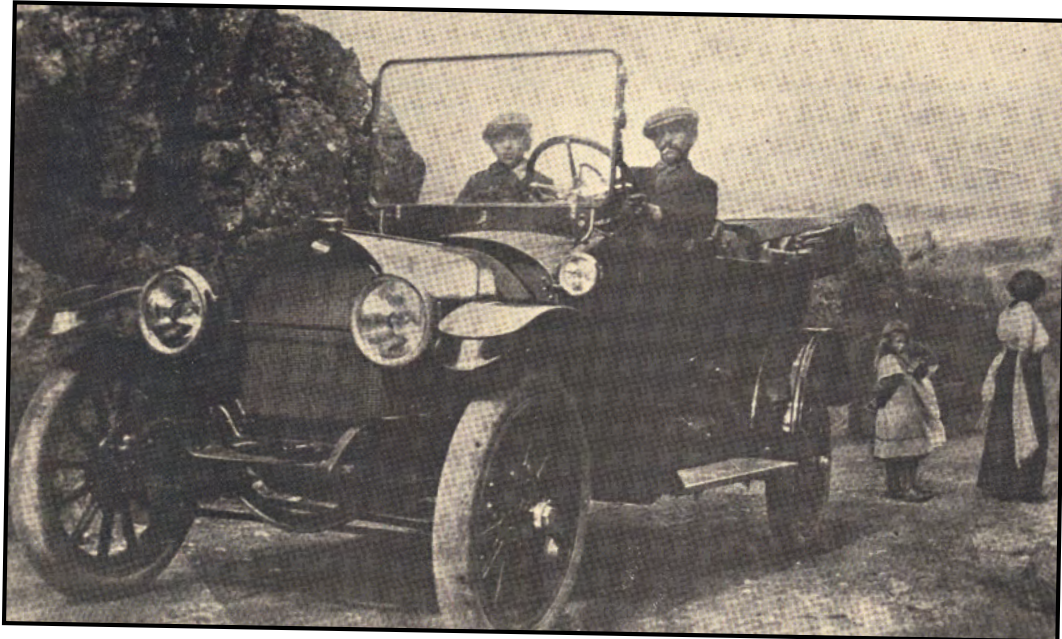
Aðalskoðun, faglgildur skoðunaraðili í 17 ár

Opið kl. 8-17 virka daga

www.adalskodun.is

**Aðalskoðun**

Reykjavík Grjósháli 10 Sími 590 6940  
 Reykjavík Skeifunni 5 Sími 590 6930  
 Hafnarfjörður Hjalldraunni 4 (við Heiluhraun) Sími 590 6900  
 Kópavogur Skemmuvegi 6 (Bleik gata) Sími 590 6935  
 Reykjanesbær Holtsgötu 52 (við Njarðarbraut) Sími 590 6970



Í Almagnagjá. Sigurður Sigurðsson járnsmiður á Overland 79 árið 1914. Nær örugglega fyrsti Overlandbíllinn sem til landsins kom, í desember 1913.



Willys-Knight og Overland-bifreiðar frá bifreiðastöð Steindórs árið 1920.

hvarf út í þokusúldina og goluna. En við? Hvað varð um okkur? Við urðum orðlaus af gremju og fórum inn aftur til að ráða þá torskildu gátu, hvers vegna bílstjórnin hefði ekki staldrað svo mikið að tala við okkur! Tarna er ljóti maðurinn! Fyrirbærir okkar fyrir bílstjórnunum og orðbragðið um hann þarf ég ekki að endurtaka hér, enda er það, sem betur fer, gleymt.

Var nú sest á ráðstefnu um, hvað gera skyldi um nóttina. Sjálfsgött þótti að vaka alla nóttina og það var meira að segja úti á veginum! Ég safnaði því öllum hestvögnum, hjólbörum, tunnum og kössum, sem finnanlegir voru við Tryggvaskála, og raðaði þeim öllum á veginn við brúarendann. Var þetta vitanlega frekar af gremju gert en skynsemi. Og svo byrjaði vakan.

