

## Bílabreytingar og öryggi

### Eldsneytisverð

- Jóhanna vildi lækkun 2005 en hækkar 2011

### Þjóðin enn þjófkennd

### Engin vá í Oddsskarðgöngum?

### Hvaða bílar bíla helst?

### Frauðplast í sílsunum

GÆÐAKÖNNUN 2011 - 2012

# VETRARHJÓLBARÐAR

HEILSÁRSDEKKIN STANDA EKKI UNDIR VÆNTINGUM





# VELDU ÞÍNA STÖÐ! 4 + 2 = 6

FÍB félagar njóta enn betri kjara á eldsneyti. Þannig veita FÍB dæluylklar þeirra sem hafa greitt félagsgjald 4 kr. afslátt. FÍB félagar geta jafnframt valið sína upphaldsstöð sem mun þá veita 6 króna afslátt. Það jafngildir sparnaði upp á 8.600 kr.\*

- |  |   |
|--|---|
| <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                     | <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      |   |

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.



- 06 Blanatíðni bíla**  
-nýjustu tölfræðiniðurstöður ADAC
- 08 Samvinna FÍB og ÖAMTC**  
-félagsmanni ÖAMTC bjargað úr neyð
- 10 FÍB í sjónvarpi**  
-mikil og góð viðbrögð áhorfenda
- 10 Engin vá í Oddsskarði**  
-að mati Vegagerðarinnar
- 12 Vetrardekkinn 2011-2012**  
-heilsársdekkinn valda vonbrigðum
- 20 Ofurmeðgjöf með rafbílum**  
-Svíar vilja fjölgja rafbílum
- 21 Jóhanna þá og nú**  
-vildi lækkun 2005 en hækkar 2011
- 22 Raddir lesenda**  
-langtímastefnu í vegamálum o.fl.
- 23 Þjóðin þjófkennd aftur**  
-árleg herför gegn tryggingasvikum
- 24 Framrúður og burðarþol**  
-nýjar aðferðir við framrúðuskipti
- 25 Frauðplast í sílsunum**  
-rætt við Snorra Konráðsson
- 26 Dauðaslysum stórfækkar**  
-11% fækkun milli 2009 og 2010
- 28 Lausatök yfirvalda**  
-eftirlit með bílabreytingum gagnrýnt
- 30 Bílaprófun FÍB**  
-bíll ársins 2012; VW Passat Ecofuel
- 32 Bílaprófun FÍB**  
-Audi A1 1,6 TDI
- 34 Bílaprófun FÍB**  
-Nissan Micra 1,2
- 38 Síðasta Victorían**  
-32 ára bílasögutímabili lýkur
- 38 Vefverslun með nýja bíla**  
Fyrsta Dacia Vefverslunin af mörgum
- 39 Stórefld FÍB þjónusta**  
-FÍB aðstoð á fleiri svæðum landsins en nokkru sinni áður

## Skattar hækka á bíleigendur

**-Þvert á yfirlýsingar stjórnvalda um að skattar á almenning eigi ekki að hækka.**

Í ný framlögðu frumvarpi til fjárlaga fyrir árið 2012 eru lagðar til verulegar skattahækkningar á bíleigendur. Bifreiðagjaldið sem leggst á bifreiðar eftir koltvísýringsúttöslun eða þyngd á að hækka um 5,1%. Sama hækkun eða 5,1% á að leggjast á olfugjald og vörugjald af bensíni.

Kolefnisgjald sem kom inn sem nýr skattur á bensín og dísilolíu árið 2009 á að hækka verulega annað árið í röð. Frá og með komandi áramótum á kolefnisgjaldið að vera 100% hærra en það var við upphaflega álagningu í janúar 2009. Samanlagt má gera ráð fyrir að dísilolían hækki um ríflega 5,30 krónur á lítra og bensínið um ríflega 5,50 krónur á lítra vegna skattahækkana á nýju ári.

Í greinargerð með fjárlagafrumvarpinu kemur fram að áætla megi að sala á bensíni dragist saman á þessu ári um 4,7% og að líklegt sé að samdráttur eftirspurnar sé að einhverju leyti varanlegur. Í áætlun fjárlaga fyrir árið í ár var gert ráð fyrir söluaukningu upp á um 1,9%. Þrátt fyrir þetta gera höfundar fjárlagafrumvarps ráð fyrir því að sala bensíns muni aukast um 2,3% á árinu 2012.

Eldsneytisverð á heimsmarkaði hefur hækkað verulega á þessu ári



Runólfur Ólafsson

með tilheyrandi auknum útgjöldum fyrir heimilin. Margir sérfræðingar spá því að olía muni halda áfram hækka í verði þar sem um er að ræða forgengilega afurð. Ofan á hærra hráefnisverð lögðust viðbótar eldsneytisskattar á um liðin áramót. Nú er lagt til að bæta um betur og hækka enn á ný.

Ein rökin fyrir hækkuninni er verðbólgan. Stjórnvöld segjast hækka í samræmi við verðlagsþróun.

Bensín og dísilolíu eru með stærri útgjaldaliðum í neysluvísitölunni. Hækkun eldsneytis er verðbólguhvati og hefur áhrif til hækunar á allar lánaskuldbindingar í samfélaginu. Hagstjórnarlega er það rangt að stjórnvöld hækki skatta á neysluvöru vegna verðbólgu. Stjórnvöld eiga ekki að blása í glæður verðbólgunnar þau eiga að vinna með öllum ráðum gegn verðbólguþálinu.

Hærrí álögur á bílnotkun landsmanna kemur verst niður á þeim sem þurfa að sækja þjónustu um langan veg. Bensínskattarnir koma einnig illa við stórar fjölskyldur sem nota stærri og eyðslufrekari ökutæki. Hækkun eldsneytisskatta virkar því sem sérstakur landsbyggðarskattur og stórfjölskylduskattur.

## Skrifstofa FÍB

### Framkvæmdastjórn FÍB

Steinþór Jónsson formaður, Reykjanesi.  
Ólafur Kr Guðmundsson varaformaður, Reykjavík.  
Dagmar Björnsdóttir ritari, Reykjavík.  
Ástríður H. Sigurðardóttir gjaldkeri, Reykjanesi.

### Skrifstofa FÍB

Runólfur Ólafsson framkvæmdastjóri, Ólafía Ásgeirsdóttir skrifstofustjóri.  
Arnaldur Hjartarson lögfræðiráðgjafi.  
Henrik Knudsen þjónustufulltrúi.  
Sigdís Þóra Sigþórsdóttir þjónustufulltrúi.  
Stefán Ágrímsson ritstjóri.  
Ævar Friðriksson tæknilegur ráðgjafi og sáttamaður FÍB og Bílgreinasambandsins.

## FÍB blaðið 3. tbl. 2011

Runólfur Ólafsson ábm.  
Stefán Ásgrímsson ritstjóri.

### Höfundar efnis í þessu tölublaði:

Bogi Leiknisson, Róbert Runólfsson, Runólfur Ólafsson, Stefán Ásgrímsson o.fl.

Prentun: Ísafoldarprentsmiðja.  
Upplag: 20.000

FÍB, Borgartúni 33, 105 Reykjavík,  
Sími 414 9999 Fax 4149998.  
Tölvupóstfang fib@fib.is  
www.fib.is

Forsíðumyndin er eftir Boga Leiknisson. Hún sýnir fjölskyldustemningu á haustkvöldi í Heiðmörk.

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



Klettagörðum 11 • 104 Reykjavík  
S: 5682130 • Fax: 5680844 • [www.et.is](http://www.et.is)

## LOFTBÓLUDEKK HEILSÁRSDEKK NAGLADEKK



GERIÐ VERÐSAMANBURÐ



SONAR Tempra

WINTERCLAW

YOKOHAMA

MARANGONI



Skeifunni 5, Reykjavík, Sími: 581 3002  
Draupnigötu 5, Akureyri, Sími: 462 3002  
Þverklettum 1, Egilsstöðum, Sími: 471 2002

[www.dekkjahollin.is](http://www.dekkjahollin.is)

# Hvaða bílar bila helst?

- bilanatíðni út frá útköllum vegabjónustu ADAC

Á hverju ári tekur ADAC; systurfélag FÍB í Þýskalandi saman tölfraðilegar upplýsingar um bilanatíðni bíla. Ýmislegt má lesa út úr þessari tölfraði.

Bílar eru vissulega misjafnir enn þrátt fyrir mikla sjálfvirkni í framleiðslunni allstaðar. Sumar tegundir bíla meir en aðrar og innan sama vörumerkis getur verið mikill munur á bílum eftir gerðum. Og bilanatíðnin fer ekki nærri alltaf eftir því hvort bíll er dýr eða ódýr.

ADAC byggir bilanatíðnitölfraði sína á útköllum vegabjónustu sinnar sem í daglegu tali kallast Gulu englarnir. Gulu englarnir fengu 4,25 milljónir útkalla vegna bilaðra bíla á vegum úti á síðasta ári. Yfirleitt er reynt að koma biluðum bílum í gang á ný svo fólkid í þeim nái heim eða á næsta verkstaði.

Vegabjónustubílarinn eru afar vel búnir og í þeim eru m.a. bilanagreiningartölvur og hugbúnaður sem lesið getur alla bíla sem vænta má að séu í umferð í Evrópu. Þá eru meðferðis í bílunum ýmsir varahlutir eins og algengasti rafeindabúnaður og skynjarar sem eru í nútímabílum, rafgeymar, neistakerti, kertapræðir o.fl sem algengt er að bili og stöðvi fönn fólks.

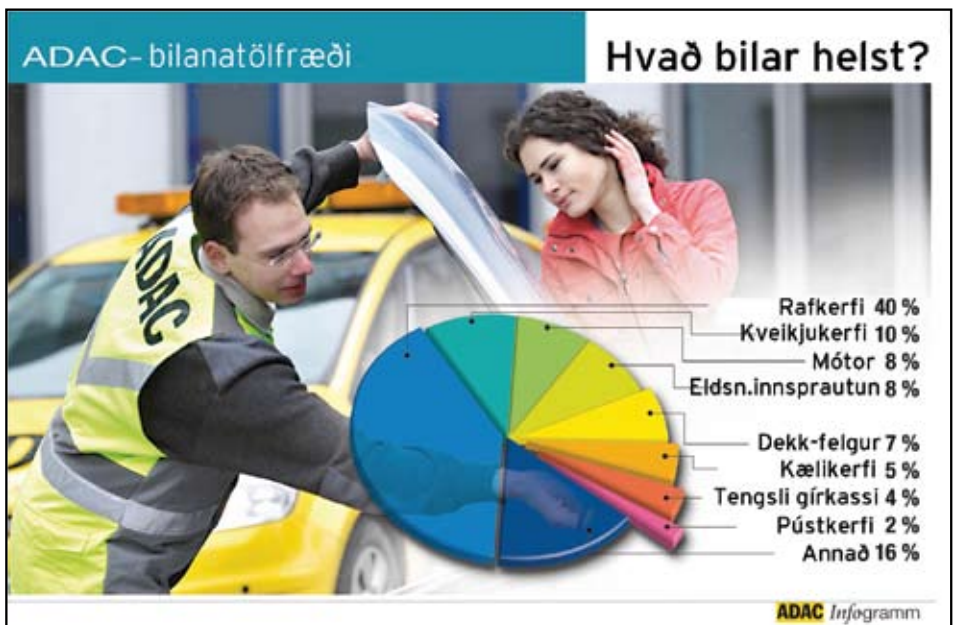
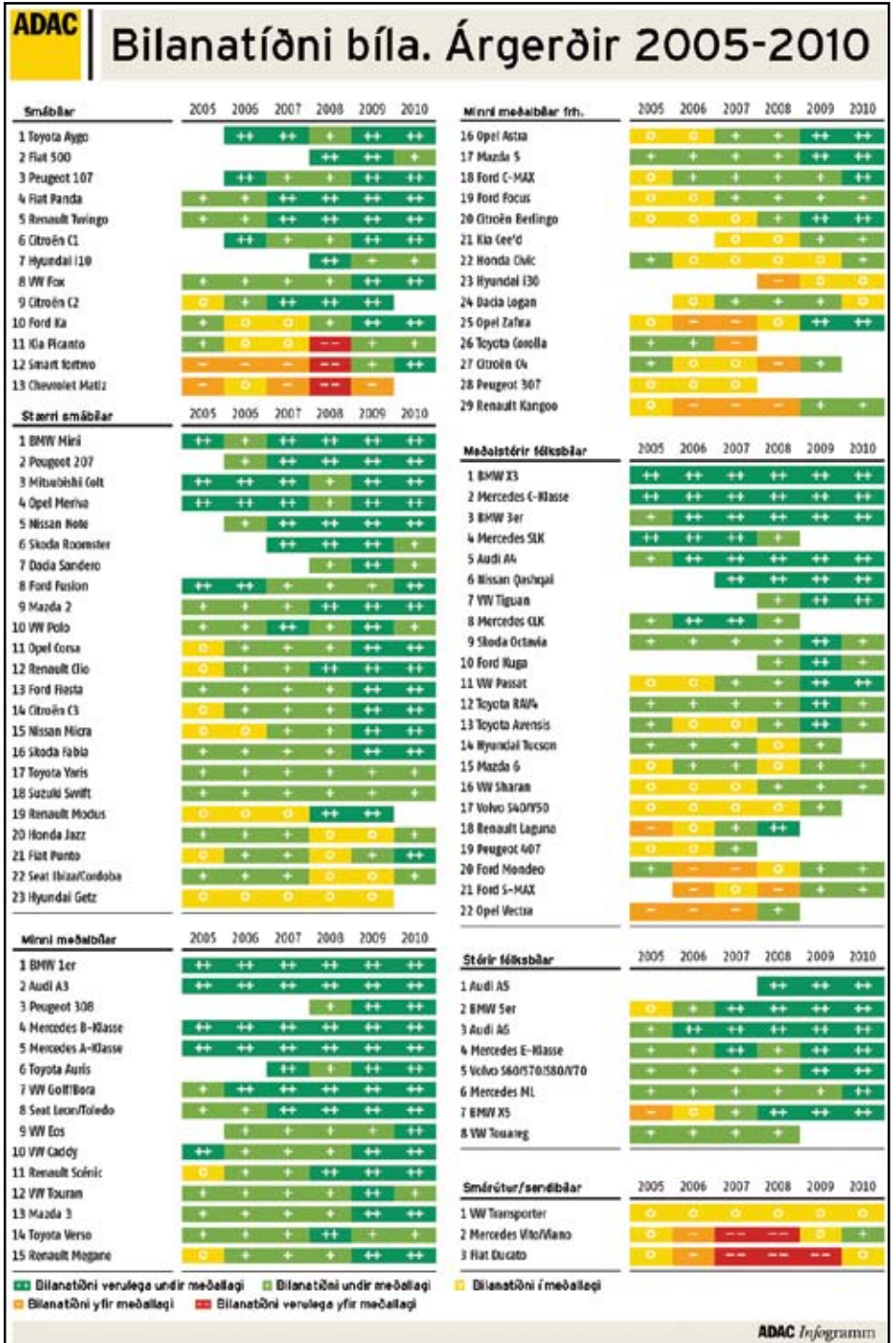
Vegabjónustumenn gefa daglega skýrslu um hvað var bilað, hvað gert var og hvernig. Úr þessu skýrslum vinna svo tölfraðingar og stærðfræðingar og þegar niðurstöður birtast er búið að reikna með hlutfalli hverrar bíltegundar og -gerðar miðað við heildarfjölda bíla á skrá. Til að bílar nái inn í tölfraðina þarf að vera viss lágmarksfjöldi hverrar tegundar og gerðar í umferð í landinu.

Tölfraðin, allar forsendur hennar og útreikningar er mjög vönduð og niðurstöðurnar

því ágæt vísbending um hvaða bílar eru traustir og öruggir í rekstri og hverjir ekki og allt þar í milli.



Susa Bobke er bifvélavirki og einn af vegabjónustumönnum ADAC.





# Bílskúrshurðir fyrir íslenskar aðstæður

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

≡ HÉÐINN ≡

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

## Er bíllinn tilbúinn fyrir veturinn?

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

**Metanbreytingar**



**VélRás**

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

# Frábær samvinna milli FÍB og ÖAMT

**- ég kem aftur, segir Austurríkismaðurinn Sigfried Pippan eftir bilunarævintýri á Íslandi sl. sumar**

Sigfried Pippan er Austurríkismaður sem ferðaðist um Ísland sl. sumar, einn síns liðs á gömlum VW húsbíl lenti í erfiðleikum seint um kvöld um 10 kílómetrum norðan við Drangsnæs þegar kúplingin hætti að virka í bílnum. Hvað var þá til ráða?

Sem betur fer er Sigfried meðlimur í hinu austurríska systurfélagi FÍB; ÖAMT og handhafi aukinnar félagsaðildar sem felur í sér

ári aðgerðir til morguns.

Morguninn eftir hafði FÍB-aðstoð svo samband við þann samstarfsaðila félagsins sem næstur er. Hann fór á staðinn og kannaði ástand bílsins og hvort hægt væri að gera við hann á staðnum. Svo reyndist ekki vera. Ekki fannst heldur neitt verkstæði í nágrenninu sem gat tekið bílinn til viðgerðar þannig að eini kosturinn reyndist vera að flytja bæði bíl og mann til Reykjavíkur með flutningabíl, 265 km vegalengd. Hjá Volkswagen umboðinu Heklu var tiltæk sérþekking á þessari tegund og gerð bíla og líklegra að finna mætti nauðsynlega varahluti í þennan 25 ára gamla bíl.

Bíllinn var fluttur á verkstæði Heklu og þar fékkst staðfest að kúplingin væri ónýtt. Engir varahlutir fundust hins vegar í Reykjavík held-



Sigfried Pippan.

hann að aka á þeim 6 sólarhringum sem eftir voru þar til ferjan Norröna færi frá Íslandi til Hirtshals í Danmörku.

Sigfried Pippan sagði í samtali við FÍB blaðið að óneitanlega hefði bilunin sett strik í ferðaáætlanir hans um landið.

Hann hafði ekki getað heimsótt og séð með eigin augum alla þá staði sem hann hafði ætlað að sjá. En ferðin væri samt afskaplega vel heppnuð að öðru leyti. Veðrið hefði leikið við hann allan tímann og þegar svo bíllinn bilaði hefði öll hjálp og aðstoð



Sigfried Pippan frá Austurríki t.h. ásamt Henrik Knudsen þjónustufulltrúa hjá FÍB. Henrik sá um að flytja húsbíl Sigfrieds frá Drangsnesi á verkstæði Heklu í Reykjavík til viðgerðar. Myndin var tekin þegar Sigfried fékk bílinn afhentan viðgerðan aftur og hóf strax að tygja sig til ferðar austur á Seyðisfjörð til að ná ferjunni Norrönu til Evrópu.

aðstoð hvar sem er í Evrópu. Hann gerði því það sama meðlimir í systurfélögum FÍB gera sem keypt hafa aukna félagsaðild sem tryggir þá gegn ferðarofi af völdum bilana á ferðalögum um Ísland: Hann hringdi í félagið sitt sem síðan setti sig í samband við FÍB. Næturþjónusta FÍB hafði strax samband við Sigfried til að kanna hvort allt væri í lagi með hann og þegar svo reyndist vera var ákveðið að biða með frek-

ur varð að panta nýja kúplingu og allt henni tilheyrandi frá Þýskalandi. Þegar varahlutirnir í þennan gamla bíl loks fundust og komu til landsins gekk viðgerð hins vegar mjög fljótt fyrir sig og Sigfried komst loks af stað á ný eftir viku dvöl í Reykjavík eftir að fá bílinn í lag. Hann lagði þá strax af stað áleiðis frá Reykjavík að ferjulæginu á Seyðisfirði á austurströnd Íslands, rúmlega 700 km leið. Þangað ætlaði

sem hann naut verið algerlega einstök,

Hann kvaðst bæði undrandi og glaður að finna hversu fljótt og vel samvinna ÖAMT og FÍB virkaði í þágu sína sem félaga í fyrrnefnda félaginu og það í jafn strjálbýlu landi og Íslandi þar sem hægt er að aka klukkutímum saman um gríðarmikil óbyggð svæði þar sem enga





**Merktu leiðin er sú leið sem VW húsbíll Sigfried Pippan var fluttur bilaður með flutningabíl Landflutninga, frá Drangsnesi til Reykjavíkur.**

einustu manneskju er að sjá. Það sé aðdáun- arvert í ljósi þessara aðstæðna hversu fljótt FÍB gat brugðist við vandanum miðað við það hversu langt hann sjálfur var frá björgunarmiðstöð FÍB sem er í Reykjavík. Sigfried bar sérstakt lof á Henrik Knudsen starfsmann FÍB-aðstoðar sem hefði skipulagt allar aðgerðir og verið einstaklega úrræðagóður, hjálpfús og alltaf jafn vingjarnlegur og ljúfur í viðmóti á hverju sem gekk.

FÍB blaðið spurði Sigfried hvort hann gæti hugsað sér að koma aftur til Ísland eftir þessa

erfiðleika í draumaferðinni til Íslands: „Já svo sannarlega. Dásamlegt land. Ég byrjaði að skipuleggja þessa ferð fyrir þremur árum og safna peningum fyrir að kaupa bíl og eiga fyrir eldsneyti og öðrum kostnaði við að komast frá Austurríki til Hirtshals, síðan umhverfis Ísland og aftur til baka.

En það var lán í óláni að bíllinn bilaði þó þetta snemma í ferðinni. Það náðist að koma honum aftur í lag í tæka tíð þannig að ég missti ekki af ferjunni. En ég kem aftur,“ sagði Sigfried Pippan að lokum.



