



REYNSLUAKSTUR: VW Passat, Suzuki Swift, Skoda Octavia og Mercedes Benz A-150



MÓTORHJÓL: mannréttindi og öryggi



PININFARINA: 75 ára saga hönnunar og sérsmiði



SUMARDEKKIN 2005: sjaldan verið öruggari



Pungaskatturinn af frá 1. júlí:

Dísilolían dýrari en bensínið

EuroRAP – öryggismat

Íslensku vegirnir stjörnumerktir

Leiðari:

Slysin eru ekki sjálfsögð

Það er ekkert sjálf-sagt mál að umferðin sé hættuleg – við hvorki þurfum né eigum að sætta okkur við það. Umferðin snýst nefnilega ekki um líf. Hún snýst um hreyfanleika, að komast á milli áfangastaða án þess að því fylgi einhver



Árni Sigfússon

sérstök vá. Hreyfanleikinn er ekki og á ekki að vera eins og að aka inn í orrustu á hverjum einasta degi þar sem undir hæl-inn er lagt hvort maður kemst af, örkumlast eða sleppur nokkurn veginn heill.

Við Íslendingar þekkjum orðatiltækið „Hafið gaf – hafið tók“. Í sjávarplássum til forna gat jaðrað við að sjóslys þætti ásættanlegur fylgifyiskur áhættunnar sem fylgdi því að vera sjómaður. En svo kom að góðu fólki fannst nóg komið. Það var tekið myndarlega á málum og sjóslysum hefur fækkað stórlega. Þegar sjóslys verða er krafist skýrri upplýsinga um orsakir og hvernig verði komið í veg fyrir að slíkt endurtaki sig?

Sama er með flugið. Það er stórfrétt ef slys verður í flugi. Almennungur og fjölmiðlar spyrja hinna sígildu spurninga: Hvað gerðist? Hvar? Hvenær? Hversvegna? Og hvað svo?

Við erum löngu hætt að sætta okkur við það að slys á sjó og slys í flugi séu sjálf-sagður fylgifyiskur þess að fljúga eða sigla. Við myndum alls ekki sætta okkur við að 40 sæta vél í innanlandsflugi, full af fólki, færist þriðja hvert ár.

Eigum við þá eitthvað frekar að sætta okkur við að sami

fjöldi láti lífið í umferðinni? Svarið er skýrt: Alls ekki! Við getum gert mun betur gagnvart öryggi bíla, vega og ökumanna.

Samtök bifreiða-eigenda um alla heim hafa með sér samstarf innan alþjóðasamtaka sinna og FÍB hefur tekið virkan þátt í því í áratugi.

Einn þekktasti ávöxtur þessa samstarfs er að árekstrarprófa bíla og stjórnumerka eftir því hversu vel þeir vernda fólk ef eitthvað ber út af. Verkefnið nefnist EuroNCAP (Europe New Car Assessment Program) og hefur skilað þeim mikla árangri að nú eru framleiddir miklu öruggari bílar en fyrir átta árum er verkefnið hófst.

Nú er komið að því að skoða vegina sjálfa og nefnist það verkefni EuroRAP. Hvað má þar betur fara? Eru vegir öruggir fyrir okkur sem um þá förum? Hvernig er hægt að bæta öryggið á vegunum og koma þannig í veg fyrir að slys og óhöpp hafi alvarlegar afleiðingar?

FÍB er aðili að EuroRAP og er í þess nafni að hefja athugun á íslenska vegakerfinu. FÍB er þess fullvisst að verkefnið geti innan fárra ára skilað okkur öruggari vegum og öruggari umferð, ekki síður en það hefur gert í þeim löndum þar sem það er komið vel áleiðis. Við skulum ekki lengur sætta okkur við slysin sem óhjákvæmilegan fylgifyiskur umferðarinnar. Þau eru það ekki.

Árni Sigfússon

FÍB blaðið. 1. tbl. maí 2005. Ábyrgðarmaður: Runólfur Ólafsson. Ritstjórn: Stefán Ásgrímsson. Umbrot: Sigurður Sigurðsson. Höfundar efnis: Njáll Gunnlaugsson, Ólafía Ásgeirsdóttir, Runólfur Ólafsson, Sigurður Bogi Sævarsson, Stefán Ásgrímsson, Ævar Friðriksson, Þorvaldur Örn Kristmundsson o.fl.

Í blaðinu

4 ESP skrensvörn er jafn mikilvæg og bílbeltin. Toyota áfram á flugi. Preföld söluaukning á umhverf-isvænni bílum. Pólskur mótór í tékkneskri Toyota.

6 Subaru sækir í sig veðrið. Changfeng Cheeta. Chevrolet Aveo. Ræsir byður til sölu MANTRA torfærutróll frá Austurríki.

8 Zhonghua M1. Nýr Rav4 á leiðinni. Geely Chengbao. Verður loftbíllinn þéttbýlisfarartæki nán-ustu framtíðar?

10 Pininfarina-formfegurð-vör- vöndun. Á gömlum Fiat 500 frá Torino til Peking. Fær nýi páfínn VW Touareg?

12 Þungaskatturinn af frá 1. júlí: Disilólían dýrari en bensínið. Atlantsólía og samráðsúrskurð-ur koma neytendum til góða: Álagning olíufélaganna af bensíni lækkar. Sænsk olíufélag dæmd fyrir markaðssamráð.

13 Eitt mikilvægasta verkefni sem FÍB hefur ráðist í er að hefjast: EuroRAP – örggismat á íslenska vegakerfinu.

16 Reynsluakstur: Suzuki Swift. Þessi mun spjara sig.

18 Reynsluakstur: VW Passat. Stóri fólksvagninn orðinn enn stærri.

20 Reynsluakstur: A-Benz. Ekki lengur svo lítill.

22 Reynsluakstur: Skoda Octavia. Nýr, stærri og betri Skódi.

25 Sumardekkinn 2005. Sumardekkinn hafa sjaldan verið öruggari.

29 Mótórhljól, mannréttindi og umferðaröryggi.

31 Á húsbíl um Norðurlönd.

36 Hvert skal haldið í sumar? Bandaríkin eru heimsóknar virði

42 Barnabílstólar passa ekki í hvaða bíl sem er. Landsþing FÍB næsta haust. Gott samstarf heldur áfram. Nýr samstarfaðili FÍB Aðstoðar.

43 Mikki & Mangi.



**BIFREIÐAVERKSTÆÐI
FRÍÐRIKS ÓLAFSSONAR ehf.**

Smiðjuvegi 22 (Græn gata) · 200 Kópavogi Sími: 567 7360 · www.bfo.is



Grand
öryggi

Grand
gæði

Grand
styrkleiki

Grand Vitara Limited er glæsilegur bill hlaðinn búnaði. Til viðbótar við ríkulagan staðalbúnað Grand Vitara, er Limited útgáfan meðal annars með leðuráklæði á sætum, "Limited" álfelgum, vindskeið með hemlaljósi, þokuljósum í framstuðara, vidaráferð á mælaborði og krómuðum hurðarhúnum og grilli.



Grand Vitara Limited

Verð:

Beinskiptur kr.
2.640.000
27.044
á mánuði*

Sjálfskiptur kr.
2.790.000
29.206
á mánuði*



Komdu í reynsluakstur, þú verður ekki fyrir vonbrigðum og verðið það hefur aldrei verið hagstæðara.

 **SUZUKI**

SUZUKI BÍLAR HF.
Skeifunni 17. Sími 568 51 00.
www.suzukibilar.is

* bifasamingur Gittis með 30% úrborgun og eftirstöðvum í 84 mánuði.
50% íslenskar kr / 50% erlend mynt



Ford Focus

Preföld söluaukning á umhverfsvænni bílum

Bílasalar í Stokkhólmi telja að sala á umhverfsvænni bílum muni þrefaldast á þessu ári miðað við fyrra ár. Bæði hefur framboð á þessum bílum aukist og sömuleiðis hefur afgreiðslustöðvum fyrir annað eldsneyti en bara bensín og dísilolíu fjölgað. Til dæmis um það hafa þrjú nýjar stöðvar sem selja gas á bíla verið opnaðar á Stokkhólmsvæðinu.

Í fyrra jókst sala á þessum



Toyota Prius

bílum í Stokkhólmi um rúmlega 30% og vegna fyrrnefndra breyttra aðstæðna reikna bílasalar með þessari miklu upp-sveiflu. Bæði Volvo og Saab eru um þessar mundir að koma fram með nýjar gerðir etanolknúinna bíla og búast hvorir um sig við að selja 500 bíla á Stokkhólmsvæðinu. Þá mun Ford kynna senn nýja gerð af Ford Focus Flexifuel, sem gengur á bæði bensíni og etanolí. Þá er vaxandi eftirspurn eftir Toyota Prius tvinnbílum.

Toyota áfram á flugi

Toyota var lang söluhæsta bifreiðategundin á Íslandi síðastliðið ár eins og undanfarin ár. Ef marka má skráningar-tölur nýrra bíla fyrstu fjórar vikur ársins sem liðnar eru, virðist sem ekki ætli að vera minna flug á Toyota á þessu ári. Á tímabilinu var skráð 61 Toyotabifreið af alls 273 bílum sem þýðir að hátt í fjórði hver nýr bíll er Toyota.

Í öðru sæti á umræddu tímabili er Ford. Af honum voru skráðir 37, Mitsubishi er í þriðja sætinu með 26 eintök, í því fjórða og fimmta eru Honda og Subaru með 20 eintök, þá Volkswagen með 17 eintök og Skoda með 16, Hyundai með 14 og Nissan með 12.



Ný sænsk rannsókn:

ESP skrensvörn er jafn mikilvæg og bílbeltin

Ný rannsókn sænsku vegamálastofnunarinnar bendir til að rafeindastýrt stöðugleikakerfi í bílum, svonefnt ESP stöðugleikakerfi er álíka mikilvægt og bílbelti í því að forða líkamstjóni og dauða fólksins í bílnum. Þessi rannsókn gefur mun sterkari vísendingar um gagnsemi stöðugleikabúnaðar en þær rannsóknir sem hingað til hafa verið gerðar.

Rannsóknin sem um ræðir leiðir í ljós að ESP minnkar líkur á alvarlegum meiðslum og dauða um um það bil 25%. Og í vetrarfæri minnkar ESP líkur á framanákeyrsluárekstrum, út-afkeyrslum og veltum í snjó og á ís og í bleytu um 50%. Það er sama og bílbeltin gera ein og sér því að spennt bílbelti draga úr líkum á alvarlegum meiðslum og dauða um 50% miðað við



ESP í öllum sænska bílaflothanum myndi spara 80-100 mannlíf árlega í Svíþjóð einni.

að nota þau ekki. Þetta myndi þýða það að mati þeirra sem rannsóknina gerðu, að ef ESP væri í öllum bílum í Svíþjóð, þá myndu 80-100 færri farast árlega í bílslysum í landinu.