Samferðarmenn mínir vöktu til kl. 1 um nóttina, en Einar frá Miðdal til kl. 5, og var ég eftir það einn á vaktinni, sannkallaðri „hundavakt!“ Gekk ég alla nóttina fram og aftur eftir veginum. Fékk ég lánaða skósiða regnkápu, sjóhatt á höfuðið og sveillþykka, þaulróna sjóvettlinga á hendurnar og vænan trefil um hálsinn og lét þannig fyrirberast, eins og áður er sagt, úti á veginum alla nóttina. Mér finnst enn í dag, að mig sviði í augun af því að rýna út í goluna og regnsúldina, og mér hefur sjaldan verið sárari hefnd í huga til neins manns heldur en Jóns Sigmundssonar þessa löngu og ömurlegu nótt. Var ég búinn að semja heillanga skammarræðu, er halda skyldi yfir honum, ef hann gerðist svo djarfur að láta mig sjá sig oftar, en vitanlega var ég þó alltaf að biða eftir honum!

Kl. 8.30 um morguninn var síminn opnaður aftur. Var það þá mitt fyrsta verk að hringja austur að Þjórsárbrú og spyrja: „Hafið þið ekki orðið vör við bílinn þarna hjá ykkur í gærkvöldi eða í nótt?“

„Jú, hann kom hérna í gærkvöldi um kl. 10 til 11 og sneri þegar við aftur áleiðis suður!“

„Hvað var hann að fara? Var nokkur farþegi með honum?“

„Já, hann var að flytja hingað gamla konu, sem ætlaði austur á Rangárvelli. Hann vildi ekki fara lengra með hana, svo að hún var hér í nótt.“

„Og hvar myndi hann vera núna?“

„Já, hann stendur hérna úti á veginum

norður undan Dælaréttum. Hann hefur staðið þar, síðan til sás í morgun og hefur vist bílað. Það hlýtur að vera eitthvað að honum.“

„Ó já,“ sagði ég. „Það er ekki ótrúlegt, að eitthvað sé að hjá honum, að minnsta kosti eitthvað að bílstjórnunum.“

„Nú! – haldið þér, að hann hafi verið lasinn? Hann var frískur hérna í gærkvöldi og ófullur að sjá! Ætli við ættum að fara vestur eftir og aðgæta það?“

„Það væri sjálfsgött, en lasleika bílstjórnans sjálfs þarf ekki að athuga, því ég veit, að hann er auga-útúrfullur – af svikum!“

Svo hringdi ég af, en sá, er við mig talaði, skildi hvorki upp né niður í neinu, og lét ég það svo vera. Hálfum klukkutíma síðar eða kl. 9 hringdi ég og spurði: „Er bíllinn enn á sama stað?“

„Nei, nú er hann farinn vestur úr!“ var svarið.

Og svo kom kauði kl. hálf tíu. Engin orð! Allir í bílinn og umsvifalaust lagt af stað suður! En þegar kom á hæðina næst brúnni að norðanverðu, stansar bíllinn! Ég spyr: „Hvað er að?“

„Vantar bensín,“ sagði bílstjórnin rólega, en angurvær á svip.

„Komumst við þá þá ekki lengra?“

„Jú, við getum kannski komist upp í miðja Kamba!“

Og nú sannaðist að „sætt er sameiginlegt skipbrot,“ sem og hitt, að „fögur er sjóhróktum fold,“ því nú rann mér að minnsta kosti öll reiði. Ég aumkvæðist yfir aumingjaskap bílstjórnans, leit til hans og sagði:

„Hvaða leið sjáið þér til þess, að við komumst heim í dag?“

„Þá,“ sagði hann, „að fara niður á símsstöðina í Tryggvaskála, hringja suður í Iðnó og biðja Hjört Fjeldsted að koma á báðum hestum sínum á móti okkur með bensín. Hann er nefnilega í Iðnó núna á matmálistíma, og ef í hann næst og þessu er skilað til hans frá mér, er ég viss um, að hann kemur með 4-5 potta af bensíni á móti okkur.“

# Ford-bifreiðar

6-manna kr. 3600, 5-manna kr. 2500, 2-manna kr. 2300.