**Brugðið á leik við val á bíl ársins**

Passat er þar fyrir utan afar rúmgóður bíll, þægilegur í akstri og allri notkun og til hans vandað í hvívetna. Hann er vel byggður og vel búinn með það fyrir augum að hann veiti fólkinu sem í honum er sem besta vernd ef slys verður. VW Passat er þannig að flestu leyti vel að titlinum kominn þótt vissulega megi segja svipaða sögu um alla þá bíla sem í úrslit komust að þessu sinni.

Það er einkum tvennt sem einkennir nýja bíla dagsins í dag almennt séð. Það er meiri sparneytni en nokkru sinni fyrr og minni mengun sömuleiðis. Jafnframt eru þeir miklu öruggari en bílar hafa áður verið. Allir bílarnir sem í úrslit komust í baráttunni um titilinn Bíll ársins á Íslandi 2012 eru þannig fimm stjörnu bílar í áreksturprófum EuroNCAP.

Margt bendir til að olíuöldin sem staðið hefur rúm 150 ár sé að síga á seinni hlutan. Auðvinnanlegar olíubirgðir heimsins fara minnkandi og verðið hækkar óhjákvæmilega. Seint verður bílaheimurinn sakaður um að hafa ekki brugðist við þessu því að miðað við bíla fyrir tveimur áratugum þá eru sambærilegir nútímabílar helmingi sparneytnari og mengun frá þeim innan við einn tíundi þess sem var. Jafnframt því að gera bílana sparneytnari



**Bíll ársins á Íslandi 2012: Volkswagen Passat EcoFuel, sem gengur fyrir metani - innlendu eldsneyti.**

stendur yfir stöðug leit og tilraunir með aðra orkugjafa fyrir samgöngur en olíu. Þessi leit er miklu öflugri og markvissari en nokkru sinni fyrr. Þróun rafmagns-, vetnis- og gasbíla er hröð og allt útlit er fyrir að olían og olíuafurðir missi brátt þann sess að vera einasti orkugjafi bifreiða heimsins. Bíll ársins á Íslandi 2012 er á sinn hátt vísbending þessa.

Á sama tímabili hafa öryggissjónarmið í okkar heimshluta og óháðar áreksturprófanir kallað á sífellt sterkari og betri bíla. Það hefur skilað þeim árangri að dauðaslysum í umferð fer stöðugt fækkaði og þrátt fyrir margfalda umferð á vegum í Evrópu eru dauðaslys í mörgum löndum svipuð að fjölda eða færri en voru á fyrstu árunum eftir síðari heimsstyrjöld.

# Bíll ársins á Íslandi 2012

## - Volkswagen Passat metan hrepti hrossið



**Gamall rallkappi; Sigurður Bragi Guðmundsson t.v. afhendir Marinó B. Björnssyni sölustjóra Volkswagen á Íslandi stálstýrið, verðlaunagrip sem bíll ársins á Íslandi hreppir hverju sinni.**

Volkswagen Passat í metanútfærslu hefur verið valinn Bíll ársins 2012 af Bandalagi íslenskra bílblaðamanna (BÍBB) sem stendur að valinu. Volkswagen Passat fær því verðlaunagripinn Stálstýrið 2012.

Alls komust níu bílar í úrslit í þremur flokkum og var skiptingin í sambærilegu vali í Evrópu höfð sem lauslegt viðmið. Passat sigraði í flokki hybrid- og metanbíla, Lexus CT 200 varð í öðru sæti og Toyota Auris í því þriðja. Í flokki minni fólkubíla varð

Audi A1 hlutskarpastur, Ford Focus varð í öðru sæti en Ford Fiesta í því þriðja. Í flokki stærri fólkubíla sigraði Volvo V60, í öðru sæti varð BMW 520 og Kia Sportage í því þriðja. Volkswagen Passat fékk flest stig allra bílanna og fær sæmdarheitið Bíll ársins 2012.

Bílar sem gjaldgengir voru til vals á bíl ársins 2012 eru bílar sem hafa komið á markað hér á landi frá því í ágúst 2010. Dómnefnd tók tillit til aksturseginnleika, afkastagetu, eldsneytisnotkunar, vishæfi, öryggisbúnaðar, útlits og hönnunar bílanna og endursöluvirðis svo nokkuð sé nefnt. Frumherji og Kvartmíluklúbburinn styrktu val á bíl ársins 2012.

Bíll ársins, VW Passat EcoFuel er verksmiðjubyggður metanbíll sem hér á landi. Metan er innlendu orkugjafi og því skattfrjálst bifreiðaldsneyti samkvæmt tímabundnum lögum sem alþingi hefur undanfarin ár framlengt um eitt ár í senn. Og sjálfur bíllinn er enn fremur undanþeginn vörugjöldum og því verulega ódýrari en sami bíll sem fluttur er inn án metanbúnaðar.



## 5 ára ábyrgð á nýjum bílum

Allir nýir bílar sem fluttir eru inn til Noregs og seldir af umboðsfyrirtækjum framleiðenda bílanna, seljast nú með fimm ára ábyrgð eða jafnvel enn lengri í sumum tilfellum. Ábyrgðin nær til alls bílsins en ekki lengur bara einstakra þátta hans eða hluta sem ætla má að eigi að duga lengur en hinn lögbundna ábyrgðartíma sem er tvö ár, eins og tíðkast hér á Íslandi.

Fimm ára ábyrgðin í Noregi nær til þess að dekkja kostnað eigenda vegna bílana sem verða og rekja má til gallaðrar framleiðslu bílsins eða einstakra hluta hans. Síðasta bílmerkið til að taka upp fimm ára ábyrgð í Noregi er Jaguar.

Hér á Íslandi er lögbundin ábyrgð á nýjum bílum tvö ár. Allmörg bílaumboðin hérlandis hafa síðan bætt við þriðja árinu. Þessi þriðja árs ábyrgð er þó oft bundin einhverskonar skilyrðum um að bíllinn sé þjónustaður með tilteknum hætti og af aðilum sem söluumboð hans tiltekur. Í evrópskum lögum og reglum (sem mörg hver gilda einnig hér á landi) eru ákvæði um allt að fimm ára umframábyrgð framleiðenda á einstökum mikilvægum hlutum bíla sem ætla má að endist lengur en einungis tvö ár. Allmörg slík mál lenda inni á borðum tækni- og lögfræðilegra ráðgjafa FÍB, t.d. vegna bilaðra girkassa, véla og drífúnaðar í nýlegum bílum og geta sannast sagna reynt æði torsótt sum hver.

En neytendaréttur er greinilega lengra kominn hjá Norðmönnum en Íslendingum hvað varðar framleiðendaábyrgð á bílum sem sést af því að allir nýir bílar og allir hlutar þeirra eru nú með minnst fimm ára ábyrgð.



Jaguar var síðasta tegundin í Noregi til að taka upp fimm ára verksmiðjuábyrgð.

## EuroRAP í Landanum á RÚV - mikil og jákvæð viðbrögð



Ólafur Kr. Guðmundsson tæknistjóri EuroRAP á Íslandi við EuroRAP bílinn í Námaskarði.

### FÍB hefur fengið mikil og jákvæð viðbrögð við sjónvarpsþættinum Landinn á RÚV þann 11. september sl. en þar kom FÍB nokkuð við sögu.

Í innslaginu í þættinum umrædda var rætt við Ólaf Kr. Guðmundsson tæknistjóra verkefnisins um EuroRAP vegrýnina hér á Íslandi, hvernig hún fer fram, tilganginn með henni og þann áþreifanlega árangur sem EuroRAP vegrýnin hefur borið. EuroRAP verkefnið hér á landi er alfarið á vegum FÍB en bæði opinberir aðilar og fyrirtæki hafa stutt það myndarlega.

Árangur EuroRAP er ekki síst fólgin í

hugarfarsbreytingu sem orðið hefur hjá almenningi og yfirvöldum vegamála í landinu. Sú hugarfarsbreyting hefur skilað vegfarendum og landsmönnum öllum betri vegum með minni slysahefðu. Á því leikur ekki vafi

Megintilgangur EuroRAP kemur ágætlega fram í sjónvarpsþættinum, en hann er sá að skoða vegina og umhverfi þeirra út frá slysahefðu, skilgreina háskastaði í vegakerfinu og benda síðan á leiðir til úrbóta. Þær upplýsingar sem safnast í sjálfrí vegrýninni fara í tölvukerfi sem síðan vinnur úr þeim og skilar frá sér niðurstöðum og áhættumati sem sett er fram í myndrænu formi sem aðgengilegt er öllum á Netinu, m.a. á [www.fib.is](http://www.fib.is) og á vef Umferðarstofu; [www.us.is](http://www.us.is).

## Engin hættu í Oddskarðsgöngum - grjóthrun ekki sérstök ógn að mati Vegagerðarinnar

Vegagerðin telur að vegfarendur séu ekki í hættu í Oddskarðsgöngum vegna grjóthruns. Fræðimenn jarðgangadeildar Vegagerðarinnar skoðuðu göngin í haust og er þetta niðurstaða þeirra. Grjóthrun í göngum var nokkuð í fréttum fjölmiðla fyrr í sumar.

Starfsmaður jarðgangadeildar Vegagerðarinnar segir í samtali við fréttamann RÚV að ekkert hafi fundist í skoðuninni sem telja megi hættulegt. Hann tekur fram að gangaveggir séu ekki mjög varðir, aldrei hafi verið sprautað á þá steypu og klæðning sé af skornum skammti. Því sé alltaf hættu á að steinar velti úr veggjum og jafnvel lofti ganganna. Ætlunin sé að ráða bót á því á völdum köflum ganganna á næstunni.

Oddsskarðsgöngin eru fremur óhrjálegr þegar inn í þau er komið, dimm, einbreið og þröng og útsýn um þau afar takmörkuð og útskot til mætinga af skornum skammti. Mikili umferðaröngþveiti hefur myndast í göngunum ekki síst þegar stórir sem minni bílar með aftanívagna fara um þau, sem erfitt



er að bakka í þröngum göngunum. Þesskonar ástand myndaðist t.d. um verslunarmannahelgina.

Það er afar óaskilegt, ekki síst í því ljósi að sjúkrahús Austfirðingafjórðungs er á Neskaupstað og Oddskarðsgöng eina samgöngu-leiðin á landi að sjúkrahúsinu.

# Fisker Karma rafbíll



höfundarverka Henriks Fisker.

Danska bílafyrirtækið Nellemann Fair Drive hefur heildsöluumboð fyrir Fisker bíla á Norðurlöndunum að meðtöldu Íslandi, Grænlandi og Færeyjum, Eystrasaltlöndunum og Úkraínu. Hvort stofnað hafi verið söluumboð hér á landi vitum við ekki.

Rafmagns lúxusbíllinn Fisker Karma er þessa dagana að detta inn á markað í Evrópu. Verið er að dreifa fyrstu bílunum til söluumboða og fengu Norðurlöndin fyrstu bílana enda hæg heimatökin þar sem bíllinn er byggður hjá Valmet í Finnlandi.

Fisker Karma er bíll sem keyrir á rafmagni en rafstöð sér honum fyrir straumi þegar minnkar á geymunum. Hann er hannaður af danska bílahönnuðinum Henrik Fisker sem m.a. hannaði áður bíla hjá Aston Martin og BMW. BMW Z8 sportbíllinn er meðal



Fisker Karma er ekki ódýr bíll, enda er þetta lúxusbíll sem hugsaður er sem umhverfismildur valkostur við bíla eins og Aston Martin Rapide, Maserati Quattroporte og Porsche Panamera. Hann er fjögurra sæta, er undir 6 sekúndum í hundraðið og kemst 80 kílómetra á rafgeymunum einum (fullhlöðnum). Aflíð er rúm 400 hestöfl og útblásturinn er sagður aðeins 80 grömm af CO2 á kílómetra.

[www.fiskerautomotive.com/](http://www.fiskerautomotive.com/)

## BÍLSKÚRS OG IÐNAÐARHURÐIR

Hurðir til á lager

Smiðað eftir mál



**GLÖFAXI ehf.**

ÁRMÚLA 42 - SÍMI 553 4236  
netfang: [glöfaxi@simnet.is](mailto:glöfaxi@simnet.is)

Eldvarnarhurðir

Öryggishurðir

# Hertz®

*Fljótlegt, Auðvelt, Persónulegt!*

FÍB meðlimir munið afsláttinn ykkar hjá Hertz.

Afsláttur af bílaleigubílum um allan heim.  
Bókið í síma 522 44 00 á [www.hertz.is](http://www.hertz.is)  
eða sendið póst á [hertz@hertz.is](mailto:hertz@hertz.is)

Munið að gefa upp CDP afsláttarkóðann 522587 við bókun.



Sími: (354) 522 44 00  
[www.hertz.is](http://www.hertz.is)

# ÞINN HAGUR Í BÍLAVARAHLUTUM!



**VARAHLUTIR  
OG OLÍUR  
FYRIR FLESTAR  
GERDIR BÍLA**

**WWW.AB.IS**

**REYKJAVÍK - REYKJANESBÆR - AKUREYRI - SÍMI: 567 6020**



**- ALLTAF BETRI**



# VETRARHJÓLBARÐAR

## 2011-2012

Þetta vetrardekkjapróf er frá ADAC, systurfélagi FÍB í Þýskalandi þar sem könnun NAF í Noregi barst ekki í tæka tíð fyrir útkomu FÍB blaðsins.

Negldir vetrarhjólbardar eru víðast hvar í Evrópu ekki taldir æskilegir dags daglega. Notkun þeirra er því takmörkuð við tiltekna aðstæður og ekki ætlast til að verið sé að aka á negldu allan veturinn.

Af þessum ástæðum eru negld vetrardekk ekki tekin með í lang stærstu vetrardekkja könnunina í álfunni og það er einmitt sú sem hér birtist.

Vetrardekkjakönnun sú sem FÍB blaðið hefur birt undanfarin haust er sérstaklega gerð fyrir norðlægar slóðir þar sem reikna má með miklu og langvarandi vetrarríki. Því skipa negldir vetrarhjólbardar stóran sess í henni. Niðurstöður hennar birtast síðan í nokkrum stærstu dagblöðum og bílatímaritum í Noregi, Svíþjóð, Finnlandi og Rússlandi.

Við munum birta þann hluta hennar sem nær til negldra vetrarhjólbarda undir lok októbermánaðar á heimasíðu FÍB.





# Continental - sigurvegari ársins

**Dekkjastærð 175/65 R 14 T - Reynsluakstursbíll Skoda Fabia**  
**Dekkjastærð 195/65 R 15 T - Reynsluakstursbíll Ford Fiesta**

Það er ekkert einfalt mál að framkvæma prófun á hjólbörðum og mikil og dýr vinna liggur að baki þeim niðurstöðum sem nú birtast.

Þær niðurstöður sem hér hafa birst um gæðakannanir á hjólbörðum og þær sem nú birtast, skipta miklu máli. Þær skipta bifreiðaeigendur og alla sem í bilunum eru máli, og þær skipta framleiðendur og sóluaðila hjólbarda máli. Þessvegna verða niðurstöðurnar að vera réttar og upplýsingarnar um þær verða að vera auðlæsilegar og marktækar og það eru þær vonandi.

Könnunin sem hér birtist er sú stærsta sem gerð er í heiminum. Þeir sem að henni standa auk ADAC, eru bifreiðaeigendaklúbbarnir í Evrópu, systurfélög FÍB. Þegar hún er gerð er unnið samkvæmt mjög nákvæmri verkáætlun til að tryggja sem best að allir eiginleikar hjólbardanna verði kortlagðir, mældir og vagnir og bornir saman þannig að marktækar niðurstöður fáiast.

Til að kostleggja eiginleika hjólbardanna eru þeir prófaðir á þurru vegi, votum vegi í snjó og á ís. En ekki nóg með það: Þeir eru líka hraðaprófaðir og núningsmótstaða þeirra er mæld til þess að gera sér grein fyrir eldsneytiseyðslu bílsins á hverri hjólbardategund fyrir sig. Ennfremur er slitþolið mælt og loks eru

umhverfisáhrifin metin af notkun þeirra.

Allir hjólbardarnir sem prófaðir eru, eru keyptir hjá almennum hjólbardasölum til að víst sé að um sé að ræða venjulega hjólbarda en ekki sérstaklega byggða upp til þess að standast prófið sem allra best. Undantekning frá þessari reglu er sú ein að ef hjólbardi er af glænýrri gerð og ekki kominn í almenna sölu þegar prófunin á sér stað, er þá bardinn fenginn frá framleiðanda og prófaður á sama hátt og aðrir. Þegar nýi hjólbardinn svo er kominn í almenna sölu er keyptur gangur af almennri hjólbardasölu og hann prófaður. Ef munurinn reynist ekki marktækur, standa fyrri niðurstöðurnar og eru birtar, en fyrir ekki.

## Svona fer það fram

Allar hjólbardategundirnar eru prófaðar undir einum og sama bílnum til að niðurstöður samanburður verði sem allra marktækast. Á þurru vegi er rásfesta og stöðugleiki prófað á allt upp í 150 km hraða á klst. Hemlunarprófun er gerð á þann hátt að

naudhemplað er með ABS kerfið virkt. Hemlað er á 100 km hraða og hemlunarvegalengd mæld.

Á votum vegi er hemlunarvegalengdin mæld eftir naudhemlun á 80 km hraða niður í 20 km hraða. Ástæða fyrir því

að ekki er mælt niður í kyrrstöðu er mælingatæknilegs eðlis. Mælingar á litlum hraða geta nefnilega orðið mjög ónákvæmar við viss skilyrði.

Hæfileiki hjólbardans til að ryðja frá sér vatni þannig að hann fljóti ekki upp er mældur þannig að ekið er eftir vegi með 7 mm djúpi vatni. Gengið er úr skugga um á hvaða hraða hann flýtur upp og tapar veggripinu. Þetta er mjög misjafnt eftir hjólbörðum. Sömuleiðis er veggrip í beyjum á þurru vegi, blautum, á snjó og ís mælt. Mæld er einnig hröðun og hemlun við allar framantaldar aðstæður.

Allar prófanir í snjó fóru fram hátt uppi í Alpafjöllum nú í haust. Allar prófanir á ís fóru hinsvegar fram í ristastórri skautahöllinni í Wolfsburg, Höfuðborg Volkswagen. Aðrar prófanir fóru fram á lokuðum aksturs- og tilraunabrautum og í rannsóknastöð ADAC í Landsberg, skammt frá München.

Prófanirnar eru miklu viðameiri og marþættari en ætla má af lestri könnunarinnar sem hér birtist. Til að einfalda fólki lesturinn eru margir prófunarþættir sameinaður undir liðunum þurr vegur, bleyta/krap, snjór, ís, veggnyr, eldsneytiseyðsla og slitþol.

Þess var mjög gætt að öll dekkinn væru prófuð við sömu aðstæðurnar og á nákvæmlega sama hátt. Margar af þeim þrautum sem lagðar eru á dekkinn eru marg endurteknar og nokkur hópur tilraunaökumanna ekur bílunum sem notaðir voru. Sami billinn var notaður fyrir hvora hjólbardastærð um sig. Stærðirnar voru valdar með hliðsjón af þeim hjólbardastærðum sem algengastar eru í Evrópu um þessar mundir.

**Margskonar prófanir eru að baki hverjum þeirra eiginleikanna sem tilgreindir eru. Það er til að einfalda lesturinn og sýna helstu niðurstöður sem skýrast.**

## Vetrarhjólbarðar

Stærð: 175/65 R14 T

Continental ContiWinterContact TS800  
 Michelin Alpin A4  
 Dunlop SP Winter Response  
 GoodYear Ultra Grip 8  
 Semperit Master-Grip  
 Es-Tecar Super Grip  
 Vredestein Snowtrac 3  
 Uniroyal MS Plus 6  
 Maloya Davos  
 Firestone Winterhawk 2 Evo  
 Sava Eskimo  
 Pirelli Winter 190 Snowcontrol Serie 3  
 Ceat Formula Winter  
 Falken Eurowinter HS439



## Heilsárshjólbarðar

Stærð: 175/65 R14 T

GoodYear Vector 4Seasons  
 Sava Adapto  
 Vredestein Quadratrac 3  
 Kléber Quadraxer  
 Hankook H730 Optimo 4S  
 Rigdon All Season 120



## Vetrarhjólbarðar

Stærð: 195/65 R15 T

Continental ContiWinterContact TS830  
 GoodYear Ultra Grip 8  
 Semperit Speed-Grip 2  
 Dunlop SP Winter Sport 4D  
 Michelin Alpin A4  
 Pirelli Winter 190 Snowcontrol Serie 3  
 Nokian WR D3  
 Vredestein Snowtrac 3  
 Fulda Kristall Montero 3  
 Barum Polaris 3  
 Kléber Krisalp HP2  
 Kumho I'ZEN KW23  
 Bridgestone Blizzak LM-32  
 GT Radial Champiro WinterPro  
 Falken Eurowinter HS439  
 Traya Arctica



## Vetrarhjólbarðar -stærð 175/65 R14 T



**Continental Conti WinterContact TS830**

Framúrskarandi eiginleikar. Mjög alhliða vetrardekk. Ágætt í bleytu og sérlega gott í snjó. Fyrirtaks dekk og eins og sniðið fyrir íslenskar aðstæður.

Þurr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★★
Snjór	20%	★★★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★★
Slitþol	10%	★★★★★



**Michelin Alpin A4**

Framúrskarandi vetrardekk. Mjög alhliða eiginleikar. Mjög slitþolið. Nokkuð hávært í akstri, sem dregur einkunnina niður.