Þessar niðurstöður hafa orðið til þess að sænska vegamálastofnunin hefur komið boðum til sænsks almennings um að fólk kaupi ekki nýjan bíl nema í honum sé ESP kerfi. Sömuleiðis hefur verið send út tilmæli til söluaðila nýrra bíla að þeir selji ekki aðra bíla en þá sem eru með ESP kerfi.

Sænska vegamálastofnunin rannsakaði fyrst árið 2003 gagnsemi ESP stöðugleikakerfis í bílum. Niðurstöður hennar sýndu ótvírætt fram á gagnsemi kerfisins. Síðan hefur bílum með ESP fjölgað mjög í Svíþjóð og eru niðurstöðurnar nú því taldar mun marktækari en þegar hlutfall ESP-búinna bíla var lægra.

Rannsóknin náði til umferðarslysatilfella þar sem 10 þúsund bílar komu við sögu. Um 8 þúsund bílanna voru án ESP en 2 þúsund með ESP.

Pólskur mótor í tékkneskri Toyotu

Í byrjun ársins var tekin í notkun ný bílaverksmiðja í Tékklandi í eigu Toyota. Það sérkennilega er að þar er smiðaður einn og sami bíllinn undir þremur tegundarnöfnum. Þetta er smábíll sem heitir ýmist Citroën C1, Peugeot 107 og Toyota Aygo. Í grunninn er þó um að ræða einn og sama smábíllinn.

Mótorar og gírkassar í bílana koma frá Póllandi frá verksmiðju sem nefnist Toyota Motor Manufacturing Poland (TMMMP). Framleiðslugetan er upp á 250 þúsund 1,0 l bensínhreyfla og 300 þúsund handskipta gírkassa á ári. Í verksmiðjunni í Póllandi eru nú þegar smiðaðir gírkassar Toyota Yaris bíla sem settir eru saman í Frakklandi og í Toyota Corolla bíla sem settir eru saman í Englandi og Tyrklandi.

Samvinna Toyota og PSA (Peugeot og Citroën) hófst fyr-

ir þremur árum og er fyrsti ávöxturinn þessi nýi smábíll frá Tékklandi sem er þessa dagana að koma á markað í Evrópu. Eins og sjá má eru bílarnir nánast eins í öllum höfuðatriðum, en áherslumunur er í innréttingum, búnaði og litasamsetningum.

Þetta eru smábílar gerðir fyrir Evrópumenn, lengdin er 3,4 m, breiddin er 1,6 m og hæðin 1,4 m. Bensínvélina í þeim öllum kemur sem fyrr segir frá véla- og gírkassaverksmiðju Toyota í Póllandi. Hún er 1,0 l að rúmtaki en einnig fást bílarnir með 1,4 l sparneytinni og mengunarletttri dísilvél með nýjustu eldsneytisinnspauptunar- og útblásturs-hreinsitækni.

„Bílarnir eru sérstaklega aðlagðir til aksturs og notagildis í evrópskum bæjum og borgum,“ segir í sameiginlegri fréttatilkynningu frá PSA og Toyota.



Ný Toyotaverksmiðja í Tékklandi sem framleiðir sama bíllinn sem Toyota, Peugeot og Citroën.

Í okkar huga er landið
jafndýrmætt og frelsið



ÍSLENSKA AUGTÍSINGASÍÐA/STJÓRNALIS 101 01/2005

Land Crusier 90. Tákn um frelsi

Nýr Land Cruiser 90 er tákn um frelsi. Hann gefur þér langþráð tækifæri til að kynnast töfrum landsins, tign öræfanna, afli straumvatna og víðáttu jökla. Hann uppfyllir kröfur þínar um meiri fágun og framúr-

skarandi gæði, hörku og dugnað. En hann krefst þess á móti að þú sýnir landinu nærgætni og umgangist það af sömu virðingu og frelsið.



TODAY TOMORROW **TOYOTA**



Kínverskur jepplingur:

Changfeng Cheeta

Bílaíðnaðurinn í Kína þenst út hröðum skrefum og á bílasýningunni í Shanghai nú í vor sýndu kínversku bílaverksmiðjurnar bæði bíla sem þegar eru í framleiðslu en einnig marga djarflega gripi sem fyrirhugað er að setja í framleiðslu.

Jepplingurinn Cheeta frá Changfeng verksmiðjunni vakti mikla athygli á sýningunni fyrir mjög sérstaka og djarflega og al-kínverska hönnun. Vél og drifbúnaður er ættaður frá Mitsubishi, en Changfeng framleiðir einmitt Pajero jeppa fyrir Kínamarkaðinn.



GM bíll til höfuðs Renault/Dacia Logan:

Chevrolet Aveo

Á bílasýningunni í Shanghai frumsýndi General Motors nýjan smábíl sem ætlað er að etja kappi við hinn ódýra Renault/Dacia Logan. Nýi GM bíllinn heitir Chevrolet Aveo og verður hann seldur í 120 löndum utan V-Evrópu. Hann verður framleiddur bæði hjá Daewoo í Kóreu og hjá kínversku bílaverksmiðjunni SAIC, þeirri sömu og ekki vildi ausa meira fé í MG Rover í Bretlandi á dögunum.

Chevrolet Aveo er lágverðs-smábíl á sama hátt og Renault Logan. Hann verður fimm sæta fjögurra dyra stallbakur. Hann verður 431 sm að lengd, 170 sm á breidd og 149 sm há. Lengd milli hjólamiðja er 248 sm.

Tvær vélargerðir verða í boði í hinum kínverska Aveo. Sú minni er 1,4 l en sú stærri 1,6 l. Hann mun fást ýmist með 5 giru handskiptingu eða fjögurra hraða sjálfskiptingu. Hann verður framhjóladrifinn og í honum verður búnaður eins og fjarstýrðar samlæsingar, tveir loftþúðar og læsivardir hemlar.

Subaru sækir í sig veðrið

Sjö manna jepplingurinn B9 Tribeca er væntanlegur á næstunni.

Subaru ætlar að stórauka umsvif sín í Evrópu og nærri tvöfalda bílasöluna í álfunni á næstu fjórum árum. Fyrirtækið, sem lengi hefur verið leiðandi í því að smíða fjórhjóladrifna fólksbíl í heiminum, boðar nýjar gerðir bíla sem höfði til breiðs hóps kaupenda. Það er því ekki bara japanska stórfyrirtækið Toyota sem blæs til sóknar í Evrópu heldur líka eitt þeirra minni, - árleg bílaframleiðsla Subaru er 600 þúsund bílar

Áætlanir Subaru lúta að því að auka framleiðsluna úr 600 þúsund bílum í 900 þúsund árið 2009. Af þeim verði 100 þúsund bílar seldir Evrópubúum á móti 60 þúsund nú. Þessar áætlanir kalla á nýjar gerðir og þær eru um þessar mundir að koma fram hver af annarri.

Subaru ætlar áfram að leggja mesta áherslu á Impreza og á bílasýningunni í Frankfurt í haust verður frumsýnd ný endurbætt Impreza með aflmeiri boxermotor en áður. Glæný kynslóð Impreza mun svo verða frumsýnd á bílasýningunni í Tokyo haustið 2007. Þessi nýja kynslóð verður með nýjum meginsvip sem gríski bílahönnuðurinn Andreas Zappatinas, yfirhönnuður Subaru sem áður starfaði hjá Alfa Romeo, hefur skapað. Sá meginsvipur verður á öllum gerðum Subaru-bíla í framtíðinni þannig að framvegis verða Subaru-bílar auðþekktir.



Subaru B9 Tribeca. Einn nýrra Subaru bíla sem eiga að styrkja markaðstöðu Subaru í Evrópu.

Subaru hefur þótt líða nokkuð fyrir fábreytt úrval yfirbygginga. Úr því hyggjast Subarumenn bæta og verður nýja Impreza sem kemur 2007 ekki einungis smíðuð sem fjögurra dyra heldur líka tveggja, sem coupé eða sportleg útgáfa, sem jepplingur og jafnvel líka sem tveggja manna sportbíl sem keppa á við þann sportbíl sem lengst hefur verið í óslitinni framleiðslu - Mazda Miata.

Og til að ná enn betur til evrópskra bílakaupenda ætlar Subaru að hella sér út í dísilvélakapphlaupið og koma fram með fyrstu boxer túrbódísilvélina í bíl nokkru sinni og verður hún faánleg í Imprezunni 2007. Hún verður tveggja lítra og „að minnsta kosti 160 hestafla“ eins og talsmaður Subaru sagði við Auto Motor & Sport. Þessi nýja

dísilvél verður síðan valkostur í Legacy og Forester frá 2008. Þá mun nýi jepplingurinn B9 Tribeca verða faánlegur með sex strokka boxerdísilvél frá 2008. Þangað til verða menn að láta sér nægja sex strokka 250 ha boxerbensín-motorinn sem þykir víst nokkuð þyrstur.

Loks hyggst Subaru flytja út á Evrópumarkaðinn nýjan smábíl, R1, sem eingöngu hefur verið falboðinn á heimamarkaðinum Japan hingað til. R1 var reyndar sýndur á bílasýningunni í Genf fyrir skömmu. Hann er með 660 rúmsm bensínvél og myndi kosta rúma eina milljón hér á landi. Subaru býst ekki við neinni stórsölu á þessum smábíl í Evrópu en boðar nýjan smábíl, sérstaklega hannaðan með Evrópumenn í huga árið 2007.

Nýr torfærubíll á Íslandi:

Ræsir býður til sölu MANTRA torfærutröll frá Austurríki

Ræsir hf, umböðsfyrirtæki Mazda hér á landi mun senn hefja innflutning og sölu á miklum torfærubíl sem heitir MANTRA 4x4.

MANTRA 4x4 er að grunni til Mercedes Benz Sprinter af 300, 400 og 600 seríu. Það er aust-



Mantra fæst í hverskonar útgáfu og kaupendur óska eftir; sem fólksflutningabílar, vöru- og sendibílar, sjúkra- og slökkvibílar svo eitthvað sé nefnt.

urríska fyrirtækið Achleitner sem fær glænýja Sprinter bíla beint af færiböndum Mercedes og breytir þeim þannig að setja í þá millikassa, fjórhjóladrif og videigandi hækkanir, styrkingar og tilfærslur á hásingum svo að útkoman verði þessir öflugum torfærubílar.