**Þessi** heimsrínga tegund **bifreiða** þarfnast engra meðmeta hér frekar en annarsaðar. Þar hafa sýnt og sannað, að þær eru heppilegastar fyrir okkar mjóu og óléttu vegir og að þær meta þórlum og fjármagnu þessu, með því að vera **léttar, stærkar, kraftmiklar og ódýrar.** Þið ódýra verð kemur meðal annars af þessu þremur:

- Hinni feilna miklu sölu árliga. T.d. má nefna, að fyrstu 2 mánuði síðastliðins árs (1914), sem þú eru lökustu mánuðir hvað snerist sölu bifreiða, voru þessar til og seljar 48.538 (í janúarinnuði 23,936 og í febrúar 24,622).
- Að enginn fær Ford-bifreið upp á lág. Hósti selur hendi, og við það spæst mikill rekstrarkostnaður.
- Að á Ford-bifreiðum er ekkert skráli, sem ekki er til neins gagns. Enginn hlutur ónaðslyngur.

Ford-bifreiðarnar eyða 4 pottum af bensíni á 15-25 enskra míla vegalengd Ford-bifreiðarnar salla gummihringjum á 5000-8000 enskum mílam. Öllum Ford-bifreiðum má snúa í hring á 28 fetum og er það mikill kostur á hinum mjóu götum er hér eru. Einnig má snúa við á 12 fetu breiddum vegum. Þeir, sem vilja, geta lengd þessu rafmagnsfljó og annan rafhlöðuból Ford viðvikandi.

Benda má mönnum á, að all laus stykki bifreiðunum viðkomandi má fá frá Ford-veksliðunni með sama verði og þau kosta í vagninum nýjum.

**6-manna Ford-bifreið.**  
20 hesta afl — þyngd 415 kíló — lengd 11 fet, 3 þml. — breidd 5 fet, 10 þml. — hæð 6 fet, 5 þml. Verð kr. 3600

**5-manna Ford-bifreið.**  
20 hesta afl — þyngd 300 kíló — lengd 10 fet, 10 þml. — breidd 5 fet, 10 þml. — hæð 4 fet, 3 þml. Verð kr. 2500

**2-manna Ford-bifreið.**  
20 hesta afl — þyngd 200 kíló — lengd 10 fet, 10 þml. — breidd 5 fet, 10 þml. — hæð 4 fet, 3 þml. (Héimlingur vagnsins er aðalur til flutnings, sem menn hafa með sér á skemiferðum.) Verð kr. 2300

**Sveinn Óddsson,**  
Kárastríg 11. Einkaumboðsm. Forðs á Íslandi. Símar 27 og 429

Ég þaut niður á stöðina, næ í Hjört og skilaði orðsendingu bílstjórnans. Hjörtur lofaði að koma þegar í stað og flýta sér, sem mest hann mætti. Lögðum við síðan af stað í hægðum okkar, því nú lá ekkert á, komum við á Kotströnd og fengum mat, en svo var enn þykkt í okkur, að við kröfðumst þess, að bílstjórnin fengi mat í öðru herbergi, svo fjarri, að við sæjum hann ekki, á meðan við gerðum okkur gott af matnum, annars mundum við missa alla matarlyst!

En „í þörf er þræll þekkur.“ Við komumst ekkert án þessa manns og urðum nauðug viljug að sætta okkur við hans dýrmætu hjálp. Var svo enn lagt af stað og hugsað um þetta tvennt: Að komast upp í miðja Kamba og biða svo rólega komu Hjartar Fjeldsted með bensínbrúsann! Þá er að Kömbum kom, stakk ég upp á því, að við farþegarnir færum út úr bílnum og gengum upp Kamba. Féllst

bílstjórnin á þá uppástunguna og sagði það þjóðráð vera. Við lötruðum upp Kamba, og bíllinn dróst einnig með. Og er upp var komið, vék bílstjórnin sér að okkur og sagði með gleðibros á vörum: „Þetta er ágæt! Nú kemst ég yfir fjallið, þótt bensínið sé að mestu þrotið, því að nú er nóg að hafa það í dropatali, þar sem vegurinn hallar og engar brekkur að fara.“

Þetta reyndist rétt. Þegar við komum vestur úr Hveradölum, þar sem Lágaskarðsvegurinn gamli liggur til suðurs og Hellisheiðarvegurinn, sem við vorum á, beygist norður til Kkolvíðarhóls, sjáum við mann á veginum með tvo hesta þar og biða þar með bensínbrúsann margþráða milli fóta sér, og var það Hjörtur Fjeldsted!