Þurr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★★
Snjór	20%	★★★★★
Ís	10%	★★★★★
Veggnýr	5%	★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★★
Slitþol	10%	★★★★★

# Einkunnagjöf

## Heildareinkunn hvers hjólbarda



## Heildareinkunn hvers þáttar



**Dunlop SP Winter Response**

Mjög jafnir og góðir vetrareiginleikar. Engir sérstakir veikleikar. Gott vetrardekk og meðal þeirra bestu í ár.

Purr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★★
Snjór	20%	★★★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★
Slitþol	10%	★★★★



**GoodYear Ultra Grip 8**

Mjög gott í bleytu og krapasulli, sem ætti að koma sér vel á regnvotum og vatnsfylltum hjólförum á götum höfuðborgarsvæðisins. Gott slitþol.

Purr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★★
Snjór	20%	★★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★★
Slitþol	10%	★★★★★



**Semperit Master-Grip**

Ágætt í snjó og á votum vegum. Eiginleikar þess á þurru vegi er í meðallagi sem dregur það nokkuð niður.

Purr vegur	15%	★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★★
Snjór	20%	★★★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★★
Slitþol	10%	★★★★



**Esa-Tecar Super Grip 7**

Mjög mikilvægt er að vetrarhjólbardar séu góðir í bleytu og krapí. Nokkuð vantar upp á það hér. Esa Tecar er hins vegar ágætt í snjó.

Purr vegur	15%	★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★
Snjór	20%	★★★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★
Slitþol	10%	★★★★



**Wredestein Snowtrac 3**

Vetrardekk verður að duga vel í snjó og á ís. Það gerir Wredestein ekki sérlega vel.

Purr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★
Snjór	20%	★★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★
Slitþol	10%	★★★★★



**Uniroyal MS Plus 6**

Uniroyal er eins og oftast áður ágætt í bleytni. Aðrir eiginleikar eru hins vegar í meðallagi.

Purr vegur	15%	★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★★
Snjór	20%	★★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★
Slitþol	10%	★★★★



★★★★★

**Maloya Davos**

Góðir eiginleikar í akstri í snjó. Einum of hávaðasamt. Nær varla meðaltali í bleytu.

Purr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★★
Snjór	20%	★★★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★
Slitþol	10%	★★★★



★★★★★

**Firestone Winterhawk 2 Evo**

Gott í akstri í snjó. Í akstri á ís er það hins vegar ekki gott, sem dregur það niður. Í meðallagi í bleytu.

Purr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★★
Snjór	20%	★★★★★
Ís	10%	★★
Veggnýr	5%	★★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★
Slitþol	10%	★★★★★



★★★★★

**Sava Eskimo S3 +**

Í slöku meðallagi í akstri í bleytu. Af þeirri ástæðu hentar það ekki vel þar sem rigningar eru tíðar og hjólför eru í götum, eins og á höfuðborgarsvæðinu.

Purr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★
Snjór	20%	★★★★
Ís	10%	★★★★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★★
Slitþol	10%	★★★★



★★★★★

**Pirelli Winter 190 snow-control Serie 3**

Hefur lítið slitþol og er talsvert hávaðasamt. Hefur hins vegar góða eiginleika í bleytu og snjó.

Purr vegur	15%	★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★★
Snjór	20%	★★★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★
Slitþol	10%	★★



★★★★

**Ceat Formula Winter**

Afar slakir eiginleikar hjólbardans í bleytu útiloka hann nánast frá því að vera valkostur í ár.

Purr vegur	15%	★★★★
Bleyta/krap	30%	★★
Snjór	20%	★★★★
Ís	10%	★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★
Slitþol	10%	★★★★



★★★

**Falken Eurowinter**

Hví skyldi fólk fá sér vetrardekk sem bæði er lélegt í snjó og í bleytu. Þetta er slíkt dekk.

Purr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★
Snjór	20%	★★
Ís	10%	★★★★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★★
Slitþol	10%	★★



Verið velkomin

miðstöð bílaunnenda  
sími 544 4540 | www.lodur.is

Kópavogur  
Hafnarfjörður  
Mosfellsbær  
Reykjavík



# Heilsársdekk

## Fjögur af fimm duga ekki sem vetrardekk

Margir hafa tekið þann kost að aka á dekkjum sem markaðssett eru sem heilsársdekk.

Í þessari gæðakönnun á vetrarhjólbörðum voru fimm tegundir prófaðar og má lesa niðurstöðurnar um þau á þessari síðu. Öll hafa þessi dekk verið markaðssett sem heilsársdekk og sagt óhætt og öruggt að aka á þeim allt árið og spara sér þannig kostnað við að skipta um dekkjagang undir bílnum haust og vor.

Því miður sýna niðurstöðurnar að heilsársdekkinn standa ekki undir væntingum. Alls voru prófaðir 35 nýir vetrarhjólbörðar en þessir fimm hér á síðunni eru skilgreindir sem heilsárshjólbörðar. Einn af þeim sýnir sig að hafa þokkalega miðlungs eiginleika sem vetrarhjólbörði. Hinir fjórir duga enganvegin í vetraraðstæðum.

Þetta sýnir að nafnið heilsársdekk getur verið harla misvísandi og skapað kaupendum falska öryggistilfinningu.

# SÓLNING



★★★☆☆

**GoodYear Vector 4Seasons**

Besta heilsársdekkið í vetrarfæri. Setja verður skýran fyrirvara á notkun orðsins heilsársdekk. Oftast er um að ræða grófmynstruð sumardekk

Purr vegur	15%	★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★
Snjór	20%	★★★★
Ís	10%	★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★★
Slitþol	10%	★★★★★



★★★☆☆

**Sava Adapto**

Lág núningsmótstaða er ávísun á eldsneytissparnað í akstri. Vetrareiginleikar eru í meðallagi og þaðanef minni.

Purr vegur	15%	★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★
Snjór	20%	★★
Ís	10%	★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★★
Slitþol	10%	★★★★★



★★★☆☆

**Wredestein Quatrac 3**

Eins og rauði liturinn sýnir með skýrum hætti þá er það umhugsunarfni hvort hægt sé að kalla þetta vetrarhjólbörða

Purr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★
Snjór	20%	★★
Ís	10%	★★
Veggnýr	5%	★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★
Slitþol	10%	★★★★★



★★★☆☆

**Kléber Quadraxer**

Geta hjólbörða til að takast á við vatnsflaum á götum og vegum er eiginleiki sem er mikilvægur allt árið um kring. Þess vegna er ekki hægt að mæla með þessum.

Purr vegur	15%	★★★★
Bleyta/krap	30%	★★
Snjór	20%	★★★★
Ís	10%	★★
Veggnýr	5%	★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★★
Slitþol	10%	★★★★★



★★★☆☆

**Hankook H730 Optimo 45**

Að kalla þetta vetrardekk er fulldjúpt í árina tekið.

Purr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★
Snjór	20%	★★
Ís	10%	★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★★
Slitþol	10%	★★★★

# Stærð 195/65 R15 T


**Continental Conti  
Winter Contact TS830**

Óvenju góður og jafngóður hjólbarði sem er jafnvígur á bleytu, krap og snjó. Sannkallað vetrardeck.

Purr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★★
Snjór	20%	★★★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★★
Slitþol	10%	★★★★★


**GoodYear  
Ultra Grip 8**

Framúrskarandi í bleytu og krap. Ágætt í snjó og á þurrum vegi sömuleiðis. Fyrirtaks vetrarhjólbardi fyrir íslenskar aðstæður.

Purr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★★
Snjór	20%	★★★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★
Slitþol	10%	★★★★


**Semperit  
Speed-Grip 2**

Engir sérstakir veikleikar. Stendur sig mjög vel í öllu því sem mestu skiptir fyrir vetrarhjólbarda, enda er Semperit meðal bestu vetrarhjólbarda í ár.

Purr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★★
Snjór	20%	★★★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★★
Slitþol	10%	★★★★


**Dunlop SP  
Winter Sport 4D**

Mjög gott í bleytunni og slabbinu og gott í snjónum. Aðrir eiginleikar í góðu meðallagi.

Purr vegur	15%	★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★★
Snjór	20%	★★★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★
Slitþol	10%	★★★★


**Michelin  
Alpin A4**

Slitþolið hjá Michelin er eins og alltaf afbragðsgott. Aðrir öryggisþættir eru sömuleiðis góðir flestir.

Purr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★★
Snjór	20%	★★★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★
Slitþol	10%	★★★★★


**Pirelli Winter 190  
Snowcontrol Serie 2**

Ágætur alhliða vetrarhjólbardi með jafna og góða eiginleika. Það er helst að slitþolið sé minna en margra annarra hjólbarda.

Purr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★★
Snjór	20%	★★★★★
Ís	10%	★★★★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★★
Slitþol	10%	★★★★



# Landsvirkjun


**★★★★**
**Nokian  
WR D3**

Ekki meðal þeirra bestu í vatni og slabbi sem dregur það heldur niður. Slitþol er í meðallagi.

Purr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★
Snjór	20%	★★★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★★
Slitþol	10%	★★★★


**★★★★**
**Wredestein  
Snowtrac 3**

Eiginleikar þessa hjólbarda á þurrum auðum vegi draga heildareinkunnina niður. Vetrareiginleikarnir eru hins vegar jafnir og góðir.

Purr vegur	15%	★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★★
Snjór	20%	★★★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★
Slitþol	10%	★★★★★


**★★★★**
**Fulda Kristall  
Montero 3**

Vegna þess að þessi hjólbardi spjarar sig ekki betur í vætunni og krapinu getur heildareinkunnin ekki orðið hærra.

Purr vegur	15%	★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★
Snjór	20%	★★★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★★
Slitþol	10%	★★★★


**★★★★**
**Barum  
Polaris**

Hefur góða eiginleika á þurrum og auðum vegi. Það er hins vegar ekki nóg til að vega upp á móti miðlungsetu í vætunni. Slitþolið er þó með ágætum.

Purr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★
Snjór	20%	★★★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★
Slitþol	10%	★★★★★


**★★★★**
**Kléber  
Krisalp HP2**

Slitsterkasti vetrarhjólbardinn. En eiginleikarnir í vætunni eru hins vegar í slöku meðallagi. Heildarniðurstaða getur því ekki orðið betri.

Purr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★
Snjór	20%	★★★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★★
Slitþol	10%	★★★★★


**★★★●●●●**
**Kumho  
I'ZEN KW23**

Mjög lítið slitþol og lítið grip á ís fella gengi þessa hjólbarda.

Purr vegur	15%	★★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★★
Snjór	20%	★★★★
Ís	10%	★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★
Slitþol	10%	★★



**Draghálsi 8**  
**567 0690**  
**TJÓNAVIÐGERÐIR**  
[www.tjon.is](http://www.tjon.is) • [tjon@tjon.is](mailto:tjon@tjon.is)



**Sennilega mesta úrval landsins af:**

Stórturum og alternatorum fyrir flestar gerðir fólksbíla, vörubíla og vinnuvélar. Einnig aðrir varahlutir




**Bildshöfði 14. Sími 553 1244. [Ljosboginnehf@simnet.is](mailto:Ljosboginnehf@simnet.is)**



**Bridgestone  
Blizzak LM-32**

Bridgestone hefur löngum gert afbragðs vetrarhjólabarða. Þessi útgáfa er því miður ekki meðal þeirra bestu í ár.

Purr vegur	15%	★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★
Snjór	20%	★★★★
Ís	10%	★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★
Slitþol	10%	★★★



**GT Radial Champiro  
Winter Pro**

Vel undir meðallagi á bæði þurrum og votum vegum sem fellir þennan hjólabarða það mikið að kaup á honum eru ekki ráðleg.

Purr vegur	15%	★★
Bleyta/krap	30%	★★
Snjór	20%	★★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★
Slitþol	10%	★★★



**Falken Eurowinter  
HS 439**

Lélegir eiginleikar í bleytu og afar lítið slitþol fellir þennan hjólabarða. Veldu aðra tegund og gerðu betri kaup.

Purr vegur	15%	★★★★
Bleyta/krap	30%	★★★★
Snjór	20%	★★
Ís	10%	★★★★
Veggnýr	5%	★★★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★★★
Slitþol	10%	★★



**Trayal  
Arctica**

Þetta dekk er lélegt í öllum vetraraðstæðum og reyndar líka á auðum þurrum vegum. Það er hins vegar mjög slitþolið, sem myndi einungis lengja kvalræðið.

Purr vegur	15%	★
Bleyta/krap	30%	★
Snjór	20%	★★★
Ís	10%	★★
Veggnýr	5%	★★
Eldsn.eyðsla	10%	★★
Slitþol	10%	★★★★

## Svíþjóð:

# Ofurmeðgjöf með rafbílum

Sænsk stjórnvöld styrkja alla kaupendur rafbíla, einstaklinga sem fyrirtæki, myndarlega þegar rafbíll er keyptur. Ríkið ætlar að bæta vel í og borga 40 þúsund sænskra króna hvatningarstyrk (728 þ. ísl kr.) með hverjum seldum rafbíll.



um einungis að renna til einstaklinga sem fengu sér rafbíla. Það þótti ýmsum hins vegar ekki góð latína og töldu að markmið um fjölgun rafbíla næðu miklu greiðar fram að ganga ef fyrirtæki gætu fengið styrkin. Mörgum fyrirtækjum sem reka flota af bílum til snatts og skutls milli húsa í þéttbýli gætu nefnilega nýst rafbílur betur en venjulegu fólki sem vill geta notað bíla sína til fleira en snattaksturs á stuttum innanbæjarleiðum.

Nú hefur sænska ríkisstjórnin ákveðið að koma til móts við þessi sjónarmið og það telur framkvæmdastjóri sænska bílgreinasambandsins góð tíðindi. Þau muni mjög líklega þýða það að rafbílum fjölgi og jafnframt verði innan fárra ára líka til blómlegur endursölumarkaður fyrir rafbíla þegar fyrirtækin endurnýja þá.

Framkvæmdastjóri sænska bílgreinasambandsins segir að þetta ætti að hraða talsvert innleiðingu rafbíla til Svíþjóðar.

Rafbílur hafa að sönnu ekki átt mjög upp á pallborðið hjá Svíum fram að þessu. Það sem af er árinu hefur einungis 141 rafbíll verið nýskráður í landinu. Nýja stóra meðgjöfin á hins vegar að duga fyrir 5 þúsund bílum. 200 milljónir sænskra króna hafa verið eyrnamerkta til þessa verkefnis.

Upphaflega átti ríkismeðgjöf með rafbíll-



# Lækkun eldsneytisverðs hefur jákvæð áhrif á verðbólguþróun

- sagði Jóhanna Sigurðardóttir 30. september 2005

„Flest bendir til að ekki sé von á lækkun á eldsneytisverði á næstu mánuðum og verðið muni áfram haldast hátt. Á árinu 2002 beitti ríkisstjórnin sér fyrir tímabundinni lækkun á bensíni til að hafa áhrif á kjarasamninga sem þá var stefnt í hættu vegna verðlagshækkana m.a. á eldsneyti. Það er skynsamlegt að fara sömu leið nú ekki síst m.t.t. jákvæðra áhrifa á verðlagsþróun og kjarasamninga sem nú er stefnt í hættu.“

Þessi orð sem hér að ofan standa gætu sannarlega hafa verið sögð af áhrifamanneskju í stjórnarandstöðu eða verkalyðshreyfingu alveg nýlega. Svo er þó ekki hvað það síðasttalda varðar, því að þetta er úr pistli sem Jóhanna Sigurðardóttir núverandi forsætisráðherra birti 30. september 2005 og lesa má í heild sinni á heimasíðu hennar á vef alþingis.



Jóhanna Sigurðardóttir forsætisráðherra.

## Vildi lækka þá en hækka nú

En nú eru aðrir tímar og Jóhanna er ekki lengur í stjórnarandstöðu heldur er hún leiðtogi ríkisstjórnar sem hefur lagt fram frumvarp til fjárlaga fyrir næsta ár. Samkvæmt því á að feta hefðbundna leið skattahækkana sem er að fara í vasa almennings í gegn um heimilisbifreiðina. Hækka á bensín- og oliugjöld þannig að eldsneytið hækkar um amk. kr. 5,60. Eins og verðið er þegar þessi frétt var rituð mun bensínlítrinn fara í 238,20 þegar nýju álögurnar hafa bæst við. Þá ætla ríkisstjórnin að hækka bifreiðagjöldin um 5,1 prósent og síðan á svokallað kolefnisgjald sem lagt var á í nafni umhverfisverndar og umhverfismildi að hækka umtalsvert. Sannleikurinn er sá að af þessu kolefnisgjaldi hefur aldrei ein einasta króna runnið til umhverfismála heldur var þetta nafn greinilega sett á skattinn til að freista þess að gera almenning sáttari við hann.

Þessar framantöldu hækkanir er reynt í fjár-

lagafrumvarpinu að klæða í þann búning að þær séu í raun og veru ekki hækkanir vegna þess að aðeins sé verið að halda í við verðbólguna með hækkunum.

Þetta er auðvitað orðhengilsháttur því að engin verðbólga er í launum almennings. Hækkanirnar þýða því aukin útgjöld heimilanna auk þess sem þær hækka vísitölur og þar með skuldir þeirra í ofanálág.

Allt í allt þýða þessar fyrirhuguðu skattahækkanir á almenning að rekstur heimilisbílans verður vel á annan tug þúsunda króna dýrari á ári.

## Meiri kaupmáttur þá og nú

Þessi gamli pistill Jóhönnu á fullt erindi til almennings nú þegar fjármálaráðherra hennar sjálfrar aftukur gersamlega að gefa eyri eftir af ríkisálögum á eldsneytið sem þyngdar hafa verið verulega í tíð ríkisstjórnar Jóhönnu sjálfrar, heldur þvert á móti. Fjármálaráðherra Jóhönnu Sigurðardóttur stefnir leynt og ljóst að því að þyngja álögurnar enn frekar. Megum við að vona að Jóhanna bregðist við og ræði aðeins við hann og kynni honum vilja sinn frá 30. september 2005?

Þegar Jóhanna Sigurðardóttir ritaði umræddan pistil var kaupmáttur launafólks talsvert meiri en nú eftir efnahagshrunið og hrun krónunnar. Frá því að ríkisstjórnin dró úr álögum sínum á eldsneytið um mitt ár 2002 hækkaði heimsmarkaðsverð þess jafnt og þétt og útsöluverðið hér á landi sömuleiðis. Frá júlí 2002 til september 2005 hækkaði útsöluverð bensínlítrans 97 kr. í 121.50 eða um 25% á hvern lítra.

Semsé, þegar Jóhanna Sigurðardóttir ritaði pistil sinn kostaði bensínlítrinn 121,50. Í dag er hann helmingi dýrari og ríkisstjórnin vill þyngja álögur enn frekar og hækka hann enn meir. Það er nokkurt umhugsunarefni

## VÉLA- varahlutir

Þú þekkir gæðin

# Chevy Malibu til Evrópu

- keppir í verði við Skoda Octavia og MG 6



Chevrolet Malibu er gamalt nafn á „fullvaxta“ bandarískum fólksbílum. Í dag ber þetta nafn vinsæll bíll í Bandaríkjunum fimm manna fólksbíll af minni meðalstærð á bandaríska vísu.

Malibu var sýndur á Frankfurt bílasýningunni sem lauk 25. sept. sl. Ástæða þess að þessi „Ameríkubíll“ er sýndur þar, er sú að Malibu kemur á Evrópumarkað fyrir jól.

Þótt Malibu hafi einungis verið á Ameríkumörkuðum til þessa, er bíllinn þó talsvert evrópskur: Þannig er undirvagninn eða botnplatan sú sama og í Saab 9-5. Þessi sami undirvagn er einnig lítið breyttur í nýjum Opel Insignia.

Chevrolet Malibu er tiltölulega nýttílkomin hjá GM í Bandaríkjunum, en sala á honum þar hófst sl. vor og fékk bíllinn ágætar viðtökur bandarískra bílakaupenda. Nú er Malibu á leið á Evrópumarkað og fleiri markaðssvæði en ætlunin er að falbjóða hann í alls 100 löndum í öllum heimsálfunum. Framleiðslan fer ekki bara fram í Ameríku framvegis, heldur líka í S. Kóreu og Kína og víðar.

Í Evrópu verður Malibu boðinn með ýmist 2,0 l, 165 ha. básínvél eða 2,4 l 170 ha dísilvél. Girkassi með báðum verður handskiptur og sex gir, en 6 hraða sjálfskipting er einnig í boði. Bíllinn er 4,86 m langur og þeir bílar sem hann keppir einna helst við á markaði í verði verður ný kynslóð Skoda Octavia. Þá hefur SAIC í Kína sem á sínum tíma keypti þrotabú MG í Longbridge í Bretlandi, boðað nýjan bíl á Evrópumarkað sem nefnist MG 6 (sem líka var á Frankfurt sýningunni) og á mjög hagstæðu verði miðað við stærð og búnað. Það stefnir því í harða baráttu í lægri verðflokki meðalstóru bílanna á Evrópumarkaði.



# Ánægja með Bernhard

Eins og gengur er fólk misánægt með þjónustu bifreiðumboða. Og stundum er kvartað undan því að fjölmiðlar séu fastir í neikvæni og forðist að segja frá því góða sem stundum gerist vissulega. Hér kemur ein sólskinssaga.

Einar Gústafsson í Reykjavík skrifaði FÍB blaðinu og sagði frá góðum kynnum sínum af einu bílaumboðanna og vill flokka það í fyrsta flokk A. Einar skrifar:

„Ég vil endilega láta í ljós ánægju mína með viðskipti mín við Bernhard ehf. sem er umboðsaðili fyrir Peugeot hér á landi.