Í frétt frá Ræsi segir að smíðin á MANTRA torfærubílunum sé ekki síst hugsuð út frá þörfum björgunarsveita, hers, lögreglu, sjúkra- og slökkviliða. Hérlendis muni þeir duga öllum þeim sem þurfa á öflugum torfærubílum að halda, eins og veitustofnunum og ferðaþjónustuaðilum sem flytja fólk um torfæru og erfiðar



MANTRA er að stofni til Mercedes Sprinter sendibíll. En eftir að tæknilið austurríska fyrirtækisins Achleitner hefur farið um þá höndum, sett í þá millikassa, framdrif nýjan fjóðurunarbúnað og upphækkanir breytast bílarnir í mikla torfæruvagna. Breytingin er það mikil að bílarnir teljast eftir þetta sérstök framleiðsla.

leiðir og snjóþungar. „Þeir sem gera út bíla vegna skólaaksturs á snjóþungum svæðum og aðilar í ferðaþjónustu fá þarna góðan valkost,“ segir í frétt frá Ræsi.

Fjórir MANTRA sýningarbílar eru þegar á leið til landsins og verða til sýnis og reynsluaksturs upp úr miðjum næsta mánuði.



Mont Blanc Farangursbox

Frábær geymslubox fyrir bílinn

Allt fyrir bílinn þinn



Comma Olíuvörur

Mikið úrval af alls konar olíuvörum



Hella Kastarar

Hágæða kastarar sem koma birtunni allri til skila.



Sími 535 9000

www.bilanaust.is

Allt í bílinn á einum stað

verslun og þjónusta
isetninga- og rafeindaverkstæði

Talstöðvar

YAESU

Hliómtæki í bílinn

DVD & skjár

GSM aukahlutir

Notaðu handfrjálisan búnað við stýrið

RSH.is
fjarskipti eru okkar fag

BLAUPUNKT
www.rsh.is

Radíóþjónusta Sígga Harðar
sími 544-5570 rsh@rsh.is

Nýr Rav4 á leiðinni

Samkeppni milli bílaframleiðenda í sölu á jepplingum með sí tengdu aldrifi er mjög hörð og sótt er að Toyota sem verið hefur í forystusveitinni í þessu efni með Rav4 jepplinginn. Toyota er nú að leggja loka-hönd á þriðju kynslóð Rav4 og hyggst halda efsta sætinu á sölulistum Evrópu með nýju gerðinni.



Rav4 kom fyrst fram á bíla-sýningunni í Genf árið 2000. Hann náði strax miklum vinsældum í Evrópu sem styrktust þegar önnur kynslóð bílsins kom fram tveimur árum síðar. Fregnir herma að varfæmislegar breytingar hafi verið gerðar á nýju gerðinni, enda varla ástæða til stórbreytinga á þessum vinsælasta bíl sinnar gerðar. Fleiri gerðir véla verði þó í boði en áður þótt 2ja lítra 150 ha. vélin verði áfram aðal valkosturinn. Innanrími bílsins hefur verið aukið, ekki síst farangursrýmið sem betur á að koma til móts við þarfir fjölskyldna sem eru duglegar að ferðast. Búast má við að bíllinn komi á markað í Evrópu og sömuleiðis hér á landi á haustdögum 2005.

Kínverskur sportbíll:

Geely Chengbao

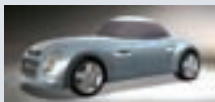
Þessi sportbíll er al-kínversk hannaður hugmyndabíll sem mikla athygli vakti á bílasýningunni í Shanghai nýlega.

Bíllinn er frá Geely sem nefnist

Chengbao.

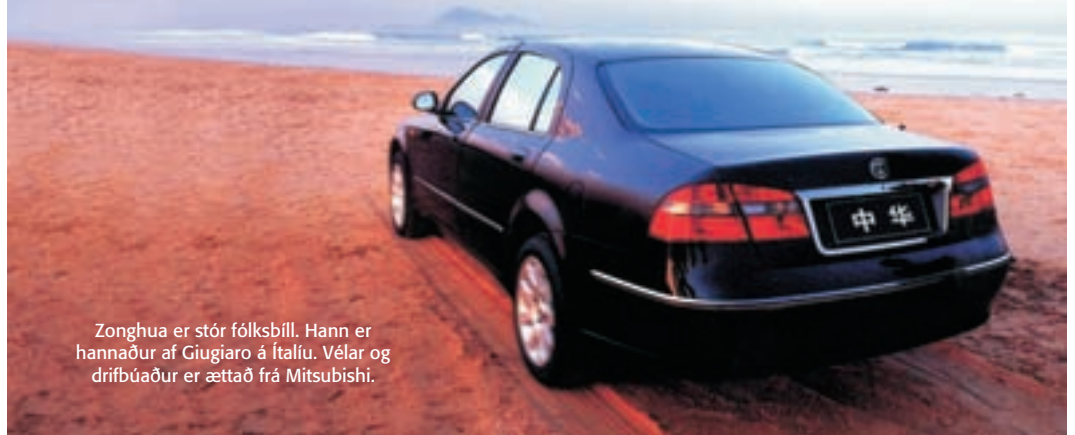
Allur vél-, drif- og tæknibúnaður bílsins er hannaður og smíðaður innanhúss hjá fyrirtækinu. Ekkert hefur verið sótt til Japans eða Evrópu í hann.

Geely fyrirtækið er ekki í ríkiseigu eins og flestallar aðrar kínverskar bílaverksmiðjur heldur að langstærstum hluta í eigu eins manns. Geely hefur til þessa aðallega framleidd létt mótórhjól og smábíla sem líkjast mjög Daihatsu Charade.



Kínversk drossía kemur á Þýskalandsmarkað í september:

Zhonghua M1



Zonghua er stór fólksbíll. Hann er hannaður af Giugiaro á Ítalíu. Vélar og drifbúnaður er ættað frá Mitsubishi.

Umtalsverð og ört vaxandi bílaframleiðsla á sér stað í Kína og lnú eru þeir að leita sér fót-festu á bílmarkaði í Evrópu og Bandaríkjunum. Sá bíll sem verður trúlega fyrsti Kínabíllinn sem verður á markaði í flestöllum Evrópulöndum innan næstu 4-6 mánaða heitir Zhonghua M1.

Evrópskir bílaframleiðendur eru að sögn Berlingske Tidende skjálfaði á beinunum yfir þessari innrás, minnugir japönsku bílainnrásarinnar um miðjan sjöunda áratuginn þegar ódýrir bílar en jafnframt traustir og endingargóðir náðu á skömmum



Zonghua M1 er á stærð við BMW 5.

tíma tryggri markaðshlutdeild. Kínverjarnir hafa að sögn blaðsins skodað vel hvernig Japanir og síðan Kóreumenn rúmunum áratug síðar markaðssettu bíla sína í upphafi og vilja óðir og uppvægir endurtaka leikinn.

Núna, eins og á sjöunda áratuginum, ganga manna í milli miklar sögur af kínverskum bílum sem handónýtum hrisgrjónabaukum sem hanga saman á lyginni og bera sig uppi á burðarvirki úr bambusstöngum og gömlum ryðguðum Kínareidhjólum. Tæknin sem þeir eru byggðir á sé úrelt og bílarnir léleg eftirlíking af úreltri hönnun sem muni fljótt koma í ljós þegar hrisgrjónabaukarnir fara að etja kappi við evrópska gæðabíla.

En það stýttist ódum í það gerist og hægt verði að bera saman kínverska bíla við evrópska af viti og sanngirni, því að byrjað verður að selja Zhonghua í

Þýskalandi í september nk. og byrjað er að taka niður pantanir á kínverskum jeppa sem kallast Landwind í Hollandi. Innrásin er hafin.

Zonghua M1 er stór fólksbíll, heilir 4,9 m að lengd. Hann er hannaður hjá ítalska fyrirtækinu Giugiaro sem líka hannar bíla fyrir Lancia, Alfa Romeo o.fl. Tæknin í bílnum er frá Mitsubishi, enda hefur Brilliance verksmiðjan sem smíðar Zhonghua um árabíl framleitt Mitsubishi pallbíla og jeppa fyrir Kínmarkað. Vélararnar í Zhonghua eru 2,0 og 2,4 l V6 vélar sem smíðaðar eru með leyfi frá Mitsubishi. En það skyldi þó ekki vera líka að þeir Brilliance-menn eigi sitthvað í pokahorninu varðandi góða aksturseginnleika því að þeir framleiða BMW 3 og 5 línuna fyrir heimamarkaðinn, Kína. Því skyldu þeir þá ekki líka vera hæfir til að framleiða Zhonghua fyrir Þjóðverja?

Borgarvænir bílar:

Verður loftbíllinn þéttbýlisfarartæki nánustu framtíðar?

Stöðugar hækkningar á bifreiðaldsneyti undanfarna mánuði minna okkur óþyrmilega á hversu hægkerfi okkar er viðkvæmt fyrir hækkunum á olíuverði. En fátt er svo með öllu ílt að ei boði nokkuð gott og hátt olíuverð yfir undir það að menn leiti í fúlustu alvöru nýrra leiða í því gera farartækin sparneytnari á hina dýru dropa og nýrra leiða við að knýja farartækin.

Fyrir nokkrum árum var hér í FÍB blaðinu sagt frá tilraunum Guy Negre, fransks vélaverkfræðings, sem eitt sinn starfaði við það að hanna vélar í Formúlu-kappakstursbíla, við að hanna og prófa bíl með vél sem knúin er þrýstilofti.

Nú virðist sem hinum franska verkfræðingi hafi tekist að þróa vélinu og bílinn þannig að hann sé nothæfur og að framleiðsla sé að hefjast á bílknúnum þrýstiloftsvél sem vinnur einfaldlega þannig að í stað eldsneytistanks er í bílnum loft-tankur sem pumpað er í úti á bensinstöð með dekkjaloftslöngunni. Þrýstiloftið í geyminum knýr síðan bílinn áfram. Segja má því að þetta sé nokkurskonar rafmagnsbíll, því að rafknúin loftþjappa safnar þrýstiloftinu saman í stóran geymi og þar geta svo loftbílaeigendur rennt við og pumpað í bíla sína.



Þegar þetta tölublað FÍB blaðsins fór í prentun voru tveir Íslendingar, Þeir Valdimar K.Jónsson verkfræðiprófessor og Ásgeir Leifsson tæknifræðingur á leið til S. Frakklands til fundar við Guy Negre til að kynna loftbíl hans af eigin raun. Þeir hafa um nokkra hríð verið í sambandi við Negre og samstarfsmenn hans og kynnt sér hvað liggur að baki hugmyndum hans. Sagt verður frá ferðinni í næsta tölublaði FÍB blaðsins.