Kann ég svo ekki sögu þessa lengri.



# Bestu bílar ársins 2012?

- Folksam í Svíþjóð metur öryggið og umhverfismildina

Sænska tryggingafélagið Folksam hefur nú granskað 2012 árgerðir þeirra bíla sem eru á markaði í Svíþjóð með tilliti til öryggis og umhverfismildi þeirra. Niðurstaðan er sú að einungis 10 uppfylla kröfur félagsins um öryggi og umhverfisgæsku. Ef allir bílakaupendur í landinu myndu velja nýjan bíl af þessum lista Folksam telur félagið að um 30 mannslíf myndu sparast í umferðinni á hverju ári og 400 manns komast hjá því að slasast alvarlega.

Þetta er í 15. sinn sem Folksam gefur út þennan öryggislista. Til að bílar yfirleitt komi til greina á hann þurfa þeir að vera með ESC stöðugleikabúnað, hljóðgjafa sem minnir fólk á að spenna öryggisbeltin, með hálsþnykksvörn og loks að hafa náð fimm stjörnum í árekstrarprófi EuroNCAP. CO2

útblásturinn má loks ekki fara yfir tiltekin mörk sem ráðast af þyngd bílanna.

Sérstök áhersla er að þessu sinni á smábílana enda er það ekkert einfalt mál að gera þá örugga, sérstaklega í árekstrum við mun stærri og þyngri bíla. Mikilvægt er því að koma í smábílana rafeindabúnaði sem kemur í veg fyrir að slysi í uppsiglingu eigi sér stað. Þetta er búnaður eins og ESC skikvörn, rafeindasjón og sjálfvirkur hemlunarbúnaður. Meðal nýrra smábíla sem „fæddir“ eru með slíkan búnað er hinn nýi VW Up en hann er fyrsti og eini smábíllinn ennþá, sem hefur sjálfvirkan hemlunarbúnað. Þá vekur árangur Toyota athygli því að þrjár gerðir Toyotabíla koma best út, hver í sínum stærðarflokkum. Þetta eru Toyota Yaris, Toyota Prius og Prius Plus.

Anders Ydenius slysarannsakandi hjá Folksam segir þróun öryggisþátta



smábílanna sérlega ánægjulega því einmitt þeir hafa lengstum setið á hakanum í þeim efnunum. Hinn nýi Volkswagen Up sé með sjálfvirka hemlun sem staðalbúnað en búnaðurinn sé nú fáanlegur sem sérválsbúnaður í systurbílunum Seat Mii og Skoda Citigo og einnig í Lexus CT 200h og Ford Focus o.fl. Hann segir þennan búnað einn þann mikilvægasta í því að koma í veg fyrir árekstra og meðfylgjandi meiðsli, örkuml og jafnvel dauða.

Alls eru það 56 bílar sem komast á þennan viðurkenningalista Folksam og hér að neðan eru nefndir þeir eyðslugrennstu þessara öruggu bíla í hverjum stærðarflokki um sig. Sjá má listann í heild á heimasíðu Folksam: www.folksam.se



Stærðarflokkur	Jarðefnaeldsneyti	Annað eldsneyti
Smábílar	Toyota Yaris 1,5 HSB	-
Stærri smábílar	Lexus CT 200h	-
Meðalstórir bílar	Toyota Prius 1,8 HSD tengilvinnubíll	Ford Focus 1,6 Ti-VCT
Stórir fólkubílar	Hyundai i40 1,7 CRDi	Volvo V70 AFV Bi-Fuel
Minni Fjölnotabílar	Toyota Prius Plus	Opel Zafira 1,6 CNG Turbo Ecoflex

## Félag íslenskra bifreiðaeigenda

boðar til landsþings laugardaginn 5. maí nk.

Rétt til setu á landsþingi sem fulltrúi með atkvæðisrétt eiga allir fullgildir félagar í FÍB sem eru skuldlausir við félagssjóð og hafa verið félagsmenn í a.m.k. 6 mánuði fyrir boðað landsþing.