Tvisvar sinnum hef ég keypt af þeim nýjan bíl og í framhaldi af því þá þjónustu sem fylgir eðlilega slíkum kaupum.

Alla tíð og í hvert sinn sem ég hef átt viðskipti við fyrirtækið hvort heldur eru sölumenn ellegar verkstæði, þá hefur viðmót



starfsmanna, framkoma og vilji til þess að þjóna mér og leysa úr málum fyrir mig verið til fyrirmyndar og með þeim hætti að ég get ekki orða bundist enda finnst mér ekki síður nauðsynlegt að láta vita af því sem vel er gert en það sem miður fer.

Ef ég hef borið fram kvörtun og ekki verið alveg ánægður einhverra hluta vegna hefur mér ætíð verið sýnd mikil sanngirni og reynt að koma til móts við mínar kröfur.

# Langtímastefna í samgöngum

FÍB er þeirrar skoðunar að í vega- og samgöngumálum landsins beri að hafa hagkvæmni, arðsemi og öryggi að leiðarljósi. Þetta hefur hins vegar ekki alltaf verið raunin, pólitísk hrossakaup hafa ráðið miklu. Of miklu.

Þetta kom ágætlega fram í þeirri snörpu umræðu sem varð fyrir á árinu um svokallaða einkaframkvæmd og fjármögnun vegganga undir Vaðlaheiðina. Í ljós kom nefnilega að fiskur lá undir steini og málið meira og minna sjónarspil og áætlanir stóðust ekki nánari skoðun.

FÍB sýndi með skýrum rökum fram á hve haldlitlar áætlanirnar voru og tengsl stjórnmálanna við þær voru flestum augljós þrátt fyrir að þeir neituðu harðlega og vönduðu FÍB ekki kveðjurnar.

Eliás Pétursson sem lengi hefur starfað sem jarðvinnuverktaki og innan Samtaka iðnaðarins og þekkir málin út og inn hrósar FÍB hins vegar fyrir að blanda sér á málefnalegan hátt inn í umræðuna og kveðst vona að félagið haldi áfram á sömu braut. Hann skrifar síðan:

„Það er nefnilega komið nóg af allskonar framkvæmdum sem þingmenn nota í atkvæðakaupum. Framkvæmdir eiga að vera unnar þar sem þarf, þegar þess þarf og fé er til.... en ekki til þess að einhver-

ir þingmenn haldi sæti sínu á alþingi.

Okkur Íslendingum er lífsnauðsyn að læra að gera langtímaáætlanir í samgöngumálum sem öðru, þær langtímaáætlanir þurfa að byggjast á alvöru forgangsröðun framkvæmda og því fé sem við höfum á milli handa hverju sinni (sem verður vægast sagt lítið á næstu árum), en ekki atkvæðakaupum einstakra þingmanna og eða kjördæmaþrýstingi misviturra ráðherra.“

Eliás var í upphafi ársins gestur í Silfri Egils. Þar ræddi hann þessi mál í heild, það er að segja getuskort stjórnmálanna í því að greina viðfangsefnið í ríkisfjármálanum og framkvæmdum og fjármögnun framkvæmda og landlægan skort á yfirsýn yfir þessa hluti. Viðtalið og hugmyndir Eliásar er að finna á <http://www.youtube.com/watch?v=ltaziH-bELgQ> og <http://www.youtube.com/watch?v=kY56m6it-WyQ>



Úr göngunum undir Ólafsfjarðarmúla.

# Enn þjófkenna tryggingafélög almenning

- hver er tilgangurinn með svikabrigslum tryggingafélaganna?
- fullyrt um tryggingasvik í tugþúsundatali
- aðeins fimm slík málkoma til kasta dómstóla

Samtök fjármálafyrirtækja (SFF) eru enn eina ferðina lögð í herferð til að saka stóran hluta þjóðarinnar um tryggingasvik. Þriðja árið í röð var könnun SFF á tryggingasvikum að birtast. Þar kemur fram að 14% aðspurðra „þekkir einhvern“ sem hafði fengið tryggingabætur sem hann átti ekki rétt á síðustu 12 mánuðina.

SFF fullyrða jafnframt að miðað við reynslu erlendis séu um 10% greiddra tryggingabóta hér á landi sviknar út, sem geri 3 milljarða króna af þeim 30 sem tryggingafélögin borga í bætur. Með öðrum orðum, af þeim 40-50 þúsund bótakröfum sem fram koma á hverju ári séu kannski 10-20 þúsund upplagnar að hluta eða í heild.

Þetta fullyrða samtök fjármálafyrirtækja þrátt fyrir að á ráðstefnu þeirra um tryggingasvik þann 15. september síðastliðinn hafi komið fram að í fyrra hafi aðeins verið ákært hér á landi í fimm tilfellum vegna tryggingasvika.

Jørgen Brodal, yfirsaksóknari efnahags- og umhverfisbrotadeildar lögreglunnar í Osló sagði á ráðstefnu SFF að ef norskar tölur um tryggingasvikamál væru færðar yfir á Ísland, þá hefðu 13 tryggingasvikamál átt að koma til kasta dómstóla hér á landi árið 2010. Þau hefðu hins vegar verið fimm talsins.

Í fréttatilkynningu sinni um viðhorfskönnunina til tryggingasvika segja SFF hins vegar að samtökin „hafi ekki vitneskju um fjölda svika hér á landi.“ Norski saksóknarinn vissi þó betur og geta SFF væntanlega leitað til hans til að fá upplýsingar í framtíðinni.

Systursamtök SFF í Noregi – sem heita Finanseringens Fellesorganisasjon (FNO) – hafa líka aðra sögu að segja um tryggingasvik. Í erindi sérfræðings FNO á ráðstefnu SFF um váttryggingasvik kom fram að af þeim 4.136 milljónum evra sem norsk tryggingafélög borguðu í bætur árið 2010 hafi 14 milljón evra kröfum verið hafnað sem svikatilraunum. Það gerir 0,34% af heildar tjónagreiðslum, sem er þrjátíufalt minna en 10%.

Vafalítið er töluvert um tryggingasvik sem ekki komast upp. En hvað hafa SFF fyrir sér um



að 10% af öllum bótakröfum séu tilraun til svika? Eini rökstuðningur þess efnis er að svona sé þetta „erlendis.“ Þegar hins vegar erlendur upplýsingarnar á ráðstefnu SFF eru skoðaðar, þá er ekkert sem rökstyður þetta.

## Tilgangur svikabrigslanna

Hvers vegna standa SFF í því að troða því inn hjá þjóðinni að 10% af bótakröfum séu ekkert annað en svik?

Svarið við þessu er í raun að finna í viðhorfskönnun SFF. Aftast í henni er spurt hvort fólk hafi tilkynnt tjón til tryggingafyrirtækja síðastliðna 12 mánuði. 24% höfðu tilkynnt tjón, sem gerir um 60 þúsund manns af þeim 250 þúsund sem úrtakið nær til. Þeir sem tilkynntu tjón voru spurðir hvort tryggingafélagið hefði hafnað bótakröfunni í heild eða að hluta. Alls sögðu 22% að bótaskyldu hafi verið hafnað í heild eða að hluta. Þar af var 8% hafnað algjörlega og 14% að hluta.

Hér er skýringin komin. Tryggingafélögin þurfa að hafa eitthvað í höndunum þegar þau neita að viðurkenna bótaskyldu sína og hafna bótakröfum. Það hentar starfsmönnum tjónadeildanna að geta horft ásökunaraugum á fólk og spurt hvort það hafi ekki séð fréttina um að 14% landsmanna þekki til tryggingasvika. Þá er gott að geta vitnað til „erlendra rannsókna“ um að 10% af bótakröfum séu upplagnar og það sama gildi fyrir Ísland.

Án efa eru fjölmargar bótakröfur ósannar. Starfsfólk tjónadeilda tryggingafélaganna reynir að sjá við þeim – sem sést best á því að 22% af kröfum er hafnað að hluta eða í heild. En til

viðbótar fullyrða tryggingafélögin – í gegnum SFF – að 10% af greiddum bótum séu í raun svikin út. Samanlagt mætti því

ætla að einn af hverjum þremur sem tilkynnir tjón reyni að svikja út bætur eða komist upp með það. Sjaldan hefur ein þjóf verið þjófkennd með jafn afgerandi hætti. Samt kemur fram í viðhorfskönnun SFF að 90% aðspurðra telja váttryggingasvik alvarlegt mál.

Viðhorfskönnun SFF nálgast spurninguna um tryggingasvik með afar undarlegum hætti. Spurt er hvort fólk viti um einhvern sem hefur fengið bætur sem hann ekki rétt á. 14% kannast við

átti slíkt á síðustu 12 mánuðum. Hvers vegna var ekki spurt beint hvort viðkomandi hefði sjálfur fengið eitthvað greitt úr tryggingum sem það átti ekki rétt á?

Hvað segir þessi 14% tala? Fram kemur í könnuninni að 25% þeirra sem spurðir voru höfðu tilkynnt tjón til tryggingafélags síðustu 12 mánuði. Fjórðan prósent allra svarenda eru 56% af þeim sem tilkynntu tjón. Einhver skörun á sér auðvitað stað, en samkvæmt þessu mætti ætla að í næstum öðru hverju tjóni hafi fólk verið að fá bætur sem það átti ekki skilið – þ.e. í tugþúsundum tilvika.

Á sama tíma er kært hér á landi vegna 5 tjónasvikamála (samkvæmt norsku lögreglunni).

Það virðist full ástæða til að Fjármálaeftirlitið taki þessi vinnubrögð samtaka fjármálafyrirtækja til athugunar.





Eldri gerð tækja til að fjarlægja framrúður sjást á efri myndinni. Þau nýjustu eru mun öflugri. Tvær stórar sogskálar og vírspil eru á hvorum helmingi búnaðarins. Vírin skerst gegnum kíttid sem festir rúðuna við bílinn.



Byrjað að draga vírin inn með skrallinu.



Hvor helmingurinn um sig er færður til eftir því sem gengur að „spila“ vírin inn á hjólin.



Þegar vírin hefur skorið gamla kíttid hringinn er gamla rúðan fjarlægð, rúðufalsið hreinsað rækilega og nýju kítti sprautað í falsið.



Loks er nýja rúðan sett á sinn stað.

# Framrúðan er hluti burðarvirkis bílsins

- rætt við Val Helgason bílasmið um framrúðuskipti og tjónaviðgerðir

**Að mörgu leyti er bílameningin hér á landi talsvert á eftir þróuninni sem orðið hefur í sjálfum bílunum sl. áratugi, einkum þá tvo síðustu.**

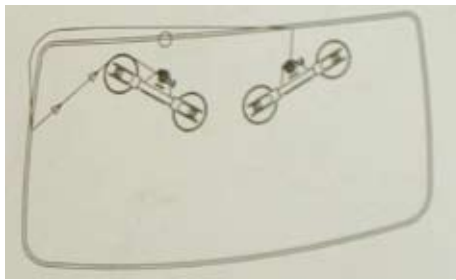
Nútímabílar eru meira og minna tölvustýrðir sem krefst mun meiri kunnáttu og sérhæfingar í viðgerðum en áður þurfti. Jafnframt eru þeir miklu öruggari en eldri bílarnir voru og einmitt af þeim sökum krefjast allar tjónaviðgerðir miklu meiri sérfræðipækkingar en fyrr. Því er svartí viðgerðamarkaðurinn allur í raun orðinn harla vafasamur. Sú kunnátta og þau verkfæri sem til þarf til viðgerða, sérstaklega þó tjónaviðgerða er einfaldlega ekki til staðar í bílskúrunum heldur á sérhæfðum viðgerðaverkstæðum.

Bílafloti Íslendinga hefur elst hratt frá efnahagshruninu. Endurnýjun hefur verið sáralítill og þótt heldur hafi landið verið að rísa undanfarið er hún mun hægari en eðlilegt getur talist. Einn fylgifiskur þessa er að sökum fátæktar hafa margir ekki efni á að halda gömlu bílunum sínum sómasamlega við. Nauðsynlegt viðhald og endurnýjun slithluta er trassað og svört viðgerðarþjónusta blómstrar - starfsemi sem litla ábyrgð tekur á verkum sínum, kann í mörgum tilfellum illa til verka og greiðir ekki skatta og skyldur til samfélagsins.

FÍB blaðið heimsótti Val Helgason bifreiðasmið á dögnum. Valur lærði og starfaði lengi í Svíþjóð og þar í landi þarf t.d. að sækja sérstakt námskeið og fá faggildingu til að mega skipta um framrúðu í nútímabíl. Og af hverju, spyrjum við. Jú, vegna þess að framrúðan er hluti af burðarvirki bílsins og þegar skipta þarf um framrúðu þarf að gera það á sérstakan hátt og nota réttu efni til að hún sitji rétt og tryggilega og gegni hlutverki sínu sem hluti burðarvirkis og öryggishönnunar bílsins.

Hér á landi gilda engar sérstakar reglur um hvernig skipta skal um framrúðu í bílum. Ekki þarf heldur að setja nýja loftpúða í bíla sem gert hefur verið við eftir árekstra og slys. Eina sem um þau mál segir í reglugerðum er að séu loftpúðar fjarlægðir úr bílum t.d. í viðgerðum eftir tjón skal fjarlægja allar merkingar um að þeir séu (eigi að vera) í bílum.

Valur gagnrýnir losarabrag á þessum málum hér og þá staðreynd að bílar sem tryggingafélög selja hæstbjóðendum eftir tjón fari oftast en ekki til viðgerðar hjá fólki sem hvorki kann né hefur þann búnað sem til þarf til að viðgerðin teljist



Á þessari skýringarmynd sést hvernig spilin eru látin draga vírin og skera kíttid undir rúðunni

sómasamlega af hendi leyst. Síðan komist þessir bílar aftur í umferð og eru þá mun háskalegri en áður eins og slysarannsóknir hafi oft leitt í ljós. Þetta sé afar hæginn sparnaður því að líkamstjón eru alla jafna miklu hærri útgjaldaliður í slysauppjörum heldur en eignatjónið.

En aftur að framrúðunum: Valur vitnar í skýrslur rannsóknarnefndar umferðarslysa. Þar hefur ítrekað komið fram að fyrir slys hafi verið skipt um framrúðu í bílum. En límingin hafi ekki verið betur frágengin en svo að loftpúðar hafi slegið framrúðuna úr þegar þeir sprungu



Valur Helgason bifreiðasmiður undirbýr nýja framrúðu til ísetningar.

út við árekstur. Framrúðan beri oftast um 30% af styrk burðarvirkisins í yfirbyggingu bílsins, að því tilskyldu að hún sé límd í samkvæmt forskrift framleiðanda bílsins og að rúðan sjálf uppfylli staðla um gæði og styrk.

Ef árekstur á sér stað sé það m.a. hlutverk framrúðunnar að beina megin sprengikrafti loftpúðans að öikumanni eða farþega í framsæti til að verja hann sem mest og best. Jafnframt sé það hlutverk framrúðunnar að halda því sem í bílnum er, fólki og farangri innan hans meðan áreksturinn gengur yfir. Framrúðan megi því alls ekki þeytast út undan loftpúðanum, eins og dæmi eru um.

Blaðamaður FÍB blaðsins hefur skoðað bíl sem lenti í alvarlegu slysi sl. vor. Framrúðan skaut úr sæti sínu í hamförunum. Þegar ramminn kring um hana var skoðaður sést að skipt hefur verið um framrúðu, trúlega oftar en einu sinni. Við skiptin hefur lakk og ryðvörn verið skafin burtu á löngum köflum framrúðusætisins. Það hefur síðan ryðgað undir nýju rúðunni þannig að hún var hálf laus í sæti sínu þegar slysið varð. „Það er því lífsnauðsyn að þetta sé gert vel og samkvæmt fyrirmælum framleiðanda bílsins og að notuð séu rétt verkfæri og rétt efni þegar nýja rúðan er límd í,“ segir Valur Helgason.





**Snorri Konráðsson**  
bifvélavirkjameistari

# Frauðplast í sílsunum -plastfylliefni í gólfinu

FÍB hefur um árabíl gert alvarlegar athugasemdir við meðferð bíla sem lent hafa í árekstrum og slysum. Sumir þessara bíla hafa í áranna rás komist í hendur áhugamanna sem gert hafa þá misvel upp og síðan selt og bílarnir komist aftur út í umferðina.

Bílar hafa síðustu árin breyst verulega bæði í byggingu og efnisnotkun í takti við hertar öryggiskröfur til bíla og árekstraþol. Nýjustu bílar eru þannig byggðir að ómögulegt er að gera við þá á fullnægjandi hátt nema með sérhæfðum og dýrum tæknibúnaði sem ekki fyrirfinnst í bílskúrum áhugamannanna. Illa viðgerðir tjónabílar geta því verið hreinar dauðagildirur.

Snorri Konráðsson bifvélavirkjameistari og kennari hefur starfað undanfarin ár við rannsóknir á bílum sem orðið hafa fyrir miklum áföllum og fólki slasast alvarlega í þeim eða látist. FÍB blaðið spurði Snorra út í þessar rannsóknir og um það hvort vondar viðgerðir hafi verið staðfestar sem orsök eða veigamikill þáttur í því hvernig fórn.

Snorri segir það vissulega hægt að rétta

**-ökumað-  
urinn lét lífið  
þótt áreksturinn  
væri ekki harðari en  
svo að bíll með óskert-  
um styrk hefði þyrmt  
lífi hans**

tjóna-  
bíl mjög  
vel og endur-  
heimta fyrri styrk hans. Taka ber  
hins vegar tillit til þess að um  
ákveðna hluta burðarvirkis ber  
að skipta en alls ekki rétta eða  
laga á annan hátt. Framleiðendur  
gefa upp hvar megi skeyta hluti  
saman og hvernig og eftir því ber  
skilyrðislaust að fara. –En þegar  
við rannsökuð bíla eftir slysi,  
förunum við auðvitað í slysastrána  
og skoðuðum slysaferil bílsins ef  
einhver er. Síðan skoðuðum við  
hugsanlegar viðgerðir út frá bæði

málningu og ryðvörn og síðan út frá suðum,  
t.d. punktsuðum. Út frá þessu finnum við svo  
hvort gert hafi verið við bilinn eða ekki og  
hvort skipt hafi verið um hluti í burðarvirki  
hans.

Hingað til höfum við ekki fundið hvort slys hafi  
orðið verri en þau ella hefðu orðið beinlínis  
vegna eldri tjónaviðgerða. Við höfum hins vegar  
fundið það að viðgerðir vegna ryðskemmda  
hafa verið með þeim hætti að slys varð verra  
vegna afleitra viðgerða sem virtust aðal-  
lega hafa þann tilgang að leyndu raunverulegu  
ástandi bílsins. Eitt banaslys má rekja til slíkrar  
viðgerðar. Þar höfðu sílsar bíls verið fylltir með  
frauðplasti og auk þess plastað í gólfíð sem var  
gersamlega ónýtt vegna ryðs.

- frh. á næstu bls.

**Pólyhúðun**

Akureyri

**Tilboð á felgulökkun**  
*-Veldu hagkvæmu leiðina*





Sandblásur og lökkun felgur undir öll farartæki.  
Bílfelgur frá aðeins kr. 8.950 m. vsk. stykkjóð.

Notum innbrennda duftlökkun sem er slitsterkasta  
lökkunaraðferð sem byðst.

**Hafið samband og kynnið ykkur málið!**

Draupnigata 7m | sími 462-8600 / 897-8454 | polyak@simnet.is

Ökumaður í þessum bíl missti lífið í árekstri sem varð við annan bíl þótt áreksturinn væri ekki harðari en svo að bíll með fullum óskertum styrk hefði verndað líf ökumannsins. Billinn gekk það mikið saman við áreksturinn að ökumaður hlaut fjölværka og lést í slysinu. Ekki tókst að upplýsa hverjir þarna hefðu verið að viðgerðaverkum. Hins vegar varð ljóst að þessi bíll hafði a.m.k. einu sinni farið í gegn um aðalskoðun án þess að athugasemd væri gerð við þessa frauðplastviðgerð.“

**Abyrgð skoðunarmanna?**

„Það er ekki í mínu færi að útdeila sökum. frekar er það hlutverk þeirra sem um málin fjalla og fá rannsóknagögnin. Þeir eru fyrst og fremst Rannsóknanefnd umferðarslysa og lögreglan. Ég veit að rannsóknanefndin hefur síðan komið ábendingum á framfæri um það að skoðunarmenn skoðunarstöðva líti eftir ryðskemmdum, enda full ástæða til. Ryðsækni bíla er dálítið misjöfn eftir tegundum, en auðvitað skiptir aldur bíla einnig miklu máli. Það liggur í augum uppi hvenær þarf að fara að gefa tær-ingunni sérstakan gaum. Það má nefnilega ekki vanmeta styrkinn í burðarvirki bílsins. Hann er til þess að vernda fólkið.“

Snorri segir að fúsk í tjónaviðgerðunum sjáist vel á því að verið sé að nota varahluti eins og bretti o.fl. sem ekki eru frá framleiðanda bílsins, heldur einhverjum öðrum. Þessir hlutir passa ógjarnan og þá þarf að aðlaga þá að bílnum með ýmsu móti. Skelfilegt sé líka til þess að hugsa að kannski eru sjálfir grindarkjálkarnir, sem eru meginhluti krumpusvæðisins í

framhluta bílsins, einhversstaðar annarsstaðar frá. Var skipt um þá? Voru þeir smíðaðir samkvæmt kröfum framleiðanda bílsins og búnir



Ef skemmdur bíll á að komast á ný út í umferðina skiptir miklu hvernig gert er við hann.