Finnbjörn Finnbjörnsson og ferðafélaginn.

Hjá TM er nóg að tryggja bílinn til að fá TM-Öryggi – einfalt!

Það er nóg að hafa skyldu- og kaskótryggingu á bílnum til að njóta afsláttar TM-Öryggis. Þegar unga fólkid eignast íbúð og fjölskyldu er hægt að bæta inn í TM-Öryggi þeim tryggingum sem þarf, allt eftir hentugleika.

Gerðu þér greiða – kynntu þér bílatryggingar TM.





Skyldu mennirnir komast á þessum gamla Fiat til Peking?

Tveir Ítalir á ævintýraferð:

Á gömlum Fiat 500 frá Torino til Peking

Þann 19. apríl sl. lögðu tveir ungir Ítalir upp í langferð á gömlum Fiat 500 árgærd 1973. Ferðin hófst við höfuðstöðvar Fiat í Torino á N-Ítalíu en áfangastaðurinn er Beijing, höfuðborg Kína. Tílefnið er að borgirnir hafa verið útnefndar til að halda næstu ólympíuleika.

Ferðamennirnir heita Danilo Elia, 32 ára og Fabrizio Bonserio, 33 ára. Danilo er mikill ferðamaður og hefur m.a. hjólað um Noreg þveran og endilangan, hjólað á fjallahjólum þvert yfir hálandi Íslands, ekið um Nepal á mótörhjólum og um Tíbet á jeppa.

Gamli Fiatinn sem á að bera þá félagana þessa 20 þúsund kílómetra milli ólympíuborganna tveggja var keyptur sérstaklega til þessarar ferðar. Búið er að yfirfara hann rækilega hjá Fiat og endurnýja slitna og bilaða hluti í honum með upprunalegum Fiat varahlutum.



Þýskur bílahönnuður telur að einhvernvegin svona muni nýji VW Touareg páfabíllinn líta út.

Nýr páfi á nýjan bíl:

Fær nýi páfinn VW Touareg?

Hinn nýláttni páfi Jóhannes Páll II ók nú síðast á Mercedes Benz. Benzinn var byggður sem ein-skona pallbíll og sat páfi aftur á pallinum í háseti, umlukinn skotheldu gleri í bak og fyrir.

Nú hefur Volkswagen boðist til þess að smíða nýjan bíl handa nýjum páfa og ljaf því að bíllinn verði tilbúinn þegar Benedikt páfi heimsækir heimsmót kaþólskra ungmenna sem haldið verður í Köln í Þýskalandi 16.-21. ágúst í sumar.

75 ára saga hönnunar og sérsmíði á bílum:

Pininfarina-formfegurð-vöruvöndun

Ítalska bílahönnunar og -smíðafyrirtækið Pininfarina er 75 ára gamalt um þessar mundir. Pininfarina fyrirtækið eða Carozzeria Pinin Farina var stofnað árið 1930 og hefur síðan hannað, smíðað og endursmíðað bíla. Ótrúlega margir smíðisgripir Pininfarina hafa markað tímamót í hönnun bíla og hönnunar í það heila tekið.

Stofnandi Pininfarina hét Battista Farina en hafði viðurnefnið Pinin, sem þýðir hinn smáaxni. Hann fæddist 1893 og byrjaði strax 11 ára gamall að snúast á vélverkstæði eldri bróður síns. Rúmlega tvítugur á árum fyrri heimsstyrjaldarinnar hannaði hann m.a. æfingaflugvél fyrir ítalska flugherinn. Árið 1920 hélt Battista Farina til Bandaríkjanna og kynntist þar Henry Ford og starfaði hjá honum um tíma. Upp úr þeim kynnum stofnaði hann svo fyrirtæki sitt eftir að heim til Ítalíu var komið.

Handverk - færíband

Í fyrstunni fólust meginverkefni fyrirtækisins í því að handsmíða yfirbyggingar á bíla en starfsemin vatt upp á sig. Með vaxandi eftirspurn breyttist fyrirtækið fljótlega úr bílasmíðaverkstæði í litla bílaverksmiðju sem framleiddi 7-8 bíla á dag undir eigin vörumerki. Ýmsir bílframleiðendur tóku þegar á millistríðsárunum að sækjast eftir því að Pininfarina



Pininfarina hefur hannað fjölda ítalskra bílagæða, þar af margar fyrir Ferrari. Þessi Ferrari er einn þeirra.



Þetta er einn af lífseigari sportbílum sögunnar, Alfa Romeo Guiletta Spider. Hann kom fyrst fram 1955 og hefur lítið breyst síðan í útliti.



Þennan opna Lancia-bíl smíðaði Pininfarina fyrir einræðisherrann og fasistann Benito Mussolini.



Birdcage, eða fuglabúrið er ný hönnunarstúdíó sem Pininfarina setti saman nýlega í tilefni af 75 ára afmæli fyrirtækisins. Tæknin er m.a. sótt til Maserati og Motorola. Bíllinn er enn að minnsta kosti einungis til í örfáum eintökum. Segja má að með hönnun hans sé farið inn í tíðaranda sjöunda og áttunda áratugarins þegar sköpunargleðinni voru lítil takmörk sett. Menn hönnuðu allskonar furðubíla en út úr þeim suðupotti komu svo raunverulegir bílar sem enn skara fram úr fyrir fegurð og notagildi.



Pininfarina hefur hannað og er að byrja framleiðslu á opinni útgáfu hins nýja Mitsubishi Colt. Hér er teikning af bílnum eins og hann mun líta út.



Lancia Astura 1936. Hann var sýndur sem listmunur á sýningu nýlistasafnsins í New York sama ár.

leggði lokahönd á ýmsar sérútgáfur bíla sinna. Meðal þeirra voru General Motors og Renault.

Sú starfsemi jókst eftir stríð ekki síst eftir að bíllinn Cistalia sem Farina hannaði og smíðaði árið 1947 var sýndur í nýlistasafni New Yorkborgar, Museum of Modern Art, sama ár. Upp úr 1950 hannaði og smíðaði Farina sérgerðir fjölmargra bíla, t.d. fyrir Nash Motors í Detroit. Samstarfið við Nash markaði tímamót að því leyti að það var í fyrsta sinn sem bandarískur bílframleiðandi leitaði eftir samstarfi við Evrópumenn um hönnun og framleiðslu á bíl og að hönnuðar bílsins væri sérstaklega getið. Við þetta hvortveggja varð nafn Farina heimsþekkt.

Fjöldaframleiðsla fyrir aðra

Í framhaldinu stórkjóst vilji bílframleiðenda og fjárfesta eftir samvinnu við Farina og fyrirtækið færði út kvíarna m.a. með því að reisa árið 1958 fullkomna 75 þúsund fermetra bílaverksmiðju. Þar með gat Farina byrjað fyrir alvöru að fjöldaframleiða sérgerðir ýmissa bílategunda og það hefur fyrirtækið gert æ síðan.



Þennan bíl hannaði Pininfarina fyrir bílafyrirtæki sem hét Cistalia. Fyrirtækið var stofnað 1946 og smíðaði sportbíla og kappakstursbíla. Þessi bíll kom fyrst fram árið 1947 og var byggður á vél- og tæknibúnaði frá Fiat. Upphaflega hönnunarfærsla Pininfarina á þessum bíl var með vængi á afturbrettinum eins og sést á svarthvítu myndinni.



Þennan bíl hefur Pininfarina hannað fyrir kínverska bílaverksmiðju sem heitir AVCHINA. Bíllinn heitir Saibao og var sýndur á bílasýningunni í Shanghai fyrir í vor.

Ættarnafni Battista Farina var breytt í Pininfarina árið 1961 með sérstakri heimild og tilskipun forseta Ítalíu. Þar með breyttist nafn fyrirtækisins á sama hátt. Þetta sama ár lét Battista gamli af stjórn fyrirtækisins og fól hana í hendur Sergio syni sínum og Renzo Carli, tengdasyni sínum. Battista lést í apríl 1966.

Pininfarina fyrirtækið er í dag samsett af tugum fyrirtækjaeininga sem hanna og smíða sérgerðir fjölmargra bílategunda. Árleg bílframleiðsla er um 45 þúsund bílar. Meðal þeirra eru Pajero Pinin, Ford StreetKa og Saab blæjubíllinn.

Hörkutól á vægu verði

Mitsubishi Pajero GLX 3,2 dísil sjálfskiptur

4.490.000 kr.



Pajero GLX

Öflug 3.2 lítra DI-D dísilvél. Sjálfskipting og ríkulegur staðalbúnaður.

Eðlavagninn og hörkutólið Mitsubishi Pajero fæst nú á frábæru verði. Það hefur aldrei verið jafn auðvelt að eignast fullbúinn jeppa sem uppfyllir allt sem þú sækist eftir: aksturseiginleika, þægindi, rými og kraft sem skilar þér þangað sem þú ætlar þér.

Komdu og upplifðu!

MITSUBISHI PAJERO

DRIVE ALIVE



Sænsk olíufé- lög dæmd fyrir markaðssamráð

- þeim til skammar
hvernig þau hafa sviðið
viðskiptavini sína

- segir upplýsingafulltrúi
systurfélags FÍB í Svíþjóð

Verðsamráð olíufélaganna se-
inni hluta ársins 1999 hindraði
alla samkeppni. Félögin nýttu
sér markaðsráðandi stöðu sína
til samráðs um verð og skiptu
með sér markaðinum og ein-
stökum viðskiptaaðilum og
ákváðu sín í milli afsláttarkjör
til viðskiptavina sinna. Þetta
segir í dómi sænsks sam-
keppnisdómstóls sem nýverið
dæmdi þarlend olíufélög í
háar sektir fyrir ólöglegt sam-
ráð og sviksamlegt samsæri
gegn neytendum.

-Ad samkeppnisaðilar skuli
hittast á leynifundum til að
ráða ráðum sínum um verð
og afslætti er eins gróf brot
gegn samkeppni og hugsast
getur. Það er sannarlega ekki
ofsagt að málið er í heild sinni
fullkomin hneisa og varpar
skugga skammar og svívrðu
yfir bílaeldsneytissöluverðum í
heild. Dómurinn yfir félögum
um er sigur fyrir sænska neyt-
endur og fyrir Motormännens
Riksförbund (systursamtök
FÍB í Svíþjóð) sem síðan á
10 áratuginum hefur unnið
einbeitt að því að efla sam-
keppni í sölu bifreiðaelds-
neytis í Svíþjóð, segir Tomas
Nilson, upplýsingafulltrúi
Motormännens Riksförbund.