Félagsmenn skulu tilkynna þátttöku síðasta lagi 25. apríl í síma 414 9999 eða fib@fib.is.



### FÍB Á NÝJUM STAÐ - SKÚLAGATA 19

Félag íslenskra bifreiðaeigenda flytur skrifstofu félagsins að Skúlagötu 19 í apríl.



# ENGILLINN HENRIK

Guðrún Hafsteinsdóttir skrifar

Fjölskylda mín hefur verið meðlimur í FÍB um nokkurn tíma.

Nú gerist það í síðustu viku nánar tiltekið þriðjudaginn 17. janúar að það springur dekk hjá mér á leið minni til Reykjavíkur. Ég var illa klædd með tilliti til vetrarveðurs og hef aukin heldur aldrei skipt um varadekk. Ég ákvað að hafa samband við ykkur og athuga með aðstoð.

Frá fyrstu mínútu var bón minni vel tekið. Það var yndislegur maður sem svaraði mér er ég hringdi og skömmu seinna var hann Henrik mættur og gerði bílinn ferðafæran á undraverðum tíma. Ég var og er enn óendanlega þakklát fyrir hjálpinu.



Henrik Knudsen FÍB Aðstoð

FÍB Aðstoð er neyðarþjónusta fyrir félagsmenn allan sólarhringinn um land allt. Rafmagnsaðstoð, bensínaðstoð, dekkjaskipti og einn dráttarbíll - allt innifalið í árgjaldi FÍB.

**Allt á einum stað!**

Bilaverkstæði | Dekkjaverkstæði | Smurttöð | Varahlutir

**Bíla...Áttan**

Sími 587 1400  
Smiðjuvegi 30

Lágmarks biðtími [www.bilaattan.is](http://www.bilaattan.is)

VOLVO CHRYSLER JEEP SKODA NISSAN BMW

**BH BÍLAVIDGERÐIR**

**BÍLHÚSIÐ**

Smiðjuvegi 60, Rauð gata - Kópavogi  
Sími: 557 2540 - 554 8350

Véla- og hjólastillingar.  
Tímareimaskipti, bræmsuviðgerðir, smurþjónusta og allar almennar viðgerðir.  
**15% afsláttur fyrir FÍB félag**

TOYOTA MITSUBISHI SUBARU VOLKSWAGEN GM

Láttu skoða bílinn  
...þín vegna!

Velkominn!

**FRUMHERJI HE BIFREIÐASKODUN**

Skoðunarstöðvar eru á eftirtöldum stöðum:  
Hesthálslí 6-8 Reykjavík • Skeifunni (Grensásvegi 7)  
Gylfálöt 19 Grafarvogi • Dalvegi 22 Kópavogi  
Garðartorgi Garðabæ • Klettagörðum 11

**LJOSBOGINN ehf.**

Sennilega mesta úrval landsins af:

Störturum og alternatorum fyrir flestar gerðir fólkubíla, vörubíla og vinnuvélar. Einnig aðrir varahlutir

Bíldshöfði 14. Sími 553 1244. [Ljosboginn@simnet.is](mailto:Ljosboginn@simnet.is)

## ÞETTA ER TUDOR



Rafgeymar í allar gerðir farartækja

**SKORRI**  
SÉRFRÆÐINGAR Í RAFGEYMUM

Bíldshöfði 12 · 110 Rvk · 5771515 · [skorri.is](http://skorri.is)

# Hertz®

Hertz bílaleiga býður fráþætt kjör til félagsmanna FÍB. Kynntu þér málið í síma **522 44 00** eða á [www.hertz.is/fib](http://www.hertz.is/fib)

Hertz er ein stærsta bílaleiga landsins með starfstöðvar víðsvegar um landið. Hertz veitir félagsmönnum einnig afsláttarkjör af bílaleigubílum erlendis og Vildarpunkta Ícelandair með hverri leigu innanlands.



ICELANDAIR





# Boddýhlutir



  
Framúrskarandi  
fyrirtæki 2011

 **Stilling**

Stilling hf. | Sími 520 8000 | [www.stilling.is](http://www.stilling.is) | [stilling@stilling.is](mailto:stilling@stilling.is)