þeim eiginleikum sem ætlast var til og gæði bílsins byggðust á? Hvað var sett í staðinn?“

Snorri segir að annað sem illa gangi að eiga við varðandi réttینگarnar tengist suðuvinnu. Bílaframleiðendur gefa upp í viðgerðahandbókum hvers konar suðuvélar má nota upp á hitann að gera, til þess að stálið missi ekki styrk sinn. Sumt stál má þannig alls ekki hitna yfir 600 gráður því þá tapar það styrk sínum og eiginleikum. „Menn eru kannski að nota aðrar vélar sem hita stálið upp í þúsund gráður. Það er vitað að það er ekki farið rétt að þessum hlutum. Menn hlýða ekki fyrirmælum framleiðenda um þetta og bera gjarnan við kostnaði.

Auðvitað ætti að stilla málum þannig upp að ef verk-

stæði ætla að gera við tjónaða bíla af tilteknum tegundum og gerðum, þá eiga þau að fara eftir fyrirmælum og forskriftum framleiðenda og nota þau tæki sem til þess þarf. Forvarnastarf er ekki raunverulegt þegar tjónabílar eru settir til viðgerðar þangað sem ekki er tilskyldur viðgerðabúnaður eða kunnátta til staðar. Það er nefnilega óhætt að taka mark á leiðbeiningum framleiðenda. Það varðar almannahagsmunum hvað verður um tjónabíla sem fara á uppboð tryggingarfélaganna, hverjir kaupa þá og hvernig er gert við þá?

En almennt séð þarf einfaldlega að hafa gát á því að menn fari ekki sínu fram um viðgerðir á bílum af hvaða tagi sem er, hvort heldur það eru tjónaviðgerðir, viðgerðir á ryðskemmdum eða almennt viðhald og viðgerðir, eins og á hemlum.

Eins þarf að setja ákveðnar skorður við því hverskonar hjólbarðar megi fara undir bíla. Hjólbarðar eru mismunandi að uppbyggingu og gerð og þeir þurfa að passa saman innbyrðis undir einum og sama bílnum og eins þurfa þeir að hæfa bílnum. Bíleigendur geta því aðeins verið öruggir kaupi þeir nákvæmlega eins hjólbarða á öll hjól frá sömu verksmiðju og að hjólbarðarnir séu framleiddir í sömu viku og sama ár,“ segir Snorri Konráðsson.

**Dauðaslysum stórfækkar**

**-11 prósentu fækkun í Evrópu milli 2009 og 2010**

Evrópuráðið gaf nýlega út tölur um umferðarslysi í ríkjum Evrópusambandsins og ýmsan fróðleik þeim tengdan. Í þeim kemur fram að dauðaslysum á evrópskum vegum fækkaði um 11 prósent milli árána 2009 og 2010. Mest hlutfallsleg fækkun varð í Luxembourg (33%), Möltu (29%) Svíþjóð (26%) og Slóvakíu (26%).

Siim Kallas, varaforseti Evrópuráðsins og yfirmaður samgöngumála segir það vissulega uppörvandi hve nærri öllum ríkjum ES hefur tekist að draga úr dauðaslysum. En hvergi megi þó slaka á klónni. Ennþá deyi um 100 manns á hverjum einasta degi og það sé óviðunandi. „Það hefur náðst góður árangur frá 2001 og okkur hefur tekist að bjarga 100 þúsund mannlífum. En fjöldi dauðaslysa og fjöldi alvarlega slasaðra er samt enn það mikill á óásættanlegt er. Við verðum að fækka þessum slysum um a.m.k. helming fyrir árið 2020. Til að það megi takast verðum við m.a. að skoða á hvers konar bílum fólk ekur, hvert það ekur og hvernig,“ segir Kallas.

Í starfsáætlun Evrópuráðsins eru það einkum sjö atriði sem taka á til sérstakrar skoðunar þar sem framkvæmd þeirra skiptir miklu um hvort markmiðið um helmingfækkun dauðaslysa geti náðst. Þessi atriði eru eftirfarandi:

- Bættur öryggisbúnaður fólks- og flutningabíla
- Bættir og betri og öruggari vegir
- Þróun skynvædds öryggisbúnaðar fyrir bíla
- Hertar kröfur og eflð kennsla og þjálfun ökunema
- Bætt löggæsla í umferðinni
- Eflidar slysarannsóknir
- Sérstök áhersla á mót-orhjólafélög og aukið öryggi þess

**SMÁRÉTTINGAR**  
EINFOLD OG FLJÓTLLEG RETTINGARÞJÓUSTA

**"Við þælum í dældum"**  
Fjarlægjum dældir - lagfærum samdægurs

- Lægri viðgerðarkostnaður
- Engin fylliefni
- Engin lökkun
- Gerum fóst verðtilboð

Smíðjuvegi 36, gul gata  
Sími: 588 4644 & 895 4644  
www.smarettingar.is

**Rafstilling ehf**

Startarar og Alternatorar

Viðgerðarþjónusta Varahlutir

Flottar og ódýrar bilaperur

Heimilis LED perur warm og warm white

Dugguvogi 23 rafstilling@rafstilling.is 5814991

**RAFGEYMASALAN ehf.**

DALSHRAUN 17  
220 HAFNARFIRÐI  
SÍMI / FAX: 565 4060

**RAFGEYMAR**  
EINNI SÓLARRAFHLÖÐUR  
FYRIR FELLHÝSI OG HÚSBÍLA

Láttu skoða bílinn  
...þín vegna!



Skoðunarstöðvar eru á eftirtöldum stöðum:  
Hesthálsi 6-8 Reykjavík • Skeifunni (Grensásvegi 7)  
Gylfahlót 19 Grafarvogí • Dalvegi 22 Kópavogí  
Garðartorgi Garðabæ • Klettagörðum 11

SÉRHÆFÐ ÞJÓNUSTA FYRIR



**BÍLJÖFUR**

Verkstæði - Varahlutir - Smurþjónusta - Metan ísetningar

Smíðjuvegi 34 - gul gata Kópavogí • Sími 544 5151 • biljofur@biljofur.is

VOLVO CHRYSLER JEEP SKODA NISSAN BMW  
BENZ HONDA PEUGEOT

**BH** BÍLAVIDGERÐIR  
BÍLHÚSIÐ

Smíðjuvegi 80, Rauð gata - Kópavogí  
Sími: 557 2540 - 554 8350

Véla- og hjólastillingar.  
Tímarséimaskipti, bremsuviðgerðir, smurþjónusta  
og allar almennar viðgerðir.  
15% afsláttur fyrir FÍB félagi

**BRA** BÍLASPRAUTUN OG RÉTTINGAR  
AÐDUNS

TOYOTA þjónusta

Tjónaskoðun • Bílaréttingar  
Bílamálun • Allar tegundir bíla

Sími: 554 2510 - 554 2590  
Nýbýlavegi 10 • Kópavogí  
Við hliðina á Toyota umboðinu

BIFREIÐAVERKSTÆÐI  
FRÍÐRIKS ÓLAFSSONAR ehf.

Smíðjuvegi 22 (Græn gata) • 200 Kópavogí Sími: 567 7360 • www.bfo.is

Subaru, Honda, Nissan

**B&T**  
RÉTTING & SPRAUTUN  
578 5070  
Skemmuvegi 44 m, Kópavogí

CABAS verkstæði, TM, SJÓVÁ, VÖRÐUR ÍSLANOSTRÁVAÐINGA

ARCTIC TRUCKS  
arctictrucks.is

**Paulreynd jeppadekk**  
- fyrir allar gerðir jeppa og jepplinga

**Dick CEPEK**  
TIRES & WHEELS

- heilsársdekk
- míkroáskorin
- slitsterk
- frábært veggríp
- neglanleg

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

**ÞETTA ER TUDOR**

**TUDOR HighTech**  
TA770  
77Ah 760A

Rafgeymar í allar gerðir farartækja

**SKORRI**  
SÉRFRÆÐINGAR Í RAFGEYMUM

Bíldshöfði 12 • 110 Rvk • 5771515 • skorri.is

**Bílabreytingar á skjön við reglur um gerðarviðurkenningu:**

# Lausatök yfirvalda

**Rætt við Snorra Konráðsson bifvélavirkjameistara um bíla-breytingar**



**„Hvað er þetta? Þetta á ekki heima í almennri umferð,“ sagði Jean Todt forseti FIA og fyrrum stjórnandi Formúlu 1 keppnisliðs Ferrari, þegar hann kom í heimsókn til FÍB sl. vor.**

Orðin féllu þegar honum varð litið út um glugga og sá þá stóran breyttan jeppa á bílastæði fyrir utan bælistöðvar FÍB í Borgartúninu. Hann spurði hvaða farartæki þetta væri og til hvers. Þegar honum hafði verið sagt það lýsti hann þeirri skoðun sinni að breytti risajepinn ætti alls ekki heima í almennri umferð, ekki frekar en skriðdrekki eða önnur sérhæfð farartæki. Þessa skoðun ítrekaði svo Todt í samtali við Forseta Íslands á Bessastöð-um síðar þennan sama dag.

**Hversvegna?**

„Það eru ýmsir þættir í þessu, bæði áþreifanlegir og félagslegir. Hinir félagslegu líta að atrið-um eins og hvernig hófst þetta? Hverjir réðu ferðinni? Hversvegna var þetta leyft? o.s.frv,“ segir Snorri Konráðsson bifvélavirkjameistari í samtali við FÍB blaðið.

„Það sem er áþreifanlegt í þessu er það að þegar bíll er fluttur inn skal hann hafa hlotið sérstaka gerðarviðurkenningu. Með réttu á breyttur bíll að missa gerðarviðurkenninguna og þar með að falla úr ábyrgð framleiðandans. Gerðarviðurkenningin segir til um það að bíllinn standist ákveðnar kröfur um uppbyggingu og öryggi og hvaðeina. Bílar sem hafa fengið þessa gerðarviðurkenningu mega vera hér á götunum.

En þá taka einhverjir og einhverjir að sér að gera grundvallarbreytingar á uppbyggingu bílsins hvað varðar hjóla- og stýrisbúnað, hembra og yfirbyggingu. Þegar bíll er framleiddur í

verksmiðju er það gert á grundvelli hönnunar og útreikninga. Síðan taka við víðtækar rannsóknir og tilraunir áður en bíllinn þykir nógu góður til að fara í fjöldaframleiðslu.

**Engir útreikningar**

Hér hefur það tíðkast lengi að einhverjir takast á hendur að breyta bílum sem áður hafa hlotið gerðarviðurkenningu. Gerðar eru róttækar breytingar á undirvagni, yfirbyggingu og ekki síst hjólabúnaði og jafnvel hemlum. Það fara ekki fram neindir útreikningar eða athuganir á því hvaða áhrif þetta hefur. Ekki er sýnt fram á það með útreikningum eða prófunum hvort t.d. höfuðdælan í hemlakerfinu og hemladæurnar í hjólunum hafi krafta til að mæta miklu meira vogaraflí vegna miklu stærri hjóla. Ekkert slíkt er athugað.

Ekkert er fundið að því að hemladiskar eru minnkaðir til að koma nýjum felgum fyrir. Það er ekkert sérstaklega skoðaðar suður þar sem búið er að breyta burðarvirki með því að logskera í burðarbita og bæta inn í þá. Ef hins vegar er verið að leggja stofnæðar fyrir hitaveitu er ekki hleypt vatni á þær fyrr en búið er að skoða rækilega og röntgenmynda allar suður. Samt eru þessar pípur ekkert á ferðinni heldur liggja þær grafnar í jörðu.

Menn eru að sjóða og breyta stýrisgangi fram og til baka án þess að það sé neitt athugað. Það eru ekki gerðar kröfur um að þeir sem eru að rafsjóða þetta kunni það yfirleitt. Þeir sem hins vegar sjóða saman hitaveiturörin áður nefndu þurfa fyrst að gangast undir sérstakt hæfnispróf og suðurnar þeirra röntgenmyndaðar.

**Engar undirakstursvarnir**

Í þessum breyttu bílum er heldur ekkert reynt að reikna út jafnvægispunktinn eftir að búið er að hækka þá. Þær stofnanir sem eiga að sjá um að bílar séu í samræmi við gerðarviðurkenningar verða beinlínis marklausar og hlægilegar. Ekki er óalgengt að maður keyri á eftir stórum amerískum pallbílum og sendibílum sem búið er að setja á 48 tommu hjólbarða.

Aftan undir slíkum bíl er hins vegar engin undirakstursvörn þannig að sá sem æki aftan

undir hann á venjulegum fólksbíl myndi trúlegast missa höfuðið. Hins vegar ef um er að ræða vörubíl sem kannski er miklu betur byggður en pallbílinn að þessu leyti, er skylt að setja undirakstursvörn aftan undir hann og hliðaráreks-ursvarnir.

Engar slíkar varnir virðist þurfa að setja á breyttu pallbíla og Econoline sendibíla meðan slíkt er skyldubúnaður á vörubílum. Hvernig í ósköpunum stendur á því?

Þetta er sérstaklega ámalisvert því að þessir breyttu risabílar geta farið yfir litla fólksbíla eins og ekkert sé og hvað með fólkið í þeim? Og litlu bílarnir eiga sér ekkert skjól þegar þeir eru keyrðir undir þessi tröll í árekstrum. Þetta rugl gerir eftirlitsstofnanir hreinlega hlægilegar og ómarktækar – og skattgreiðendur borga samt framfærslu þeirra. Það þurfa einfaldlega engin vísindaleg vinnubrögð og athuganir að vera á bak við allar þessar heimagerðu breytingar. Að minnsta kosti er ekki kallað eftir þeim.

**Rétt vinnubrögð**

Ég er ekki með þessu segja að ekki megi breyta bílum, en menn skulu gera þessar breytingar á sömu forsendum og bílar eru byggðir í upphafi í verksmiðjunni. Breyttur bíll þarf að hljóta nýja gerðarviðurkenningu áður en hann fæst skráður. Auk þess vitum við það og þekkj-um af samtölum við menn sem aka á breyttum jeppum að þeir tala ekki um hembra í bílunum sínum heldur um hægiur. Það er vegna hins aukna vogarafls á hemlana sem ég talaði um áðan. Hemlarnir ráða ekki við það.

**-Eiga ekki heima í almennri umferð- sagði Jean Todt**



Breyttur og mjög upphækkaður Ford Econoline. Engar undirakstursvarnir eins og skylt er að hafa á vörubílum.

En sem betur fer eru margir ökumenn það skynsamir að þeir taka tillit til þessa. Þeir vita um annmarkana. En hversvegna sleppur þetta samt í gegn um skoðun? Jú, það er vegna þess að á keflunum í skoðunarstofunum ná hemlarnir þeim hemlunarkrafti sem bílinn var byggður til að ná áður en honum var breytt og er í samræmi við gerðarviðurkenningu hans. En gallinn er bara sá að sá hemlunarkraftur er ekki lengur í nokkru samræmi við bíllinn eins og hann er orðinn eftir breytingarnar. Þetta er ekki lengur sami bíllinn. Hann er orðinn annar bíll.

**Þverbresturinn**

Þverbresturinn í kerfinu er sá að það skuli yfirleitt leyft að breyta bílum án rannsókna, prófana og viðurkenningar opinberra aðila á endurhönnun þeirra. Ég hef stundum verið beðinn að skoða breytta bíla því að eigendur fundu að þeir höguðu sér allt öðruvísi í akstri eftir breytingarnar. Ég hef séð ummerki þess hvernig menn hafa leyft sér að skera úr grindum bíla með logsuðutækjum. Ég hef séð rafsúður sem eru eins og hrúðurkarlar á stálinu og engin suða er gegnheil. Ég hef séð hvernig styrktarbitar hafa verið settir í grindur sem síðan hafa brotnað vegna þess að bitinn var ekki settur á réttan stað. Ég hef séð gjörslitna hjólbarða eftir skamma notkun og ekið á eftir breyttum jeppum sem eru nánast ókeyrandi á vissu hraðabili vegna skjálfta í stýri og framhjóllum.

Allt þetta leiðir til þeirrar niðurstöðu að allar breytingar sem gerðar eru á bílum eiga skilyrðislaust að lúta sömu lögmálum og gerðar eru í verksmiðjum um byggingu bíla. Það getur ekki verið annað en skynsamlegt. Það hafa orðið alvarleg slys og fólk farist. Að vísu orðu þau flest áður en sérstök slysarannsókn á breyttum bílum var tekin upp. Dæmi voru um að yfirbyggingar losnuðu af grindinni og hásingar og hjólabúnaður rifnaði undan.

En það kann að vera að óhöpp og slys gerist enn. Þau komist bara ekki í há mæli vegna þess að þau eiga sér stað á afskekktum stöðum utan alfaraleiða inni á hálendi. Vegna þess að lögregla kemur sjaldnast að óhöppum þar, fyrirfinnst lítið af opinberum gögnum um þessi slys og óhöpp.

En eins og ástandið í þessum breytingamálum er nú og lausatök yfirvalda, gæti virst sem það liggi beint við að leggja bara gerðarviðurkenningar bíla af og fara að flytja inn hvaða rusl sem er. Umræðan um þessi mál hefur verið sáralítill. Kannski er það vegna þess að það er ekki líklegt til vinsælda að setja takmarkanir og taumhald á menn.

En er það ekki einmitt hlutverk yfirvalda að grípa til aðgerða þótt þær kunni að vera óvinsælar hjá tilteknum hópum? En kannski er ástæða linkindarinnar í þessu sú að yfirvöldin sjálf aka um á stórum breyttum jeppum? Ég veit það ekki,“ segir Snorri Konráðsson að lokum.

# 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



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

**KÍKTU Á  
WWW.ISOLD.IS**
**OPIÐ 08:00 - 17:00**



## Er kominn tími til að endurnýja?

Hefur þú hugleitt að það gæti verið hagstæðara að skipta yfir í nýrri bíl? Notaðu reiknivélarnar á **ergo.is** til að bera saman mismunandi bílategundir. Nýttu þér svo niðurstöðurnar í leitinni að draumabílnum.

Reiknaðu með okkur á **ergo.is**



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



Vandaður frágangur á öllu og í engu sparað.



Rými í aftursæti er með ágætum.

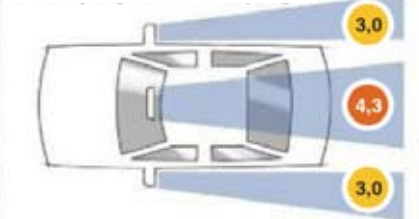


Afar rúmgott farangursrými og gott aðgengi.

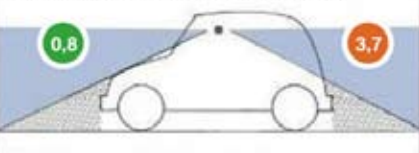
**Útsýn umhverfis bílinn**



**Sýn frá inni- og útspeglum**



**Útsýni fram og afturfyrir**



**Hvað þýða tölurnar og litirnir?**

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

# VW Passat EcoFuel

## - bíll ársins á Íslandi 2012



VW Passat í metan-útfærslu var á dögunum valinn Bíll ársins 2012 á Íslandi. Dómnefndin var skipuð blaðamönnum úr BÍBB (Bandalagi íslenskra bíla- blaðamanna) og hlaut Passatinn flest stig af þeim 25 bílum sem tilnefndir voru.

Bíllinn sem hér er til umfjöllunar var í Variant-útfærslu (skutubíll) og með hina byltingarkennda 1,4 lítra TSI vél frá Volkswagen, sem gengur bæði fyrir metangasi og hefðbundnu bensíni. Bíllinn er glæsilegur á að líta og heldur vöðvastæltari í útliti en forveri hans. Hönnunin er laus við dramatík og Passatinn fellur því vel inn í hina almennu umferð. Allt yfirbragð og umgengi um bílinn gefur til kynna gæði og vandvirkni.

**Vandaður frágangur**

Að innan er frágangur snyrtilegur. Lítið er um ódýr og hörð plastefni, en víða burstað ál, leður og plastefni með mjúka áferð. Hinu hefðbundna útvarpi er skipt út fyrir stóran snertiskjá sem er einfaldur og þægilegur í notkun. Hjólmtækin eru mjög góð og bjóða upp á iPod tengingu, líkt og í flestum nýjum bílum í dag. Miðstöðvarstillingar eru þar fyrir neðan á hefðbundnum stað.

Sætin eru svipuð og í gamla bílnum. Þau faðma ökumanninn vel að sér og veita mjög góðan stuðning í hliðum þökk sé þykkum og vel bólstruðum hliðarpúðum. Uppblásanlegur mjóbakspúði er einnig í ökumannssæti, en aðeins ökumannssætið hafði rafmagnsstillingar í reynsluakstursbílnum. Sætin eru klædd leðri og alcantara-efni á helstu álags- og slitstöðum.

Akstursstaðan er góð og auðstillanleg. Stýrið fellur vel í lófa og auðvelt að færa það fram og aftur, upp eða niður. Aftursætin voru einstaklega vel hönnuð og þótti undirrituðum rými og þægindi meiri í aftursætum fólksvagnsins samanborið við samkeppnisbíla í sama stærðarflokki. Nóg pláss er fyrir þrjú fullorðna og þökk sé stóru farangursrými kemst farangur allra með og meira til. Mjög skemmtilegur aukahlutur var í prufubílnum þ.e. gríðarstórt og opnanlegt víðsýnis (panorama) glerþak, og með því virðist bíllinn talsvert rýmri að innan.