Pungaskatturinn af frá 1. júlí:

Dísilolían dýrari en bensínið

Pungaskattskerfið fyrir dísilbíla
verður úr sögunni frá 1. júlí nk.
Í stað þess verður lagt olíugjald á
dísilolíuna á sama hátt og bensín-
gjald er lagt á bensínið.

Kerfisbreytingin er vissulega
fagnaðarefni en vonbrigðum veld-
ur hins vegar að miðað við núver-
andi forsendur verður dísilolían
dýrari en bensínið. Það er ekki í
samræmi við það sem upp var
lagt með - að hafa olíuna ódýrari
en bensínið í því skyni að hvetja
almennig til að fá sér fremur dís-
ilbíla en bensínbíla vegna þess að
þeir fyrrnefndu eru sparneytnari.
Fjölgun dísilbíla á kostnað bens-
ínbíllanna er æskileg að mati FÍB.
Hún myndi lækka olíureikning
samfélagsins og draga úr útblást-
ursmengun bilaflorens.

Dísilbílur eru nú um helming-
ur nýrra bíla í Evrópu og í sum-
um löndum álfunnar eru þeir enn
stærri hluti. Sérstaklega á þetta
við í löndum þar sem stjórnmöld
hafa markvisst ýtt undir kaup
almennings á dísilfólksbílum um-
fram bensínkúna vegna þess að
þeir eru sparneytnari. Þetta eru
lönd eins og Holland, Þýskaland,
Frakkland, Belgía, Luxembourg
og Finnland. Í þessum löndum
er dísilolían verulega ódýrari en
bensínið. Munurinn er á bilinu
5-10 krónur.

Olían ódýrari víðast hvar

Í allmörgum Evrópulöndum
er verðið á olíunni svipað og á
bensíni en í örfáum er olían dýr-
ari og af þeim sker Sviss sig úr.
Þar kostar olían um átta krónum



Það veldur vonbrigðum að dísilolían eigi að verða dýrari en bensínið. Ástæðan er tilfærsla frá kílómetragjaldi á þungaflutningabíla yfir á olíu- og bensíngjald.

meir en bensínið. Nú stefnir í að
Ísland verði í flokki með Sviss
hvað þetta varðar.

Bensíngjaldið og hið nýja olíu-
gjald er afnotagjald sem menn
greiða fyrir að nota vegina. Því
stærri og þyngri sem bílar eru, því
eyðslufrekari eru þeir. Fyrrnefnd
gjöld leggjast því þyngra á eig-
endur stórra og eyðslufrekra bíla
og eru því á sinn hátt hvati til að
aka frekar á sparneytnari bílum.
Gamla þungaskattskefið var það
alls ekki, þvert á móti.

Miðað við þær forsendur sem
nú eru uppi um upphæð olíu-
gjaldsins þá verður verð dísilolíu-
lítrans um fjórum krónum hærra
en á bensíninu frá 1. júlí. Frá þeim
degi verður ekki lengur innheimt-
ur þungaskattur af dísilbílum sem
er undir 10 tonnum að þyngd.
Kílómetragjald verður hins vegar
lagt áfram á þungaflutningabíla
en það lækkar nokkuð frá því
sem nú er lagt á þá.

Pungaflutningar niðurgreiddir

Frangnað kílómetragjalds áfram
á þungaflutningabíla er sú að
þungaflutningabíllarnir slíta veg-
unum margfalt á við léttari bíla.
Verkfræðingar nota ákveðna reikn-
iformúlu til að meta vegslit af völd-
um bíla. Samkvæmt henni þá slítur
fullhlaðinn þungaflutningabíll veg-
inum í einni ferð á við 30-50 þús-
und venjulega fólksbíla. Samkvæmt
þessari formúlu má það því vera
ljóst að þungaflutningabíllar greiða
ekki fyrir nema brot af því slitu sem
þeir valda á vegunum. En þar sem
vegum þarf að halda við, eru að-
rir rukkaðir um kostnaðinn sem
þungaflutningabíllarnir valda - það
er að segja eigendur fólksbíllanna.
Runólfur Ólafsson framkvæmd-
astjóri FÍB var spurður um þetta
atriði í fréttum nýlega. Hann sagði
sjálfa kerfisbreytinguna jákvæða en
olíugjaldið verði of hátt eftir breyt-
ingu. Það endurspeglar ójafnræði á
milli þungra bíla og fólksbíla, hin-
um þungu í vil. Eigendur fólksbíla
eigi sem fyrr að bera hlutfallslega
alltof mikinn hluta af þeim álagum
sem lagðar eru á eigendur bifreiða
í heild.

Landvernd hlynnt

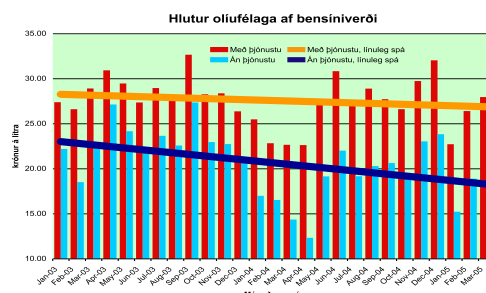
Stjórn Landverndar telur skyn-
samlegt að út frá sjónarmiðum
umhverfisverndar að hverfa frá
þungaskattsfyrrikomulaginu og
taka upp olíugjald á minni bíla
og miða þannig gjaldtöku af bíl-
aeldsneyti í meira mæli við elds-
neytisnotkun. Stjórnin telur að
gjöld á ökutæki og eldsneyti fyrir
ökutæki eigi að hvetja til notkun-
ar á samgöngutækjum sem valda
sem minnstu álagi á umhverfið.
Jafnframt eigi gjöldin að endur-
spegla raunverulegan kostnað
við notkun eldsneytis og áhrif
brennslu þess á umhverfið.

Atlantsolía og samráðsúrskurður koma neytendum til góða: Álagning olíufélaganna af bensíni lækkar

FÍB vinnur nú að úttekt á mismun kostnaðar-
verðs og útsöluverðs á 95 oktan bensíni til
neytenda hér á landi. Fyrstu niðurstöður benda
til þess að neytendur séu að njóta lægra bens-
ínverðs vegna aukinnar samkeppni með til-
komu Atlantsolíu og áhrifa samráðsúrskurðar
Samkeppnisstofnunar frá liðnu hausti.

Meðfylgjandi súlurit sýnir þróunina frá janú-
ar 2003 og út mars 2005. Súlurnar sýna mismun
á kostnaðarverði benínlítra og útsöluverði frá
dælu (ekki uppreiknað). Hærra súlan er álag á
útsöluverð með þjónustu hjá Esso, Olís og Shell
en sú lægri er álag á útsöluverð á sjálfsafgreiðslu-
stöð án þjónustu. Um er að ræða meðaltalstölur
fyrir hvern mánuð að teknu tilliti til gengis.

Sérstaka athygli vekur mikil lækkun álag-
ningar af bensínverði án þjónustu. Með innkomu



Atlantsolíu inn á markaðinn hefur afsláttur vegna
sjálfsafgreiðslu aukist verulega. Á sama tíma hafa
mun fleiri bíleigendur tileinkað sér að dæla sjálfir
enda ávinningurinn töluverður. Miðað við breytt
neyslumynstur frá þjónustu til sjálfsafgreiðslu og
að teknu tilliti til verðbólgu þá munar verulega
um minni álagningu fyrir neytendur.

Eitt mikilvægasta verkefni sem FÍB hefur ráðist í er að hefjast:

EuroRAP – Öryggismat á íslenska vegakerfinu



Þetta er bíllinn sem notaður verður í vegamat EuroRAP á Íslandi – Mercedes Benz A-150.

FÍB er um þessar mundir að ráðast í eitt stærsta verkefni félagsins til þessa – EuroRAP. EuroRAP er samvinnuverkefni bifreiðaeigendafélaganna í Evrópu og heildarsamtaka þeirra; FIA. Megintilgangur með verkefninu er sá að draga úr umferðarslysum. Ólafur Kr. Guðmundsson sem á sæti í stjórn FÍB hefur unnið að því að hrinda þessu verkefni úr vör hér á landi og mun hann stýra framkvæmd þess. FÍB blaðið ræddi við Ólaf um EuroRAP og hann var fyrst spurður hvað þetta EuroRAP eiginlega væri.

Hvað er EuroRAP?

EuroRAP er í sem stystu máli tvær staðlaðar megináferðir til að meta vegi.

Sú fyrri er einkum fólgin í því að skrá svokallaða svarta bletti í vegakerfinu – staði þar sem slysum eru algeng eða eru líkleg vegna aðstæðna.

Sú síðari er fólgin í því að fara um vegina og gera á þeim úttekkt eftir sérstöku stöðluðu kerfi. Vegirnir eru metnir sjónrænt í samræmi við staðlaða handbók. Niðurstöður skodunarmanna eru svo jafnharðan færðar inn í sérstakan hugbúnað/tölvu í bílnum.

„NCAP er kerfi til að meta öryggi vega með tillit til óhappa – með tilliti til þess hvað það er við veginn sjálfan eða umhverfi hans sem líklegt er til að kveikja atburðarás sem endar með óhappi eða slysi þar sem fólk meiðist eða lætur lífið,“ sagði Ólafur. EuroRAP er nokkurskonar systurverkefni EuroNCAP sem margir þekkja og vita að hefur leitt til þess að bílar eru nú miklu traustari og verja fólk miklu betur gegn áföllum í óhappatilvikum en bílar almennt gerðu áður. „Euroncap hefur skilað 40% öryggari bílum frá 1997 er verkefnið hófst og byrjað var undir þess merkjum að áreksstursprófa bíla og stjórnumerkja þá eftir því hversu góða vörn þeir veita fólki. Þegar verkefnið hófst árið 1997 náðu mjög fáir bílar fjór- um stjörnum, hvað þá fimm. En nú átta árum síðar fær varla nokkur nýr bíll minna en 4 til 5 stjörnur. EuroNCAP hefur því sannarlega skilað miklum árangri. Færri slasast alvarlega og deyja nú vegna þess að bílarnir verja fólk betur en bílar gerðu áður,“ segir Ólafur.

Ekki bara ökumaðurinn

Allt forvarnastarf gegn slysum hefur lengstum beinst að öku- mannum og hvernig hann hagar sér í umferðinni. En að baki EuroNCAP og nú EuroRAP liggur víðtækari hugsun – hún er sú að umferðin og hreyfan-

leikinn er ekki bara ábyrgðar- þáttur ökumannsins eins, heldur eru bæði bíllinn og vegurinn veigamiklir þættir. Til að draga úr slysum þurfa allir þessir þrír þættir að vera sem best sam- hæfðir, það er að segja öku- maðurinn, bíllinn og vegurinn. Þessvegna er það nú tímabært að beina athyglinni að vegunum og því sem þar má betur fara. Það er orðið tímabært að skoða vegina með sömu gleraugunum og bílarnir hafa verið skoðaðir með undir merkjum EuroNCAP með góðum árangri. Það er kominn tími til þess vegna þess að við viljum ekki lengur horfa upp á það lengur að fólk slasist og deyi í umferðinni vegna at- ríða sem koma hefði mátt í veg fyrir.