Hin áður nefnda byltingarkennda 1,4 TSI vél skilar 150 hestöflum, sem er sami hestaflafjöldi og var í 2,0 FSI vél forverans, en nýja vélin skilar 240 NM af togi á meðan gamla FSI skilar einungis 200 NM. Ástæðan fyrir gífurlegum afköstum vélarinnar er samstarf beinnar innspýtingar og tveggja forþjappa (turbocharger og supercharger).

Vegna lítills slagrymis er hún jafnframt mjög umhverfisvæn, hvort sem keyrt er á bensíni eða metani, líkt og sést á meðfylgjandi töflu. Auk metantanksins er 31 lítra bensintankur, en skv. Volkswagen er hámarksdrægni á metangasinu 450 km og 430 km á bensíninu, sem tekur við þegar metangasið þrýtur.



Vélin í þessum stóra bíl er einungis 1,4 l að rúmtaki en mjög öflug engu að síður.



Nýi Passatinn er fyrirmyndar akstursbíl. Þægindin eru í fyrirrúmi, en þó er fjöðrunin nægilega stíf til að halda bílnum límdum við götuna í kröppum beygjum sem og á ójöfnum vegum. Gírskiptingar eru einnig silkimjúkar. Önnur kynslóð DSG sjálfskiptingarinnar hefur 7 gíra, í stað þeirra 6 sem voru í fyrstu kynslóðinni. Hlutföllin milli lægri gíranna eru styttri, en lengri á þeim hærrí. Það þýðir að bíllinn verður snarpari við t.d. framúrakstur, en lengri hlutföll hærrí gíranna tryggja hagkvæmari eldsneytisneyslu.

Við akstur á mól komu aksturseginnleikar ökumanni þægilega á óvart. Til viðbótar við vel stilltan undirvagn og ágætis dekk greip skriðvörninn inn í á hárréttum tíma. Ennfremur greip framdrifni fólksvagninn betur í laust yfirborðið en allnokkrir aldrifsbílar sem seldir eru í dag.

Nýi Passatinn er mjög góður bíll í alla staði og vegna undanþágu frá vörugjöldum er hann á frábæru verði. Vart er hægt að fá betur búinn bíl en Passatinn fyrir peninginn í dag. Grunnverð er frá 4.290.000 kr. skv. verðlista Heklu frá apríl 2011. Bíllinn sem notaður var í reynsluakstrinum er útbúinn sérstökum Highline-pakka og kostar því 4.780.000 kr.

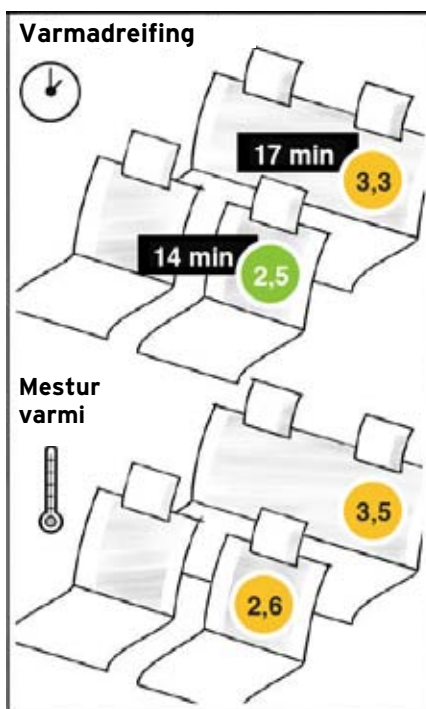
Innifalið í pakkanum eru 17" álfelgur í stað 16", tvískipt „Climatronic“ miðstöð, aðgerðastýri, leður- og alcantara-klæðning á sætum og áður nefnt vísýnis glerþak svo fátt eitt sé nefnt.

Að lokum ber að taka fram að VW Passat 1,4 TSI EcoFuel hlaut 138,5 stig af 150 mögulegum í vali á bíl ársins. Þar var tekið tillit til hönnunar, aksturseginnleika, öryggis, umhverfisþátta, rýmis og verðs.

*-Róbert Már Runólfsson*



Elgspróf ADAC fer þannig fram að ekið er milli keila á 90 km hraða. Með þessu er verið að líkja eftir því að verið sé að beygja framhá t.d. manneskju.



Hitunartími og varmadreifing úr 10 stiga frosti upp í 22 stiga hita.



Gott rými er í framsætum.



Eldsneytisgeymarnir eru sérstaklega hannaðir inn í burðarvirki bílsins.

### Í HNOTSKURN:

VW Passat Variant 1,4 TSI EcoFuel

Verð: Frá 4.290.000

Lengd/Breidd/Hæð í mm: 4771/1820/1516

Þyngd tilbúin til aksturs 1810 kg

Vél: 4 strokka metanvél, 1390 rúmsm.

Afl: 110 kW (150 hö)

Vinnsla: 220 Nm / 1500 sn. mín.

Gírkassi: 7 gíra sjálfskiptur DSG gírkassi

Drif: Framhjól

Viðbragð 0-100: 9,9 sek.

Hámarkshraði: 212 km/klst.

Eldsneytiseyðsla: 4,9 rúmm/100 km

CO2 útblástur: 119 g / km

Farangursrými: 465 / 900 lítrar

Drægi: metan 450 km - bensín 430 km

Þyngd kerru með hemlum 1500 kg

### NIÐURSTAÐA:

**+** Innanrými.  
Hagfelld verð





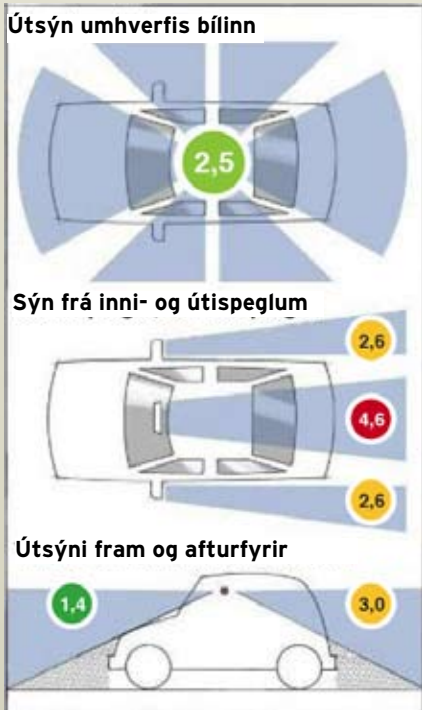
Þrjúgjá dyra fimm manna bíll. Eyðslan í reynsluakstrinum reyndist 4,2 í á hundraðið.



Skottið er 215 lítra, sem er í minna lagi. Skottið í VW Polo er td. 25 l stærra.



Stjórnstækjum og mælum er vel fyrir komið.



Sem sjá má af miðteikningunni er útsýni um ionnispeglinn aftur fyrir bílinn ekki gott. Það er vegna völdugra pósta milli aftur- og hliðarglugga.

**Hvað þýða tölurnar og litirnir?**

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



**Audi A1  
1,6 TDI**

Audi A1 er þrjúgjá dyra bíll í stærri smábílaflokki. Afþragðs akstursbíll.

Audi A1 er greinilega ætlað að etja kappi við Mini frá BMW (sem reyndar hefur aldrei verið á markaði hér á landi, svo merkilegt sem það er). Þetta er lífsstílsbíll eins og Mini og er ekki síst ætlað að höfða til yngra fólks.

A1 er bráðskemmtilegur í akstri. Fjöðrunin er stinn og sportleg og dísilvélin rokvinnur en er jafnframt afar neyslurönn á dýra olíudrop-ana. Allur frágangur á bílnum er afþragð og vandað í hvítetna til hans, ekki síst í innréttingum. Hann er að öllu leyti verðugur keppinautur bíla í flokki stærri smábíla sem í Evrópu eru aðallega Alfa MiTo og BMW Mini, en hvorugur þeirra er á markaði hér. Þá keppir hann einig við Skoda Fabia og dýrari gerðir VW Polo sem hann reyndar deilir grunnplötu og tæknibúnaði með að nokkru leyti. Í samanburði við Asíka bíla í sama stærðarflokki sem hér á landi fást nokkrir, má þó segja að staðalbúnaður í Asíubílnum sé ríkulegri.

A1 fæst vissulega með fjölbreyttum búnaði og kaupendum gefst sannarlega kostur á því að fá nýjan nánast klæðskerasaumaðan A1 eftir eigin óskum og þörfum, en það kostar talsvert. En burtséð frá því þá er vel vandað til hljóð-einangrunar og bíllinn því að mestu laus við vegdyn og vélarhljóð í akstri.

**Umgengni**

Inn- og útstig í framsæti er þægilegt og auðvelt enda er dyr stórar og opnast vel. A1 er eins og æði margir nútímabílar með lykillaust aðgengi. Það er semséð fjarstýringin sem opnar og lokar hurðalæsingum og þegar inn er komið og sest undir stýri er enginn kveikilás sjáanlegur. Nóg er að hafa lykilin/fjarstýringuna í vasanum og ýta á start/stop takka í mælaborðinu, þá fer bíllinn í gang og drepur á sér þegar ýtt er á takkann í ferðarlok.

Dálítið er það meira mál að koma sér í aftursætið í þessum þrjúgjá dyra eðalvagni, sérstaklega fyrir dúlitið stírða menn komna yfir

miðjan aldur. En það hjálpar manni þó að ekki bara hallast framsætisbakið fram á við heldur rennur allt sætið fram á við til að auðvelda inn- og útstigið.

Skottið, eða farangursgeymslan er minni en gengur og gerist í þessum flokki bíla, þó að Mini undanteknum. Það tekur 215 lítra en til samanburðar þá rúmar skottið í VW Polo 240 lítra, í Alfa Romeo MiTo 250 lítra og í Seat Ibiza 285 lítra. Aðgengi að skottinu í A1 er hins vegar ágætt. Þröskuldurinn inn í það er í 66 sm hæð frá jörðu og lágt fall af honum inn á gólfíð í rýminu. Botninn í skottinu er tvöfaldur: Þegar gólfinu er lyft upp blasir við einskonar kjallari undir. Hann er þó ekki nema fáeinir sentimetrar að dýpt og því vart fyrir annað en smádótt og lausahluti sem ágætt er að geyma þar svo ekki séu þeir á flakki um aðal farangursrýmið.

Undir stýri fer fátt milli mála. Öll stjórnstæki og mælur blasa við og er allt þar á sínum stað og takkar með skýrum merkingum og lýsast upp þegar bíllinn fer í gang. Stjórnrofar eru á stýrishjólinu til viðbótar við það að vera á sínum stað í mælaborðinu. Með þeim er hægt að kalla fram upplýsingar úr stjórnstölu bílsins og stilla hljómtæki og útvarp o.fl. Sjálft stýrishjólíð er stillanlegt á bæði hæðina og hversu langt frá bók ökomanns það skal vera.

Fótstigin í gólfinu eru góð og í rétttri fjarlægð hvert frá öðru þannig að lítil hætta er á að ruglast á þeim. Í dyraspjöldum eru haldarar fyrir flöskur og glös og taka þeir auðveldlega 1,5 lítra vatns- eða gosflöskur. Útispeglar eru með rafstillibúnaði og hitarar í þá eru ekki hluti af staðalbúnaði. Speglnir mættu að ósekju vera aðeins stærrir, í það minnsta sjónsvið þeirra.

Þegar ekið er af stað finnst stíflleiki fjöðrunarinnar glögg. Það er auðvitað með vilja gert, því að bílnum er ætlað að vera sportlegur og með pottþétta akstursegginleika og það er hann vissulega.



Elgspróf ADAC fer þannig fram að ekið er milli keila á 90 km hraða. Með þessu er verið að líkja eftir því að verið sé að beygja framhjá t.d. manneskju.





Lífstílsbíll sem er afar sparneytinn og mengunarléttur..

Sætin fram í eru afar góð og gerast óviða betri. Þetta eru sportsæti og eru þau stillanleg á allan hugsanlegan máta, þar með talið á hæðina. Þau veita góðan stuðning til hliðanna og við mjóhrygg og segja má að þetta séu sæti sem setið er í en ekki á. Aftursætin eru einnig góð, það er að segja fyrir tvo. Miðjan er varla við hæfi fullvaxins fólks.

Fimm girá girkassinn er léttur og nákvæmur í skiptingum. Girahlutföllin eru höfð þannig að fremur „langt“ er milli girá og ekki síst milli lægsta og hæsta girá. Að baki liggja sparnaðarsjónarmið. Vélin er stemmd þannig af að hámarksvinnsla hennar er við einungis 1500 snúninga.

Meiningin hefur greinlega verið að láta vélina vinna sem mest á rólegum snúningi í öllum akstri, hvort heldur er innan þéttbýlis, á vegum eða hraðbrautum. Þetta finnst greinilega þegar ekið er úti á vegi á þetta 90-100 km hraða. Þá er dísilvélin á þessum notalega lága snúningi í fimmta gir og eyðir sáralitlu. Svipaða sögu er að segja á 130 km hraða sem er sá hraði sem Þjóðverjar mæla með á hraðbrautum.

Og til að undirstrika lága eyðsluna og sparnaðinn fæst A1 með start-stopp búnaði. Reynsluakstursskýlinn var einmitt með búnaðinum. Hann virkar þannig að þegar stansað er t.d. við rautt umferðarljós og stigið á kúplinguna og tekið úr gir, þá slokknar á vélinni. Þegar svo gula ljósið kviknar, stígur ökumaður á kúplinguna og vélin hrekkur í gang um leið og bíllinn er alls ekkert seinni af stað en aðrir bílar án start-stopp búnaðar.

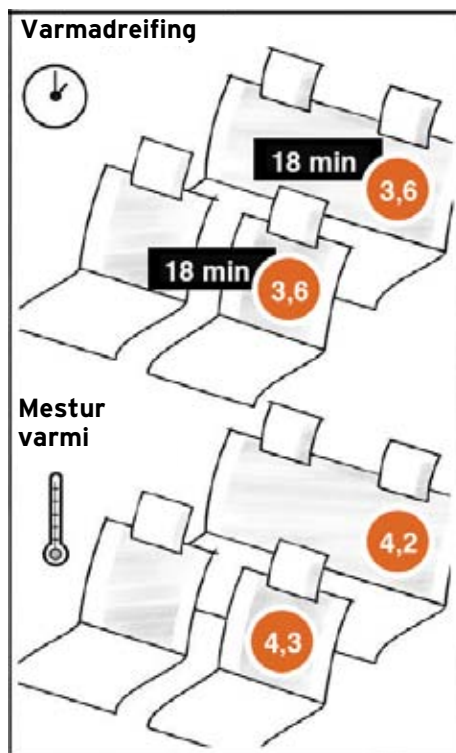
Í akstri er A1 einstaklega rásfastur, sama hver hraðinn svo sem er (innan löglegra marka auðvitað). Rásfestan og hljóðlátur aksturinn og viðstöðulaus svörin í stýris og hemla veita öku-manni góða öryggistilfinningu.

Það dregur heldur ekki úr henni að A1 er fimm stjörnu bíll í árekstursprófi EuroNCAP og í honum er allur nauðsynlegur og sjálfsagður öryggisbúnaður, þar með talið er ESC stöðugleikakerfi sem er staðalbúnaður. Í elgsprófinu, þar sem snöggbeygt er fram hjá hindrun á 90 km hraða svarar stýrið og ESC skrikvörnin eins og best verður á kosið eins og sjá má af

myndinni neðst á síðunni hér á undan. Fyrir elgsprófið fær A1 ágætiseinkunn sem sjá má.

Öryggi barnanna í bílnum er heldur ekki fyrir borð borið þótt að í sjálfu sér sé þriggja dyra lífstílsbíll kannski ekki fyrsti valkostur fjölskyldu með lítið eða lítil börn. Í miðju aftursætinu eru Isofix festingar fyrir barnastól. En einnig má auðvitað festa barnastól á venjulegan hátt með öryggisbeltinu í aftursætinu. Fyrir vernd barna fékk A1 ágæta útkomu og náði reyndar 79 prósentum þeirra stiga sem í boði eru fyrir þennan þátt í árekstursprófi EuroNCAP.

Okkar niðurstaða um þennan bíl er að öllu samanlögðu sú að þrátt fyrir að vera talsvert dýr miðað við smábíla í þessum flokki, þá fá áhugamenn um góða aksturseguleika mikið fyrir sinn snúð með því að fá sér Audi A1 - bíl sem jafnframt því að vera afbragð í akstri og aflmikill, er líka sérlega sparneytinn og umhverfismildur.



Hitunartími og varmadreifing úr 10 stiga frosti upp í 22ja stiga hita.



Til að komast í aftursætið þarf að halla framsætið fram á við, eins og fara gerir í þriggja dyra bíl. Þetta kostar dálitla fyrirhöfn. Rýmið í aftursæti er ágætt fyrir fólk allt að 1,75 á hæð. Í framsæti fer ágætlega um allt að tveggja metra háar manneskjur.



Fjögurra strokka dísilvélin er bæði hljóðlát og aflíð er fyllilega nægt.

**Í HNOTSKURN:**

Audi A1 1,6 TDI	Verð:	3.570.000
Lengd/Breidd/Hæð í mm:		3950/1740/1416
Þyngd tilbúin til aksturs		1215 kg
Vél:		4 strokka dísilvél, 1598 rúmsm.
Afl:		77 kW/105 ha/4400 sn. mín.
Vinnsla:		250 Nm / 1500 sn. mín.
Girkassi:		5 girá handskipting
Drif:		Framhjól
Viðbragð 0-100:		10,5 sek.
Hámarks hraði:		190 km/klst.
Eldsneytiseyðsla:		4,2 l/100 km í blönd. akstri
CO2 útblástur:		103 g / km
Farangursrými:		215 / 470 lítrar
Eldsneytisgeymir		45 lítrar
Þyngd kerru með hemlum		1200 kg

**NIÐURSTAÐA:**

- + Sparneytni og aksturseguleikar
- Staðalbúnaður full rýr.



Rými í aftursæti er þokkalegt. Ágætlega fer um fólk allt að 1,75 á hæð

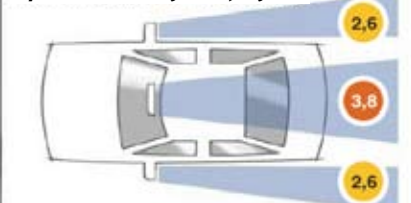


Vinnusæði ökumanns. Nokkuð stórkaralegur þessi miðjukassi í mælaborðinu. Vel fer um fólk í framsætunum, sem er allt að 1,85 m á hæð.

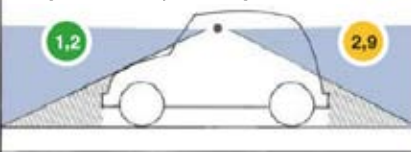
**Útsýn umhverfis bílinn**



**Sýn frá inni- og útispeglum**



**Útsýni fram og afturfyrir**



**Hvað þýða tölurnar og litirnir?**

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



# Nissan Micra 1,2

**Ný kynslóð smábílsins Nissan Micra er tekin að nema land á Íslandi. Næsta kynslóð var verulega ólík í útliti og má eiginlega segja að menn hafi horfið aftur til útlits kynslóðarinnar þar á undan.**

Sá bíll naut talsverðra vinsælda bæði hér á landi sem og annarsstaðar í Evrópu fyrir ýmsa kosti eins og lága bilanatíðni og ágæta endingu. Ef til vill vilja menn endurvefja forna frægd kynslóðar númer tvö með þessari nýju fjórðu kynslóðar Micru.

Eins og næst síðasta kynslóðin sem nýja Micran líkist svo mjög, er þessi fáanleg með fimm gíra handskiptingu eða þá stiglausri CVT sjálfskiptingu. Bensínvélina er svipuð að rúmtaki og fyrr, (reyndar ívið minni) og með einum strokknunum færri en í gamla daga - aðeins þriggja strokka.

Afl og vinnsla er alveg þolanlegt. Búast má þó við að einhverjir þurfi sinn tíma til að venjast samvinnu hinnar stiglausu sjálfskiptingar og þriggja strokka vélarinnar. Afhrásin er nefnilega þeirrar náttúru að leita alltaf uppi hagstæðasta snúningshraða vélarinnar miðað við álag. Vélin er því ekkert sérstaklega að snúast í takti við snúning hjólanna. Á hallalausum vegi snýst vélin kannski á rólegum snúningi en herðir á sér þegar byrjað er að klífa brekku. Eins ef tekið er hratt af stað til að ná upp umferðarhraða á sem skemmstum tíma fer vélin á hraðan aflsnúning strax og heldur honum meðan skiptingin sér um að auka hraða hjólanna. Þetta er ekki ósvipað og Toyota Prius gerir í akstri.

Við fyrstu sýn er Micra nokkuð álitlegur. Hann er fimm dyra og umgangur um hann því léttur og auðveldur. Í akstri er hann sömuleiðis ágætur. Hann er með góðum öryggisbúnaði og ESC stöðugleikakerfi er staðalbúnaður.

Micra fæst með talsvert mismunandi búnaði. Þannig fæst beinskipta útgáfan með eða án forþjöppu við vélina til að auka afl hennar. Þá er hægt að fá bílinn í mismunandi útfærslum og trúlega myndi mörgum þykja sú einfaldasta nokkuð hratt innréttuð. Í henni (sem nefnist

Visia) er aftursætisbakið t.d. heilt en ekki hægt að fella fram nema þá allt bakið í einu.

Helstu keppinautar Nissan Micra á íslenska bílamarkaðinum eru Ford Fiesta, Hyundai i20, Skoda Fabia, Suzuki Swift, Toyota Yaris og VW Polo.

**Þægindi**

Nissan Micra hefur ágæta fjöðrun. Hún jafnar vel út ósléttu undirlagi og gleypir flestar hraðahindranir auðveldlega. Bæði vegna hennar og þess hversu undirvagn bílsins er stinnur eru aksturseginnleikar að flestu leyti öruggir og góðir, eiginlega til fyrirmyndar. Rýmið í framsætunum er ágætt og bíllinn virkar breiðari og stærri kannski en búast mætti við.

Þrengra er hins vegar í aftursætinu og ef fólk er stórvaxnara en 1,75 m tekur að þrengjast um rými fyrir bæði höfuð og fætur.

Ökumannssætið er stillanlegt á hæðina auk venjulegra stillinga fyrir bakhalla, halla á setu og fjarlægð frá stýrinu. Bæði það og farþegasætið eru í góðu meðallagi og bæði mættu þau styðja betur við líkamann í snöggum beygjum.

Afl þriggja strokka 80 ha. vélarinnar er í meðallagi miðað við aðra bíla í sama flokki. Í sjálfskiptu útgáfunni tekur millihróðunin 60-100 km á klst 9,2 sekúndur. Ekki er örgrannt um að titringur frá vélina finnist inni í bílnum, sérstaklega á háum snúningi. Segja má þó að það sé ekkert sem ástæða er að kvarta sérstaklega undan.

**Rásfesta og veggrip**

Micra er mjög rásfastur og öruggur í akstri. Sé snöggbeygt óþyrmilega á fullri ferð svarar bíllinn því strax áreynslulaust og örugglega. Þetta sýnir sig í elgsprófinu en þar er Micra með bestu bilum. Hann er heldur ekki viðkvæmur fyrir því að rása undan sterkum hliðarvindi eða slitrásam í vegyfirborðinu þannig að aksturseginnleikar í heild eru öruggir og fyrirsjáanlegir.

Hemlunarvegalengd nauðhemlunar á 100 km hraða þar til bíllinn stöðvast er þó kannski í lengra lagi, eða 41 metri, sem er meðaltal 10 hemlunartilrauna. En hemlarnir virtust ná að kæla sig ágætlega og ekki hafa tilhneigingu til að ofhitna og hemlun þannig tapast.

Auðvitað skipta hjólbarðar miklu máli í



Fimm dyra bíll og umgengni létt og auðveld.



svona hemlunarprófun en hjólbarðar reynslu-akstursbilsins voru af tegundinni Bridgestone B250 81H af stærð 175/60R15 svo því sé haldið til haga.

### Öryggi

Nýja Nissan Micran er fimm stjörnu bíll. Það þýðir m.a. að ESC stöðugleikakerfi er staðalbúnaður. ESC er það sem kallast virkur öryggisbúnaður. Það þýðir að kerfið er búnaður sem hugsaður er til þess að koma í veg fyrir að slys verði. Af öðrum viskum öryggisbúnaði má nefna ABS læsivarða hemla og sjálfvirka hemlun sem grípur inn í aksturinn ef ökumanni yfirsést hætta framundan. Síðast-nefndi búnaðurinn var reyndar ekki til staðar í reynsluakstursbílunum.

Af hinum óvirka öryggisbúnaði eins og loftpúðum er það að segja að framí eru loftpúðar til verndar ökumanni og farþega bæði framan við þá og til hliðanna.

Vel er einnig fyrir öryggi barna séð, en bíllinn náði 79 prósentum þeirra stiga sem gefin eru fyrir þann þátt í árekstursprófum EuroNCAP. Isofix barnastólsfestingar eru í aftursæti og auk þess er hægt að aftengja loftpúðann framan við framsætið ef barnastól er komið fyrir í framsætinu. Galli er þó að ekki gengur að festa barnastól í miðju aftursætisins á hefðbundinn hátt með bílbeltinu, vegna þess að beltið dugar ekki til þess. Öðru máli gegnir hins vegar með aðalsætin afturí. Þar duga beltin fyllilega til þess að festa barnabílstól tryggilega.

### Búnaður

Ódýrasta útfærslan af Nissan Micra nefnist Visia. Hún er óneitanlega ansi hrá og það sem henni fylgir fyrir utan það allra nauðsynlegasta er í stórum dráttum útvarp með geislaspilara og tengi fyrir

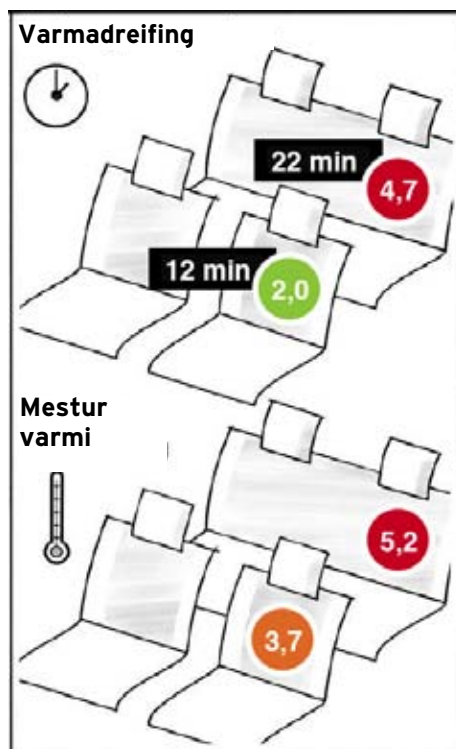


Elgspróf ADAC fer þannig fram að ekið er milli keilla á 90 km hraða. Með þessu er verið að líkja eftir því að verið sé að beygja framhjá t.d. manneskju.

MP3 spilara, rafdrifnar rúðuvindur í framhurðum, aksturstölv, hiti í framsætum, samlæsing m/fjarstýringu, Bluetooth símaþúnaður og stjórnþakkar fyrir hljómtækin í stýrinu.

Sjálfskipta gerðin sem við reynsluókum aðallega og nefnist Acenta er með vandaðri innréttingu, AC miðstöð/kælingu, skriðstilli, regnskynjara sem setur rúðupurrkurnar af stað. Þá eru undir honum 15 tommu álfelgur í stað 14 tommu stálfelganna undir Visia og margt fleira sem of langt er upp að telja hér.

En meginmálið er það að þessi nýja Micra er mun ásjálegri en næsta kynslóðin á undan var. Hún er með ágæta aksturseiginleika en finna mætti að því að eyðsla þriggja strokka vélarinnar er ef til vill í hærra lagi miðað við smábíl. (6,6 l). Þetta er bíll með gott notagildi. Þá er hann enn fremur öruggur fyrir þá sem í honum eru eins og fimm EuroNCAP stjörnur staðfesta.



Hitunartími og varmadreifing úr 10 stiga frosti upp í 22ja stiga hita.



Skottið tekur 215 lítra. Samanborið við aðra bíla í sama flokki er það í meðallagi. Afturhurðinn opnast vel. Galli er hins vegar að ekki skuli vera hægt að fella aftursætisbakið fram í tvönnu lagi.

### Í HNOTSKURN:

**Nissan Micra 1,2 CVT** Verð: Kr. 2.590.000

Lengd/Breidd/Hæð í mm: 3780/1875/1525

Þyngd tilbúin til aksturs 1015 kg

Vél: 3 str. bensínvél, 1198 rúm.sm.

Afl: 59 kW/80 hö/6000 sn. mín.

Vinnsla: 110 Nm /4000 sn./mín

Gírkassi: 5 gíra handskipting

Drif: Framhjól

Viðbragð 0-100: 14,5 sek.

Hámarkshraði: 161 km/klst.

Eldsneytiseyðsla: 6,6/100 km í bl. akstri

CO2 útblástur: 125 g / km

Farangursrými: 215 / 560 lítrar

Eldsneytisgeymir 451 lítri

Þyngd kerru með hemlum ? kg

### NIÐURSTAÐA:

**+** Aksturseiginleikar

**•** Bensíneyðsla

# Þjónustuauglýsingar FÍB

## BIFREIÐASKOÐUN

**Dekk og smur ehf.**  
Nesvegi 5  
340 Stykkishólmi  
Sími 438 1385

## Frumherji hf.

Hestshálsi 6-8 Reykjavík,  
Skeifunni (Grensásvegi 7)  
Reykjavík, Gylfafiöt 19, Graf-  
arvogi R.vík,  
Dalvegi 22, Kópavogi og  
Garðatorgi, Garðabæ.  
Sími 570 9090  
www.frumherji.is

## BÍLAFLUTNINGA- VAGNAR

Bifreiðaverkstæði  
Gunnars Valdimarssonar  
löjvöllum 3  
880 Kirkjubæjarklaustri  
Sími 487 4630  
Fax 487 4877  
Gsm 892 8663

## BÍLAHÚS

Bergstaðir - Bílahús Berg-  
staðastræti 6  
Sími: 411 3450

Kolaport - Bílahús við Seðla-  
banka Íslands  
Kalkofnsvegi 1 - 101 Reykjavík  
Sími: 411 3450

Ráðhúskjallari - Bílahús við  
Ráðhús Reykjavíkur  
Tjarnargötu 11 - 101 Reykjavík  
Sími: 411 3450

Stjórnuport - Bílahús  
Laugavegi  
Laugavegi 94 - 101 Reykjavík  
Sími: 411 3450

Traðarkot - Bílahús Hverf-  
isgötu  
Hverfisgötu 20 - 101 Reykjavík  
Sími: 411 3450

Vesturgata - Bílahús  
Vesturgötu 7 - 101 Reykjavík  
Sími: 411 3450

Vítatorg - Bílahús Skúlagötu/  
Vítastíg  
Lindargötu 61 - 101 Reykjavík  
Sími: 411 3450

## BÍLA-BARNASTÓLAR

Bílasmiðurinn hf.  
Bíldshöfða 16  
110 Reykjavík  
Sími 567 2330  
Fax 567 3844  
Recaro barnastólar  
www.bilasmidurinn.is

## BÍLALÆIGUR

Átak ehf. - Bílaleiga  
Smíðjuvegi 1  
200 Kópavogi  
Sími 554 6040  
Fax 554 6081  
atak@atak.is  
www.atak.is

Bílaleiga Flugleiða ehf.  
Sjá; www.hertz.is  
Sími 522 4400  
Fax 522 4401  
hertz@hertz.is  
www.hertz.is

## BÍLARÉTTINGAR OG BÍLARÉTTINGAR OG SPRAUTUN /TJÓNAMAT

Arctic trucks ehf.  
Klettshálsi 3

110 Reykjavík  
Sími 540 4900  
www.arctictrucks.is

A.B. skálinn ehf.  
Gagnheiði 11  
800 Selfossi  
Sími 482 2200

Bifreiðaverkstæði Gunnars  
Valdimarssonar  
löjvöllum 3  
880 Kirkjubæjarklaustri  
Sími 487 4630  
Fax 487 4877  
Gsm 892 8663

Bifreiðaverkstæði Jónasar  
Skemmuvegi 46, bleik gata  
200 Kópavogi  
Sími 557 1430

Bifreiðaverkstæði Kaupfélags  
Skaðfirðinga  
Hesteyri 2  
550 Sauðarkróki  
Sími 455 4570  
Fax 455 4571

Bifreiðaverkstæðið Baugsbót  
Frostagötu 1b  
600 Akureyri  
Sími 462 7033  
Fax 462 7032

Bifreiðaverkstæðið Pardus  
ehf.  
Suðurbraut  
565 Hofsósi  
Sími 453 7380  
BakvaktarSími 893 2881  
Búvélaverkstæði

Bílamálin Egilsstöðum ehf.  
Fagradalsbraut 21  
700 Egilsstöðum  
Sími 471 12005  
Fax 471 2035  
bilamalun700@simnet.is

Bílamálinin Lakkhúsið  
Smíðjuvegi 48  
200 Kópavogi  
Sími 567-0790  
Fax 567-0795  
www.lakkhusid.is

Bílanes - Grandanes ehf.  
Viðgerðir, réttingar og málnun  
Bygggöörðum 8  
170 Seltjarnarnesi  
Sími 561 1190  
GSM 899 2190  
bilanes@internet.is

Bílar og tjón ehf.  
Skemmuvegi 44m Bleik gata  
200 Kópavogi  
Sími 578 5070  
bilarogtjon@bilarogtjon.is  
www.bilarogtjon.is

Bílasprautun og réttingar  
Auðuns  
Nýbýlavegi 10  
200 Kópavogi  
Sími 554 2510  
Fax 564 2533  
www.bilasprautun.is

Bílasprautun og réttingar  
Hjartar  
Smíðjuvegi 56 rauð gata  
200 Kópavogi  
Sími 587 9020  
www.rettingar.is

Bílaverk ehf.  
Kaplahauni 10  
220 Hafnarfirði  
Sími 565 0708  
Fax 565 0708

Bílaverk BÁ ehf.  
Gagnheiði 3  
800 Selfossi  
Sími 482 2224

Fax 482 2354  
www.bilverkba.is  
5 stjörnu vottað verkstæði  
★★★★★

Bífstál ehf.  
Askalind 3  
201 Kópavogi  
Sími 564 4632  
Gsm 893 0532

G.B. tjónaviðgerðir ehf  
Draghálsi 8  
110 Reykjavík  
Sími 567 0690  
Netfang tjon@tjon.is  
www.tjon.is

Jeppasmiðjan ehf.  
Ljónsstöðum - Árborg  
801 Selfossi  
Sími 482 2858  
Fax 482 1004

Lakkskemman ehf.  
Skemmuvegi 30, blá gata  
200 Kópavogi  
Sími 557 4540

Nýsprautun ehf.  
Njarðarbraut 15  
260 Reykjanesbæ  
Sími 421 2999

Polyhúðun Akureyri  
Draupnisgötu 7m  
603 Akureyri  
Sími 462-6600  
polyak@simnet.is  
Sandblástur og duftlökkun

Réttingaverk ehf.  
Hamarshöfða 10  
110 Reykjavík  
Sími 567 4343

Réttingaverkstæði Jóa ehf.  
Dalvegi 16a  
202 Kópavogi  
Sími 564 5255  
Fax 564 5254  
rettjoa@rettjoa.is

Réttingaþjónustan ehf.  
Smíðjuvegi 40, gull gata  
200 Kópavogi  
Sími 557 6333  
Fax 587 0299  
rettingathjounstan@itn.is

Réttur - bílaréttingar  
Funahöfða 17  
108 Reykjavík  
Sími 587 6350  
Fax 587 6351  
www.rettur.net

Smáréttingar ehf. - Rétt-  
ingapjónusta  
Smíðjuvegi 36 gul gata  
200 Kópavogi  
Sími 588 4644 og 895 4644

Víkur-ós ehf.  
Bæjarflöt 6  
112 Reykjavík  
Sími 587 7760  
Fax 587 7761

## BÍLASMÍÐI OG BREYTINGAR

Bifreiðabyggingar sf.  
Tangarhöfða 5  
110 Reykjavík  
Sími 553 7730  
Bílaklæðningar og sætavið-  
gerðir

Bílaverk BÁ ehf.  
Gagnheiði 3  
800 Selfossi  
Sími 482 2224  
Fax 482 2354  
www.bilverkba.is  
5 stjörnu vottað verkstæði  
★★★★★

Jeppasmiðjan ehf.  
Ljónsstöðum - Árborg  
801 Selfossi  
Sími 482 2858  
Fax 482 1004  
BÍLASÖLUR

Bílver ehf.  
Innnesvegi 1  
300 Akranesi  
Sími 431 1985  
Honda - Peugeot

Bílaverkstæði Austurlands  
Miðási 2  
700 Egilsstöðum  
Sími 471 1436  
Nýir og notaðir

## BÍLAVARAHLUTIR

AB Varahlutir  
Bíldshöfða 18  
110 Reykjavík  
Sími 567 6020

Bifreiðaverkstæði Grafarvogs  
ehf. Gylfafiöt 24-30 112  
Reykjavík. Sími 577 4477  
Daewoo, Musso og Chevrolet  
þjónusta. Þjónustuaðilar fyrir  
Bílabúð Benna

Bifreiðaverkstæðið Pardus  
ehf. Suðurbraut, 565 Hofsósi  
Sími 453 7380. Bakvakt-  
arsími 893 2881. Búvélaverk-  
stæði.

E.T. ehf. - Einar og Tryggvi  
Klettagarðar 11  
104 Reykjavík  
Sími 568 1580  
Fax 568 0844  
www.et.is

Jeppahlutir  
Sími 555 6777  
Og Viðgerðir Tolla  
Sími 896 6517  
Íshellu 4  
221 Hafnarfirði

Kvikk þjónustan  
Bíldshöfða 18 bakhús  
105 Reykjavík  
Drangahrauni 1  
220 Hafnarfirði  
Sími 562 1075

Ljósboginn ehf.  
Bíldshöfða 14  
108 Reykjavík  
Sími 553 1244  
ljusboginn@simnet.is

Varahlutaverslunin Kistufell  
ehf.  
Brautarholti 16  
105 Reykjavík  
Sími 562 2104  
www.kistufell.is

## BÍLASTILLINGAR

Vélastilling sf.  
Auðbrekku 16  
200 Kópavogur  
Sími 554 3140  
Fax 564 4460  
Vélastillingar, tímareimar  
velastilling@simnet.is

## BÍLAVERKSTÆÐI

Bílhúsið ehf.  
Smíðjuvegi 60, rauð gata  
200 Kópavogi  
Sími 557 2540 og 554 6350  
www.bilhusid.is

Bifreiðaverkstæðið Baugsbót  
Frostagötu 1b  
600 Akureyri  
Sími 462 7033  
Fax 462 7032  
þjónusta fyrir Mercedes Benz

Bifreiðaverkstæðið Framrás  
ehf.  
Smíðjuvegi 17  
870 Vík  
Sími 487 1330 og 893 4630  
Fax 487 1460

Bifreiðaverkstæði Friðriks  
Ólafssonar  
Smíðjuvegi 22, græn gata  
200 Kópavogi  
Sími 567 7360  
Fax 557 7374  
www.bfo.is

Bifreiðaverkstæði Grafarvogs  
ehf  
Gylfafiöt 24-30  
112 Reykjavík  
Sími 577 4477  
Daewoo, Musso og Chevrolet  
þjónusta  
þjónustuaðilar fyrir Bílabúð  
Benna

Bifreiðaverkstæði Gunnars  
Valdimarssonar  
löjvöllum 3  
880 Kirkjubæjarklaustri  
Sími 487 4630  
Fax 487 4877  
Gsm 892 8663

Bifreiðaverkstæði Kaupfélags  
Skaðfirðinga  
Hesteyri 2  
550 Sauðarkróki  
Sími 455 4570  
Fax 455 4571

Bifreiðaverkstæðið Toppur  
Skemmuvegi 34  
200 Kópavogi  
Sími 557 9711  
Þjónustuverkstæði fyrir Niss-  
an og Subaru  
toppur@islandia.is

Bifreiðaverkstæðið Pardus  
ehf.  
Suðurbraut  
565 Hofsósi  
Sími 453 7380  
BakvaktarSími 893 2881  
Búvélaverkstæði

Bílvogur ehf.  
Auðbrekku 17, 200 Kópavogi  
Sími 564 1180. Fax 564 1153  
Allar almennar viðgerðir  
bilvogur@simnet.is  
Umboðsmaður fyrir Heklu.