Ófullkomleiki mannlíkamans

Mannlíkaminn þolir ekki vel högg og við vitum nú að hraði

yfir 30 km á klst. getur verið lífs- hættulegur. Þessvegna er 30 km hámarkshraði settur í íbúðar- hverfum og í grennd við skóla og það hefur vissulega borið árangur. Fyrir áhrif frá starfi Euroncap eru nýir bílar í dag mjög sterkir og öruggir. Þeir verja meira að segja fólk sem verður fyrir þeim betur en bílar gerðu áður, þeir eru búnir öryggisbúnaði eins og beltum og loftþúðum sem verja líf og limi fólksins í þeim upp að 70 km hraða. En vegna ófullkom- leika mannlíkamans sjálfs er talið nánast útilokað að smíða bíla til daglegra nota sem varið geta líf og limi fólksins í þeim á meiri hraða en 70 km/klst. Þar verður vegur- inn sjálfur og umhverfi vegarins að koma til skjalanna og verja gegn meiðslum. EuroRAP verk- efnið snýst einmitt um það að lesa veginn og umhverfi hans og stjórnumerkja með tilliti til öryggis. Vegum er sem sagt gefnar stjörnur svipað og bílum í EuroNCAP

FRAMHALD Í NÆSTU OPNU



EuroRAP hefur borið mikinn árangur í Bretlandi. Búið er að meta flesta fjölfarna vegi og stjórnumerkja þá. Lagfæringar hafa verið gerðar mjög víða og „svörtum vegum“ eða hættulegum slysaköflum hefur stórfækkað í kjölfarið. Aðstæður þar eru víða áþekkar íslenskum aðstæðum.



Þessi vegarspotti var „svartblettur.“ Eftir EuroRAP úttekt var merkingum breytt á þann veg að hættur framundan eru skýrðar á undirskiltum. Fremra skiltið varar við þrenginu og útskýringin segir að hætta sé á að mæta bílum á miðjum veginum. Aftara undirskiltið segir að engin gangstétt sé meðfram veginum framundan.

og markmiðið er: Öruggir bílar á öruggum vegum.“

Mesta heilbrigðisvæðing

Að sögn Ólafs er aðdraganda að þátttöku FÍB í EuroRAP verkefninu að rekja til ársins 2004. Sameinuðu þjóðirnar og Alþjóða heilbrigðisstofnunin helguðu árið baráttu gegn einni mestu heilbrigðisvá okkar tíma – umferðarslysum og var alþjóð-

legi heilbrigðisdagurinn notaður til að vekja athygli heimsins á vandanum og afleiðingum hans. Frumkvæðið að þessu kom frá Gro Harlem Brundtland þáverandi framkvæmdastjóra WHO og Max Mosley forseta FIA.

Í tengslum við þetta skoðaði FÍB hvernig félagið gæti komið að málinu hér á landi og hvað gera mætti til að ná sem mestum árangri í því að fækka slysum.

Alþjóðasamtök bifreiðaeigendafélaga AIT og FIA sem síðan hafa sameinast undir merkjum FIA höfðu þá þegar farið af stað með EuroRAP verkefnið (árið 2000) og höfðu á annan tug bifreiðaeigendafélaga þegar gengið til liðs við það.

FÍB í EuroRAP

Í júnímánuði það sama ár héldu þeir Árni Sigfússon formaður FÍB og Ólafur Kr. Guðmundsson stjórnarmaður í FÍB til London til fundar við forráðamenn EuroRAP. Eftir þann fund sótti FÍB um aðild að verkefninu sem reyndist auðsött. Umsóknin var svo afgreidd formlega á aðalfundi EuroRAP á Rimini á Ítalíu í nóvember 2004. Um svipað leyti tilkynntu fulltrúar FÍB á Umferðarþingi Íslands fyrirætlunar félagsins að ráðast í verkefnið hér á landi. Max Mosley forseti FIA og einn helsti frumkvöðull bæði EuroNCAP og EuroRAP sat þingið sem gestur FÍB og skýrði þingheimi frá tilurð þess og tilgangi og hét á stjórnvöld að styðja verkefnið hér á landi.

Í dag eiga 22 bifreiðaeigendafélög aðild að EuroRAP. Auk FÍB má þar nefna ADAC í Þýskalandi, AA í Bretlandi, félögin



Hér liggur hraðbraut inn í þéttbýli og ökumenn verða að hægja á sér. Hraðabreytingin er nauðsynleg og til að undirstrika það eru skiltin sett á áberandi sterkgulan ferhyrndan bakgrunn.

í Frakklandi, Hollandi, Finnlandi, Noregi o.fl. EuroRAP hefur skil að mjög miklum árangri frá því það byrjaði árið 2000. Þar ber ef til vill hæst árangur Frakka, sem hefur tekist með samstilltu átaki og samvinnu stjórnvalda, opinberra aðila og systurfélags FÍB og EuroRAP að fækka gríðarlega mikið alvarlegum umferðarslysum. Árangurinn er sömuleiðis mikill í Bretlandi þar sem mjög slysaeknum vegarköflum hefur verið markvisst fækkað með því að lagfæra þá í samræmi við niðurstöður EuroRAP. Sömu sögu er að segja frá Svíþjóð en í heild hefur árangurinn vakið heimsathygli og nú er byrjað að meta vegi í öðrum heimsálfum á sama hátt, t.d. í Bandaríkjunum undir heitinu USA-RAP og í Ástralíu undir heitinu Aus-RAP.

Samvinna og velvilji

Ólafur segir að til að verkefnið beri sem mestan og bestan árangur sé mikilvægt að samvinna verði sem best við alla sem að því koma, hvort heldur sem er með beinum eða óbeinum hætti. Hann tekur sérstaklega fram að allir sem rætt hefur verið við um samstarf og stuðning við verkefnið hafa reynt mjög jákvæðir og samstarfsfúsir enda eru það sameiginlegir hagsmunir allra að verkefnið verði sem árangursríkast, að slysum fækki sem allra mest og málið verði á þann hátt öllum til gagns og blessunar. Þannig lýsti Sturla Böðvarsson samgönguráðherra því yfir í fyrirspurnatíma á alþingi nýlega að FÍB nyti fulls stuðnings hans í þessu verkefni. Ráðherra sagði þetta:

„Virðulegi forseti. Ég vil þakka háttvirtum þingmanni (Guðlaugi

Hedd

sem standast þínar kröfur

Við bjóðum upp á vélavara hluti í flestar dísel- og bensínvélar frá viðurkenndum framleiðendum.

Stimplar

Varahlutaverslunin Kistufell hefur sérhæft sig í sölu vélavara hluta í meira en 50 ár.

- Fólksbílar
- Trukkar
- Mótórhjól
- Vinnuvélar
- Jeppar
- Traktorar
- Bátar

Brautarholti 16
Sími: 562 2104

IS-125 Reykjavík
Fax: 562 2118

www.kistufell.is
kistufell@kistufell.is

52. GLEÐ OG ÞJÓNUSTA FRÁ 1952 BRAUTARHOLTI 16



Steve Lawson tæknistjóri EuroRAP, Ólafur Kr. Guðmundsson FÍB og John Dawson formaður EuroRAP.

Þór Þórðarsyni – innsk blm.) fyrir þær ábendingar sem fram komu í hans fyrirspurn og vekur auðvitað rækilega athygli á því hversu mikilvægt það er fyrir okkur að fá alla aðila saman að einu borði til að vinna að þessum umferðaröryggismálum og FÍB hefur svo sannarlega lagt sitt fram í þeim efnum.“

Umræður um umferðaröryggismálin eru nauðsynlegar og ég vil ítreka og undirstrika það sem ég sagði fyrr að ég bind miklar vonir bæði við þetta Eurorapp-verkefni og það er samstarf við alla aðila og ekki síður það starf sem er á vegum rannsóknarnefndar umferðarslysa og á að fara fram í framtíðinni og verður að sjálf-sögðu liður í því að auðvelda Vegagerðinni og Umferðarstofu það mikilvæga verkefni að auka umferðaröryggi á þjóðvegum landsins ekki síður en á gatna-kerfi þéttbýlisins.“

Góður stuðningur

Ólafur hefur verið í miklu og stöðugu sambandi við forsvarsmenn EuroRAP, einkum John Dawson formann og Steve Lawson tæknistjóra sem veita FÍB fyllsta stuðning í öllu tilliti við að hrinda verkefninu úr vör. Tækni- og tölvubúnaður í bílinn sem notaður verður í vegaaathuganirnar kemur að stórum hluta frá ADAC í Þýskalandi en hugbúnaðurinn sem vinnur úr þeim gögnum sem safnað verður, mun koma frá Svíþjóð þar sem hann er búinn til.

ADAC í Þýskalandi hefur notað Mercedes Benz A við sjálfar mælingarnar og mæltu menn þar sérstaklega með þeim við FÍB vegna þess að þeir væru af heppilegri ytri stærð en þó rúm-góðir að innan. Athugunarmenn sitja hátt og hafa góða útsýn fram á við og til hliðanna. Af þessum ástæðum ekki síst var haft sambandi við Jón Trausta Ólafsson framkvæmdastjóra Öskju, umbæsaðila Mercedes Benz á Íslandi. Niðurstaðan varð sú að Askja, Lýsing, Landflutningar-Samskip, Esso, VÍS, og Goodyear á Íslandi sameinast um að kaupa Mercedes Benz A-150 bíl til verkefnisins. Bíllinn er þegar kominn í hendur FÍB og verið er að sérmerkja hann og koma tæknibúnaði fyrir í honum.

Fyrstu úttektirnar hefjast svo á næstu dögum og mun fyrsta lotan standa fram á haustið en þá verða fyrstu niðurstöður birtar.

Fyrstu niðurstöður í haust

Ætlunin í sumar er að gera aathuganir á helstu vegum í kringum höfuðborgarsvæðið í um 50 km radíus í kringum það, enda er um að ræða langsamlega umferðarþyngstu vegi á landinu þar sem um 70% allra alvarlegra slysa eiga sér stað.