Bílaverkstæði Austurlands  
Miðási 2  
700 Egilsstöðum  
Sími 471 1436

Bifreiðaverkstæði Friðriks  
Ólafssonar  
Smíðjuvegi 22, græn gata  
200 Kópavogi  
Sími 567 7360  
Fax 557 7374  
www.bfo.is

Bifreiðaverkstæðið Toppur  
Skemmuvegi 34  
200 Kópavogi  
Sími 557 9711  
Þjónustuverkstæði fyrir Niss-  
an og Subaru  
toppur@islandia.is

Bílanes - Grandanes ehf.  
Viðgerðir, réttingar og málnun  
Bygggöörðum 8  
170 Seltjarnarnesi  
Sími 561 1190  
GSM 899 2190  
bilanes@internet.is

Bílaþjónusta Péturs ehf.  
Vallholti 17  
800 Selfossi  
Sími 482 2050

# Bjónustuauglýsingar FÍB

Biljofur bifreiðaverkstæði ehf.  
Smíðjuvegi 34  
200 Kópavogi  
Sími 544 5151  
Fax 564 2083  
biljofur@biljofur.is

Bífstál ehf.  
Askalind 3  
201 Kópavogi  
Sími 564 4632  
Gsm 893 0532

Bílver ehf.  
Innesvegi 1  
300 Akranesi  
Sími 431 1985  
Honda - Peugeot

Fjallabílar - Stál og stansar ehf.  
Vagnhöfða 7  
110 Reykjavík  
Sími 517 5000  
Hemlaviðgerðir - Renniverk-  
stæði

Hjólbarðaverkstæði Sigurjóns  
Hátúni 2a  
105 Reykjavík  
Sími 551 5508

Jeppasmíðjan ehf.  
Ljónsstöðum - Árborg  
Sími 482 2858  
Fax 482 1004

Nýsprautun ehf.  
Njarðarbraut 15  
260 Reykjanesbæ  
Sími 421 2999

Pústþjónusta Bjarkars  
Hrannargötu 3 box 76  
230 Reykjanesbær  
Sími 4213003  
Sími á dráttarbilnum er  
892 3774

Rafstilling ehf.  
Dugguvogi 23  
104 Reykjavík  
Sími 581 4991  
Fax 581 4981  
www.rafstilling.is

Réttingaþjónustan ehf.  
Smíðjuvegi 40, gull gata  
200 Kópavogi  
Sími 557 6333  
Fax 587 0299  
rettingathjounstan@itn.is

Stimpill ehf.  
Akralind 9  
201 Kópavogi  
Sími 564 1268  
Þjónusta fyrir Renault, Hyundai,  
Land Rover og BMW

Vélastilling sf.  
Auðbrekku 16  
200 Kópavogur  
Sími 554 3140  
Fax 564 4460  
Vélastillingar, tímareimar  
velastilling@simnet.is

Vélrás Bifreiða- og vélaverk-  
stæði  
Vagnhöfða 5  
110 Reykjavík  
Sími 577 6670  
velras@velras.is

## BÍLAPJÓNUSTUR

Bílaþjónusta Péturs ehf.  
Vallholti 17  
800 Selfossi  
Sími 482 2050

## BÍLRÚÐUR OG ÍSETNINGAR

Bílverk B.A. ehf.  
Gagnheiði 3  
800 Selfossi  
Sími 482 2224

Fax 482 2354  
www.bilverkba.is  
5 stjörnu vottað verkstæði  
★★★★★

Jeppasmíðjan ehf.  
Ljónsstöðum - Árborg  
801 Selfossi  
Sími 482 2858  
Fax 482 1004

Nýsprautun ehf.  
Njarðarbraut 15  
260 Reykjanesbæ  
Sími 421 2999

## BÍLSKÚRSHURÐIR OG OPN- ARAR

Glófaxi ehf. blikksmiðja  
Ármúla 42  
108 Reykjavík  
Sími 581 2900  
Fax 588 8336  
www.glofaxi.is

Héðinn  
Gjáhelli 4  
221 Hafnarfjörður  
Sími 569 2100

## BÓN- OG ÞVOTTASTÖÐVAR

Bílaþvottastöðin Löður ehf.  
Bæjarflöt 2  
201 Kópavogi  
Sími 544 4540

Smur- bón og dekkjaþjónustan  
sf. Sætúni 4  
105 Reykjavík  
Sími 562 6066  
Fax 562 6038

## FELGUR

Ljósboginn ehf  
Bíldshöfða 14  
110 Reykjavík  
Sími 553 1244  
ljusboginn@simnet.is

## HEMLAHLUTIR OG ÞJÓNUSTA

Kvikk þjónustan  
Bíldshöfða 18 bakhús  
105 Reykjavík  
Drangahrauni 1  
220 Hafnarfirði  
Sími 562 1075

Stilling hf.  
Kletthálsi 5  
110 Reykjavík  
Sími 520 8000  
www.stilling.is

## HEMLAVIÐGERÐIR

Bílaverkstæði Högna  
Trönuhrauni 2  
220 Hafnarfirði  
Sími 555 2622  
Bíla- og bremsuviðgerðir -  
Hjólstillingar

## HILLUKERFI

Ísold ehf., hillukerfi  
Nethyl 3  
110 Reykjavík  
Sími 535 3600  
isold@isold.is

## HJÓLBARÐAR OG ÞJÓNUSTA

Bifreiðaverkstæði Gunnars  
Valdimarssonar  
Íðjuvöllum 3  
880 Kirkjubæjarklaustri  
Sími 487 4630  
Fax 487 4877  
Gsm 892 8663

Bifreiðaverkstæði Kaupfélags  
Skaugfirðinga  
Hesteyri 2  
550 Sauðarkróki

Sími 455 4570  
Fax 455 4571

Bifreiðaverkstæðið Pardus ehf.  
Suðurbraut  
565 Hofsósi  
Sími 453 7380  
BakvaktarSími 893 2881  
Búvélaverkstæði

Bílaverkstæði Austurlands  
Miðasi 2  
700 Egilsstöðum  
Sími 471 1436

Bílvogur ehf.  
Auðbrekku 17  
200 Kópavogi  
Sími 564 1180  
Fax 564 1153  
bilvogur@simnet.is  
Umboðsmaður fyrir Heklu.

Dekk og smur ehf.  
Nesvegi 5  
340 Stykkishólmi  
Sími 438 1385

Dekkjahöllin  
Skeifan 5  
108 Reykjavík  
Sími 581 3002  
Draupnisgata 5  
600 Akureyri  
Sími 462 3002  
Þverklettar 1  
Sími 471 2002  
www.dekkjahollin.is

Hjólbarðaverkstæði Sigurjóns  
Hátúni 2a  
105 Reykjavík  
Sími 551 5508

Nýsprautun ehf.  
Njarðarbraut 15  
260 Reykjanesbæ  
Sími 421 2999

## HJÓLASTILLINGAR

Bifreiðaverkstæðið Baugsbót  
Frostagötu 1b  
600 Akureyri  
Sími 462 7033  
Fax 462 7032  
þjónusta fyrir Mercedes Benz

Bifreiðaverkstæðið Framrás  
ehf.  
Smíðjuvegi 17  
870 Vík  
Sími 487 1330 og 893 4630  
Fax 487 1460

Hjólbarðaverkstæði Sigurjóns  
Hátúni 2a  
105 Reykjavík  
Sími 551 5508

Hjólbarðaverkstæði Grafarvog  
Gylfaflöt 3, 112 Reykjavík  
Sími 567 4468  
Daewoo, Musso og Chevrolet  
þjónusta  
þjónustuaðilar fyrir Bílabúð  
Benna

Smur- bón og dekkjaþjónustan  
sf.  
Sætúni 4  
105 Reykjavík  
Sími 562 6066  
Fax 562 6038

Smur og dekkjaþjónusta  
Aðalstræti 3  
450 Patreksfirði  
Sími 456 1144

Smur- og viðgerðarþjónustan  
ehf.  
Hyrjarhöfða 8  
110 Reykjavík  
Sími 567 9555

Sólning hf.  
Smíðjuvegi 68-70

200 Kópavogi  
Sími 544 5000  
Fax 554 5554

Sólning Njarðvík  
Fitjabraut 12  
260 Reykjanesbæ  
Sími 421 1399

Sólning Selfossi  
Austurvegi 58  
800 Selfoss  
Sími 482 2722

## JEPPAVARAHLUTIR

Fjallabílar - Stál og stansar ehf.  
Vagnhöfða 7  
110 Reykjavík  
Sími 517 5000  
Hemlaviðgerðir - Renniverk-  
stæði

Jeppahlutir  
Sími 555 6777  
Og Viðgerðir Tolla  
Sími 896 6517  
Íshellu 4  
221 Hafnarfirði

## KERRUR OG DRÁTTARBEISLI

Fjallabílar - Stál og stansar ehf.  
Vagnhöfða 7, 110 Reykjavík  
Sími 517 5000  
Hemlaviðgerðir - Renniverk-  
stæði

## KRANABÍLAR OG LYFTARAR

Bifreiðastöð Þ.Þ.Þ. ehf.  
Dalbraut 6, 300 Akranesi  
Sími 431 1500  
Fax 431 1612

## LÁSASMIÐIR, LYKLAR OG ÞJÓNUSTA

Neyðarþjónustan  
lykla- og lásasmíður  
Laugavegi 168, 105 Reykjavík  
Sími 562 5213  
Neyðarþjónusta 893 1820

## PÚSTÞJÓNUSTA

Kvikk þjónustan  
Bíldshöfða 18 bakhús, 105  
Reykjavík  
Drangahrauni 1  
220 Hafnarfirði  
Sími 562 1075

Pústþjónusta Bjarkars  
Hrannargötu 3 box 76  
230 Reykjanesbær  
Sími 4213003  
Sími á dráttarbilnum er  
892 3774

## RAFGEYMAR OG ÞJÓNUSTA

Rafgeymasalan ehf.  
Dalshrauni 17, 220 Hafnarfirði  
Sími 565 4060

Pólar hf.  
Kringlunni 6, 103 Reykjavík  
Sími 561 8401  
Fax 561 8403

Rafstilling ehf.  
Dugguvogi 23, 104 Reykjavík  
Sími 581 4991  
Fax 581 4981  
www.rafstilling.is

Skorri ehf.  
Bíldshöfða 12, 110 Reykjavík  
Sími 577 1515  
Fax 577 1517  
www.skorri.is

## SENDI- OG FLUTNINGABÍLAR

Bifreiðastöð Þ.Þ.Þ. ehf.  
Dalbraut 6, 300 Akranesi  
Sími 431 1500

Fax 431 1612

## SJÁLFSKIPTIVÍÐGERÐIR

Stimpill ehf.  
Akralind 9, 201 Kópavogi  
Sími 564 1268  
Þjónusta fyrir Renault, Hyundai,  
Land Rover og BMW

## SMURSTÖÐVAR

Bílhúsið ehf.  
Smíðjuvegi 60, rauð gata  
200 Kópavogi  
Sími 557 2540 og 554 6350  
www.bilhusid.is

Dekk og smur ehf.  
Nesvegi 5, 340 Stykkishólmi  
Sími 438 1385

Smur 54 ehf.  
Bæjarhrauni 6, 220 Hafnarfirði  
Sími 550 0330  
Smáviðgerða þjónusta

Smur og dekkjaþjónusta  
Aðalstræti 3, 450 Patreksfirði  
Sími 456 1144

Smur- bón og dekkjaþjónustan  
sf. Sætúni 4, 105 Reykjavík  
Sími 562 6066  
Fax 562 6038

Smur- og viðgerðarþjónustan  
ehf.  
Hyrjarhöfða 8, 110 Reykjavík  
Sími 567 9555

Smurstöðin ehf.  
Dalvegi 16a, 201 Kópavogi  
Sími 554 3430

Smurstöðin Fosshálsi  
Fosshálsi 1, 110 Reykjavík  
Sími 567 3545

Smurstöðin Klöpp ehf.  
Vegmúla 4,, 108 Reykjavík  
Sími 553 0440

Smurstöðin Akranesi  
Smíðjuvöllum 2, 300 Akranesi  
Sími 431 2445

Stimpill ehf.  
Akralind 9, 201 Kópavogi  
Sími 564 1268  
Þjónusta fyrir Renault, Hyundai

## VERSLUN - HEILDVERSLUN

Bílalakk ehf.  
Laufbrekku 26, neðri hæð  
Dalbrekku megin, 200 Kópavogi  
Sími 557 9900  
Fax 557 9901  
bilalakk@bilalakk.is  
Verslun og þjónusta.

Bílasmiðurinn hf.  
Bíldshöfða 16, 110 Reykjavík  
Sími 567 2330  
Fax 567 3844  
Recaro barnastólar  
www.bilasmidurinn.is

Þjónustumiðstöðin Vegamót  
Vegamótum, 311 Borgarnesi  
Sími 435-6690

## ÖKUKENNSLA

Ökukennsla  
Sigurðar Þorsteinssonar  
Bollasmára 8, 201 Kópavogi  
Sími 554 4149  
Gsm 898 2768

## Síðasta Victorían

- 32 ára tímabíli bílasögunnar lýkur



Ford Crown Victoria. Vinsæll vinnuhestur lögreglu og leigubílstjóra hverfur af sjónarsviðinu eftir 32 ár. Síðasti bíllinn rann af færbandi St. Thomas samsetningarverksmiðju Ford í Ontario í Kanada þann 15. september sl.

Þann 15. sept. sl. kl. 12.30 að staðartíma lauk 32 ára tímabili í bílasögunni þegar lokið var við að byggja síðasta Ford Crown Victoria bíllinn í St. Thomas samsetningarverksmiðjunni í Ontario í Kanada. Þessi stóri, þungi og rammgerði vinnuhestur lögreglu, leigubílstjóra og annarra atvinnubílstjóra hefur runnið sitt skeið á enda.

Crown Victoria var alla tíð byggður á gamaldags og sumir segja góðan máta. Það fór þannig fram í grófum dráttum að burðarvirkið var öflug og þung stigalaga stálgrind. Við hana aftan- og meðanverða var festur heill afturöxull sem lengi fjaðraði á tveimur blaðfjöðrum og síðar gormum. Stór V8 mótör og sjálfskipting var skrúfaður í framanverða grindina ásamt framhjólum, síðan kom hjóla- og stýrisbúnadurinn í heilu lagi og var skrúfaður fastur undir grindina framanverða og loks kom yfirbygging sem skrúfuð var ofan á burðargrindina og þar með var fætt eitt stykki Ford Crown Victoria, einfaldur og sterkur vinnubjarkur sem margir munu efalaust sakna.

Síðustu þrjú árin var Crown Victoria einvörðungu byggð til að uppfylla pantanir frá bandarískum lögregluembættum, leigubílstjórum og leigubílaútgerðaraðilum. Bíllinn var nefnilega tekinn út af almennum markaði árið 2008.

Gerðarheitið Crown Victoria kom fyrst fram árið 1955. Crown Victoria í núverandi mynd kom svo fram árið 1979 og hefur undirvagninn að mestu verið sá sami allar götur síðan og er þar með langlífasti undirvagn í bandarískri bílasögu. Tvisvar á þessum 32 árum hafa verið gerðar breytingar á yfirbyggingu, sú síðari árið 1992. Síðan þá hafa breytingar einungis verið smávegilegar útlitsbreytingar.

Ford Crown Victoria Police Interceptor hefur alla tíð verið sérstaklega byggður sem lögreglubíll og sérstyrktur og frágenginn á ýmsa vegu til að þola sitt af hverju. Bandarískir lögreglumenn hafa margir tekið miklu ástföstri við bíllinn og sagt er að fjöldi lögregluembættu víðs vegar um Bandaríkin hafi undanfarnir „hamstrað“ Crown Victoria bíla.

## Dacia bílabúð á Netinu

-fyrsta vefverslunin fyrir Daciabíla opnuð á Ítalíu



Dacia Sandero Amiance Online

**Þann 16. september var opnuð nokkuð sérstök vefverslun. Vefverslun þessi er eingöngu með nýja bíla af gerðinni Dacia.**

Dacia er rúmenskt bílaframleiðslufyrirtæki alfarið í eigu Renault. Samkvæmt frétt frá Renault er þetta fyrsta vefverslunin af mörgum og er hún á Ítalíu og er slóðin [www.dacia.it/dacia-store](http://www.dacia.it/dacia-store). Síðarmeir verða svo fleiri slíkar Dacia vefverslanir opnaðar í hverju landinu af öðru.

Dacia vefverslanirnar verða einfaldar og auðveldar í notkun að því er segir í frétt frá Renault. Kaupendur bílanna geta gengið frá öllu varðandi bílinn á netinu, það er að segja hvernig bíllinn verður búinn og hvernig hann verður á litinn, o.s.frv. Tveir litir verða sérstaklega í boði í netverslunum sem ekki verða í boði hjá almennum söluumboðum. Þegar svo kaupandi hefur valið bíllinn sinn og sett hann saman í vefversluninni og gengið frá fyrstu greiðslu og tryggingum fær hann bíllinn afhentan í næsta söluumboði eftir tilsettan tíma.

Segja má að Dacia bílarnir séu einskonar ódýrari og einfaldari gerðir Renault bíla og þótt vissulega séu valkostir í búnaði, litum og vélagerðum o.fl. Þannig verða sérstakar „Netgerðir“ Daciabíla í boði í netverslunum. Þessar sérstöku „Netgerðir“ verða hins vegar alls ekki dýrari en sömu gerðir hjá söluumboðum Dacia, jafnvel þótt þær verði betur búnar að ýmsu leyti. Verðið verður áfram lágt, segir í fréttatilkynningunni frá Renault. „Við verðum áfram trú hugsjónum okkar um lágt verð, gæði og áreiðanleika og skynsemi. Enn á ný munum við umbylta bilamarkaðinum. Í þetta skiptið með því að bjóða þeim fjölmörgu sem

handgengnir eru Netinu, bifreiðar til sölu á þeim vettvangi og um leið nýta þá miklu kosti sem því fylgja í þágu kaupendanna,“ segir síðan orðrétt.

Það er ekki tilviljun að fyrsta Dacia Netverslunin er opnuð á Ítalíu því að Dacia bílar eru mjög vinsælir og útbreiddir þar, með 2,1 prósent markaðshlutdeild sem fer ört vaxandi. Kaupin í vefversluninni fara þannig fram að þegar búíð er að velja bíllinn, lit og búnað hans, er valið Dacia-söluumboð. Því næst eru valdir greiðslumöguleikar og fyrsta afborgun greidd. Netverslunin er þannig á öðrum þræði póntunarþjónusta. Verksmiðjunni í Rúmeníu berst því næst póntunin og setur bíllinn saman samkvæmt henni. Þegar bíllinn er fullbyggður er hann sendur til þess söluumboðs sem kaupandi hefur valið.

En meðan á samsetningu bílsins stendur er ítrekað haft samband við kaupanda um hvað gert hefur verið, hvar bíllinn er staddur í framleiðsluferlinu og hvort hann er eins og um var beðið að öllu leyti. Þegar svo hið fyrirfram valda söluumboð afhendir bíllinn greiðir kaupandinn lokagreiðsluna þar. Eftir það hefur söluumboðið reglulega samband við kaupandann um viðhald og meðferð bílsins, skoðun á honum á ábyrgðartíma og annað sem viðkemur honum.

Í fyrstu Dacia vefversluninni verða sérstakar vefútgáfur í boði sem opnunartilboð. Það er a) Dacia Sandero Ambiance Online með 1.2l 75 ha. bensínvél. Í bílnum eru hljómtæki með geisladiska- og MP3 spilurum, AC-miðstöð/kæling, perluhvitt sæta- og innréttingaáklæði og hálfvagnsætt þak úr koltrefjaefni. b) Dacia Sandero Stepway Online með 1.5 DCI 90 hp DPF dísilvél. Hann er með svipaðri innréttingu og innri búnaði en með toppbogum að auki.



FÍB aðild er ódýrari en þú heldur!



Félag íslenskra bifreiðaeigenda  
**Félagsskírteini**  
Membership Card  
Icelandic Automobile Association

ARC Europe  
Show your Card!

Aðeins 16 kr. á dag  
eða 5.820 kr. á ári.

FÍB nr.

Dekkjaaðstoð - Startaðstoð - Bensínaðstoð - Tækniráðgjöf - Lögfræðiráðgjöf - Hagsmunagæsla  
Þétt afsláttarnet innan sem utanlands - 6 kr. afsláttur af eldsneyti - FÍB blaðið og margt fleira...

Þú getur sótt um aðild á [www.fib.is](http://www.fib.is) eða í síma 414-9999

#### Gray Line

Útsýnisstrætisvagn sem fer áhugaverðustu staði New York. 10% afsláttur.  
[www.grayline.com](http://www.grayline.com)

#### Hard Rock Cafe

10% afsláttur af mat og óáfengum drykkjum.  
[www.hardrock.com](http://www.hardrock.com)

#### South Street Seaport Museum

Skemmtilegt sjóminjasafn fyrir alla fjölskylduna. 2\$ afsláttur af aðgangseyri.  
[www.southstreetseaportmuseum.org](http://www.southstreetseaportmuseum.org)

#### Ripley's Believe It or Not!

Safn með ótrúlegum hlutum. 4\$ afsláttur af aðgangseyri.  
[www.ripleysnewyork.com](http://www.ripleysnewyork.com)

#### New York & Company

Tískuhús, 15% afsláttur af fötum, fylgihlutum og snyrtivörum.  
[www.nyandcompany.com](http://www.nyandcompany.com)

#### Madame Tussaud's

Vaxmyndasafnið fræga í hjarta New York. 15% afsláttur af aðgangseyri.  
[www.nycwax.com](http://www.nycwax.com)

#### The Bronx Zoo

Dýragarðurinn er opin allt árið um kring, með yfir 4000 dýrum. 25% afsláttur af afgangseyri.  
[www.bronxzoo.org](http://www.bronxzoo.org)

#### Circle Line Sightseeing Cruises

15% afsláttur af siglingu um Manhattan og New York höfn.  
[www.circleline42.com](http://www.circleline42.com)

#### Guggenheim Museum

Listu og menningarsafn. 3\$ afsláttur af aðgangseyri.  
[www.guggenheim.org](http://www.guggenheim.org)

#### Perle Vision

Gleraunnaverslun. 10 - 30% afsláttur af gleraugum og fylgihlutum.  
[www.pearlevision.com](http://www.pearlevision.com)

- Hvert sem þú ætlar - mundu eftir félagsskírteininu  
- Minnum á mánaðarleg sértíloð Show your Card! á [www.fib.is](http://www.fib.is)  
Allar nánari upplýsingar er að finna á [www.fib.is](http://www.fib.is), eða í síma 414 9999.

Show your Card!  
NEW YORK



Félagsmenn hafa aðgang að Trip Tik USA vegvísir inná [www.fib.is](http://www.fib.is), þar er að finna afslætti, hótél, veitingahús, áhugaverða staði og fleira



**NÝTT**

# Philips bílaperur X-treme Vision +100%

Allt að 80% af umferðaslysum verða í slæmri birtu og vondum veðrum.

Philips X-treme Power hefur verið valin besta bílaperan af fagttimaritum í þrjú ár.

Philips X-treme Vision peran er ný og sú bjartasta á markaðinum.

Philips X-treme Vision +100% bílaperurnar gefa tvöfalt meiri birtu á vegum en venjulegar perur. Þú sérð tvöfalt betur í myrkri og þreytist síður.

Philips X-treme Vision er framleidd samkvæmt evrópustöðlum.

Allir helstu bílaframleiðendur hafa valið Philips bílaperur síðan 1914.

Þú ert öruggari með nýju X-treme bílaperunum frá Philips.



[www.xv-morelight.com](http://www.xv-morelight.com)

**PHILIPS**

sense and simplicity

 **Stilling**

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