Vegirnir sem hér um ræðir eru m.a. Suðurlandsvegur austur á Selfoss, Vesturlandsvegur í Borgarfjörðinn, Reykjanesbraut. Á næstu þremur árum er áætlunin sú að ljúka athugunum á hringvegjunum umhverfis landið og á helstu ferðamannavegum á Suðurlandi og á Eyjafjarðarsvæðinu.



Þar sem vegir skerast þvert hvor á annan verða alvarlegustu árekstrarnir, hvort heldur sem umferðin er ljósstýrð eða annar vegurinn hefur forgang á hinn. Hringtorg draga stórlega úr hættu á vegamótum eins og sýnt hefur sig hér á landi, t.d. á Þjóðvegi 1 við Rauðavatn og við Hveragerði.

Öryggi við aksturinn

Handfrjáls búnaður fyrir farsíma

Icon Auglýsingahúsið - www.icon.is

NOKIA
Connecting People

H
Hátækni

Ármúla 26 - 108 Reykjavík - Sími 522 3000 - Fax 522 3001 - www.hataekni.is - hataekni@hataekni.is



*nýr Suzuki Swift
– hannaður út frá óskum
Evrópumanna og af
Evrópumönnum*

Þessi mun spjara sig

Hinn nýi Suzuki Swift hefur alla burði til að spjara sig vel í samkeppninni hér. Hann hefur marga góða kosti sem eiga eftir að falla mörgum vel. Gamli Swiftinn var talsvert vinsæll bíll og þótti ágætur smábíll, öruggur í rekstri og lítið gjarn á að bíla og þökkalegur í daglegri notkun. En þessi nýi Swift stendur þeim gamla framar í flestu. Hann er miklu hljóðlátari í akstri, betur búinn og þægilegri. Þetta er einfaldlega mjög eigulegur bíll sem kannski er ekki að furða, því að bíllinn er nýhönnun frá grunni og hönnunin miðuð við smekk og óskir Evrópumanna, gerð af Evrópumönnum. Í flokki

smábíla er vissulega enginn hörngull á keppinautum og þeir bílar sem væntanlegir kaupendur munu efalaust bera hann saman við eru t.d. Peugeot 206, Skoda Fabia, Hyundai Getz og Toyota Yaris og allir hafa þeir til síns ágætis nokkuð og nýi Swiftinn kemur sterkur inn í hópinn.

Hljóðlátur

FÍB blaðið reynsluók bílnum á dögnum í S. Frakklandi. Reynslubílarirnir voru með 1,5 l bensínvél og 1,3 l túrbínudísilvél.

Munurinn á þessum tveimur vélum í akstri var vissulega finnanlegur, en furðu lítil þótt merkleigt kunni að virðast. Dísilvél, sem

ættuð er frá Fiat (sem hannar sennilega einar bestu dísilvélar í fólksbíla sem völ er á), var edlilega ekki eins viðbragðsfljót úr kyrrstöðu í hundraðið og bensínvél, en vann og togadi ekkert síður í framúrakstri og almennum þjófvegaakstri – bráðskemmtileg, hljóðlát og „fáranlega“ sparneytin.

Hvað varðar sjálfan aksturinn í hinum nýja Suzuki Swift þá er hann afar notalegur. Tæknimaður frá Suzuki sagði okkur að mikið hefði verið lagt upp úr því að hljóðeinangra bíllinn sem best, ekki síst vegna þess að gamla gerðin þótti nokkuð hávær í akstri. Í ljós kom

að maðurinn sagði satt, hljóðeinangrunin hefur lukkast vel, Swiftinn sigldi mjög hljóðlega eftir frönsku hraðbrautunum og sveitavegunum. Það virðist nefnilega vera talsvert meira mál að hljóðeinangra litla bíla sómasamlega heldur en stóra, í það minnsta eru hljóðlátari smábílar og lausir við mikinn hjóla- og veggny frekar sjaldgæfir. Swiftinn er miklu líkari mun stærri og dýrari bílum að þessu leyti en flestir af hans stærð.

„Stinningsmjúk“ fjöðrun

Hinn nýi undirvagn og yfirbygging Suzuki Swift gera sitt til þess að ljá bílnum örugga ak-



Smekklegt mælaborð og vandaðar innréttingar. Mælur eru læsilegir og stjórnæki öll við hendina.



Farangursrýmið er að sönnu ekki stórt, en auðvelt er að fella niður aftursætið í tvennu lagi og skapa með því aukið flutningsrými.



Swiftinn nýi er dálítið sviplíkur BMW Mini. Smekklegt útlit óneitanlega.

sturseiginleika. Undirvagninn er mjög stinnur þannig að í akstri er bíllinn ekkert að vinda upp á sig og liðast til. Stýrið er nákvæmt og rásfast og fjöðrunin virkar eins og hún á að gera – er stinn þannig að bíllinn er stöðugur á vegi. Allt er þetta eins og það á að vera og akstur-seiginleikarnir eru öruggir og góðir. Bíllinn virkar á mann sem traustur, viðráðanlegur og öruggur og þannig á það að vera.

Hið gagnstæða er nefnilega sérlega fráhrindandi – þegar bílar virka á mann í akstri á mis sléttum vegum eins og þeir séu að liðast í sundur og fjöðrunin eins og hún sé grautlin, t.d. í beygjum, þegar hún ætti að virka stinn, en hörð þegar hún ætti að virka mjúk, t.d. í holum og yfir hraðahindranir. Bílar sem þannig láta eru hræðilegir akstursbílar en þeir eru því miður nokkrir til.

Í reynsluakstursbílunum tveimur sem við ókum var sinn hvor girkassinn sem hentaði hvor sinni vélargerðinni vel. Girkassinn í bensínbílunum var svona dæmigerður Suzuki girkassi þar sem afturábakgirinn er lengst til hægri og aftur, en á dísilbílunum var afturábakgirinn lengst til vinstri og fram. Aðeins var finnanlegur munur á ná-



Hinn nýi Suzuki Swift er miðaður við smekk og þarfir Evrópumanna og hannaður í Evrópu. Þetta er góður akstursbíl og óvenju hljóðlátur miðað við smábíla.

kvæmni og lipurleika við skiptingar milli gíra og ekki erum við alveg frá því að kassinn í dísilbílunum hafi verið skemmtilegri í skiptingum.

Innrétting - öryggi

Sæti og allar innréttingar eru vandaðar og smekklegar og framsætin raunar ekkert síðri en í ýmsum miklu stærri og dýrari evrópskum bílum. Undir stýri eru öll stjórnæki við hendina á réttan og fyrirsjáanlegan hátt og

mælar eru auðlæsilegir í björtu sem dimmu.

Suzuki Swift er 3,70 m að lengd. Hann er því litlu styttri en t.d. Skoda Fabia og Peugeot 205, sem kemur fram í fótarymi í aftursætinu sem er í minna lagi og í farangursrymi sem sömuleiðis er ekki stórt. Bíllinn er fremur hábyggður þannig að höfuðrymi er ágætt í aftursætinu og sama er að segja um framsætin að því viðbættu að þar er fótarymið fint líka.

Hvað varðar öryggi og búnað bílsins þá eru í honum sex loftpúðar, góð hljómtæki með geislaspilara, rafstýrðir og upp-hitaðir útispeglar og fjarstýrðar samlæsingar. ABS læsivardar bremsur eru staðalbúnaður og ESP stöðugleikakerfi verður fáanlegt sem aukabúnaður. Þegar er búið að áreктurstsprófa bíllinn hjá EuroNCAP og fékk hann fjórar stjörnur af fimm sem er ágætt fyrir smábíl og fyllilega viðunandi.

GÆÐA DEKK Á GÓÐU VERÐI!!!

BF Goodrich

Jeppadekk á frábæru verði

YOKOHAMA

Hágæða hjólbardar



Sérpantanir
frá USA
innan
viku.



Smurstöð
Allar smurbækur
skráðar í tölvu!!

HJÓLBARDAGEYMSLA

Við geymum
dekkinn fyrir þig!!!



SÍMI 561 4110

SUÐURSTRÖND 4



VW Passat í reynsluakstri FÍB blaðsins

Stóri fólksvagninn orðinn enn stærri

Saga Volkswagen Passat hófst árið 1973. Með Passat kom VW fyrst fram með bíl í millistærðarflokki til höfuðs bílum

eins og Ford Taunus og Opel Rekord sem þá voru hvað vinsælastir meðal Evrópubúa í stærðarflokknum. Gamla bjall-

an var enn í framleiðslu og Golfinn ennþá smábíll, jafnstór og VW Polo nútímans er. Fyrsti Passatinn var svo sem ekki stór bíll, -svipaður að stærð og Golfinn nú, en ansi laglegur og framhjóladrifinn, sem fæstir bílar í hans flokki voru þá.

En nú er sjötta kynslóð VW Passat komin og við reynsluókum honum eina helgina í vor. Þótt við fyrstu sýn verði ekki komið auga á róttækar útlitsbreytingar frá fyrri gerð þá er flest nýtt - undirvagninn og hjólastellið að mestu. Bíllinn er töluvert stærri en sá eldri var; 6,2 sm lengri, 7,4 sm breiðari og einum sentimetra hærri. Hann er orðinn það stór að hann er við mörk þess að kallast stór fólksbíll en ekki bara meðalstór.

En þótt Passat hafi stækkað hefur tekist að halda þyngdinni í skefjum, ekki síst með því að smíða hluta fjöðrunarbúnaðar og hjólaupphengja úr áli í stað stáls. Passatinn er því

Passat Trendline TDi

Vél: 1,896 l dísilvél m. forþjöppu. 4 strokka.

Afl: 130 hö / 4000 sn.

Vinnsla (tog): 310 Nm / 1900 sn.

Gírkassi: 6 gíra handskiptur (einnig fánlegur með fimm gíra eða Tiptronic sjálfskiptingu. -

Þyngd kg: 1417-1598



Þótt við fyrstu sýn verði ekki komið auga á róttækar útlitsbreytingar frá fyrri gerð þá er flest nýtt - undirvagninn og hjólastellið að mestu.

alls ekki þyngri en eldri gerðin. Annað mikilvægt atriði er að undirvagninn er enn stinnari en var áður, enda er byggt á undirvagni nýja Golfsins. Þessi stífleiki undirvagns og yfirbyggingar er einskonar ávísun á betri og öruggari akstursegileika. Það hefur greinilega verið mikið hugsað um það við smíði og frágang á Passat að notendur bílsins fái tilfinningu fyrir öryggi og vöruvöndun. Aksturstillfinningin er í það



Skottið opnast vel. Þegar það er opnað með fjarstýringunni í lyklinum opnast það svona – upp á gátt.



Rými í aftursæti er gott. Bíllinn er nokkru stærri en eldri gerðin. Það skilar sér í aftursætinu.



Opnunin á skottinu er mjög til þæginda. Lítil hættu er á að reka höfuðið í.



Stýrið er stillanlegt á hæð og fjarlægð frá líkama. Útsýn er góð þrátt fyrir þykkann rúðustólpann sem geymir einn af loftþúðunum í þessum bíl.

minnsta sú að verið sé með traust og sterkt tæki í höndunum og innréttingar allar undirstrika þetta enn frekar og bæta við slatta af virðuleika- og lúxustilfinningu.

Fjórar meginútfærslur

Þær vélargerðir sem í boði eru nú eru 1,6 l og 2,0 l bensínvélur og 1,9 l og 2,0 l túrbínudísilvélur, þær sömu/svipaðar og fást í Golf og svo frændunum Audi og Skoda.

Passat fæst í fjórum meginútfærslum sem einkum taka til innréttinga og íburðar í útliti. Sú íburðarminnsta nefnist Basicline, þá Trendline, síðan Comfortline og loks Highline. Kaupendur geta svo valið um nokkra kosti í gerðum véla, gírkassa og ýmissa búnaðar innan hverrar þessara lína. Ákveðinn lágmarks staðalbúnaður er þó til staðar í þeim öllum. Þannig er í Basic-línunni staðalbúnaður atriði eins og ABS læsivardir hemlar, hemlaátaksjöfnun, sjálfvirkir bílbeltastrekkjarar sem strekkja beltin komi högg á bílinn, rafknúinn handhemill, og fjórir loftþúðar.

Í hinum búnaðarlínunum bætist svo við hverskonar skraut og þæginda- og skemmtibúnaður eins og sjálfvirk hita/loftræstikerfi, rafstillt sæti, skriðstillir, leðuráklæði, litadar rúður, stöðugleikabúnaður eða skrikvörn, fleiri loftþúðar og annar ríkulegri öryggisbúnaður o.m.fl.



Þær vélargerðir sem í boði eru nú eru 1,6 l og 2,0 l bensínvélur og 1,9 l og 2,0 l túrbínudísilvélur, þær sömu/svipaðar og fást í Golf og svo frændunum Audi og Skoda.

Trendline með dísilvél

FÍB blaðið reynsluók fyrst og fremst Passat af Trendline-

línunni með 1,9 l dísilvél og sex gíra gírkassa, en tók aðeins í annan Trendline með 1,6 l bensínvél og í Highline bíl með 2,0 l bensínvél. Allir voru handskiptir en tveir með sex gíra kassa en einn með fimm. Fimm hraða sjálfskiptingar eru einnig fáanlegar sem og nýr og mjög fullkominn sex hraðastiga gírkassi sem er bæði hand- og sjálfskiptur.

Dísilvélin er sú sama og við höfum áður haft kynni af í VW Golf og í Skoda Octavia og hún klikkar ekki – aflmikil,

þýðgeng og hljóðlát og sérlega sparneytin. Þessi ágæta og skemmtilega vél gengur í góðum takti við Passatinn ekki síst þegar sex gíra kassinn er með í spilinu. Það verður að segjast eins og er að 1,6 l bensínvélin á síst við þennan rúmgóða og virðulega bíl. Það á hins vegar 1,9 l dísilvélin og líka 2,0 l bensínvélin sem var sneggri upp á lagið í upptakinu en dísilvélin, en sú síðarnefnda hefur vinninginn á þjóðvegnum með sína miklu en jöfnu vinnslu.



REYNSLUAKSTUR

Benz A

Hábyggður einrýmisbíll, fimm dyra. Framhjóladrifinn, 5 gíra handskipting

Þyngd: 1225 kg.

Lengd/breidd/hæð í mm:

3838/1764/1593

Rúmtak vélar: 1498 rúmsm.

Vélarafi: 95 hö/5200 sn. (70 kW)

Vínsla (tog): 140 Nm / 3500-4000 sn.

Hámarkshraði: 175 km/klst.

Viðbragð 0-100: 12,6 sek.

Fjöðrun framan: MacPherson, þriggja punkta neðri spyrnur.

Fjöðrun aftan: Fjölliða fjöðrun – vinduöxull.

Hjól: 185/65 R15 á sex tommu breiðum felgum.

Stýri: Tannstangarstýri með rafmagnshjálparmótor. Beygjuradius 10,95 m.

Hemlar: Diskar framan og aftan. Framdiskar loftkældir. Læsivarðir, tölvustýrð átaksjöfnun.

Nýjasta kynslóðin af Mercedes Benz A, eða litla Benzanum er ansi álitlegur bíll. Ætternið við hina stærri bræður finnst glögg því að í akstri er sá litli hljóðlátur og virðulegur og virkar nokkuð eins og mun stærri bíll í höndum manns. Og óhætt er að segja að maður fái talsvert mikið fyrir peninginn því að hann er ekki svo lítill lengur, en

A-Benzinn hefur stækkað frá fyrstu gerðinni og er ekki lengur neinn smábíll. Farangursrými er ágætt og afturdyrnar opnast vel.



miðað við að eldri gerðina sem kom fyrst fram árið 1997, þá var hún í upphafi talsvert dýr miðað við sambærilega bíla. Nú hefur dæmið alveg snúist við því A-Benzinn er ekkert svo sérlega lítill lengur, heldur kominn í svipaða stærð og bílar í Golf-flokknum, en kostar þó ekkert meira en þeir lengur. Eiginlega hefur allt vaxið í litla Benzanum nema verðið, það hefur skroppið saman. Nýi A-bensinn er algjörlega nýr bíll og breyttur frá eldri gerðinni.

Stöðugur

Það hefur mikið vatn til sjávar runnið síðan 1997 þegar A-Benzinn kom fyrst fram og þekktur sænskur bílblaðamaður, Robert Collin velti honum í svonefndri elgsbeygju í reynsluakstri. (Elgsbeyga er það að líkja eftir því að snöggbeygt er eins og til að forða árekstri við elg sem öslar óvænt inn á veg-

inn). Veltan sú olli miklu fjadrafoki og Collin var sakaður um að hafa fíktað eitthvað í bílnum auk þess að vera hinn mesti klaufi í akstri.

Hann svaraði fullum hálsi, en hvort sem Collin eða talsmenn Mercedes höfðu allan sannleikann sín megin eða ekki þá var veltan óneitanlega til þess að salan fór í upphafi hægar af stað en ella hefði mátt vænta. Hjá Mercedes var farið út í breytingar á yfirbyggingu og undirvagni og stöðugleikabúnaður settur í bílinn sem staðalbúnaður sem hefur verið uppfra því. Miklu var kostað í kynningarstarf og auglýsingar eftir endurbæturnar og smám saman fór salan að ganga betur og hefur fyrsta kynslóð A-Benzans nú selst í 1,1 milljón eintaka.

Öflug skrikvörn

En nú er önnur kynslóð A-Benzans komin gjörbreytt og

auðvitað er það fyrsta sem bílblaðamenn gera þegar þeir fá hann í hendurnar að fara með hann í elgsprófið. Og viti menn, hann klárar sig af því án minnstu vandkvæða. ESP stöðugleikakerfið í bílnum er staðalbúnaður sem fyrr segir og það er ekki hægt að taka það úr sambandi með því að ýta á takka.

Kerfið er mjög virkt og grípur um leið inn í aksturinn þegar bíllinn byrjar að skrensa og heldur öllum hjólum við jörðina. Spólvörn er hluti þessa kerfis og hún er sömuleiðis mjög virk sem við fundum ágætlega því að smá snjócoma og hálka var hluta reynsluakstur tímans.

Skrikvörnin er mjög virk vegna þess ekki síst að kerfið skynjar hreyfingar stýrisins. Því meira sem hamast þarf á stýrinu, því meir vinnur stöðugleikakerfið eða skrikvörnin í því að koma í veg fyrir að bíllinn skrensi útundan sér. Hún hægir jafnframt á honum, slær af mótornum og hemlar. ESP kerfið er semsé mjög skynvætt og samkvæmt því sem við gátum best fundið greip það jafnvel fljótar inn í en bestu og þrautþjálfuðust öikumenn geta mögulega. Stöðugleikakerfi yfirleitt eru mjög virkur öryggisbúnaður en sjálfsagt gæti einhverjum fundist að búnaðurinn í A-Benzanum sé ofvirkur. Það ætti að vera hægt að slökkva á honum. Það teljum við hæpið því að A-Benzinn er ekki keppnisbíll til að nota inni á lokuðum kappakstsbrautum heldur bíll fyrir venjulegt fólk í venjulegri umferð og hjálpa því við óvenjulegar aðstæður. Skrikvarnarbúnaðurinn er sá virkasti sem við höfum prófað hingað til og gerir þennan bíl mög öruggan í akstri og tilbúinn að mæta óvenjulegum

ESP stöðugleikakerfið í bílnum er staðalbúnaður sem fyrr segir og það er ekki hægt að taka það úr sambandi með því að ýta á takka.



Litli Benzinn – A-Benzinn:

Ekki lengur svo lítill

Fyrsta kynslóð A-Benzans var öll minni um sig en þessi nýja og nú fer ekkert á milli mála að hér er kominn hreinræktaður Mercedes Benz.



aðstæðum með venjulegt fólk við stýrið, en ekki þjálfaða akstursíþróttamenn.

Fín fjöðrun

Fjöðrunin er þrauthugsuð með það fyrir augum að veða upp á móti tiltölulega háum þyngdarþykki. Hann situr hátt vegna þess að bæði er bíllinn hábyggður auk þess sem tvöfaldur botn er í bílnum. Tvöfaldi botninn þýðir það að allt rafkerfi og aðrar lagnir eru niðri í þessum „kjallara“ og því varið fyrir grjótbarningi og vegsalti. Þarna eru líka hirslur og geymslur fyrir fólkíð í bílnum. Afturhjólastellið ekki síst er þrauthugsuð með tililiti til stöðugleika en því til viðbótar eru dempararnir í bílnum af nýrri gerð. Þeir eru mjúkir í

venjulegum akstri en bæði þegar hraðinn verður meiri og eins í snöggum beygjum verða þeir stífari, því að skynjari sér um að stýra olíuflæðinu í dempurunum í samræmi við aksturslag og hraða og gera þá stinna eða mjúka eftir því sem aðstæður krefja.

Gjörbreyttur bíll

Fyrsta kynslóð A-Benzans var öll minni um sig en þessi nýja og nú fer ekkert á milli mála að hér er kominn hreinræktaður Mercedes Benz. Innréttingin er orðin formfastari en var áður og miklu nær hefðinni hjá Mercedes Benz. Þessi bíll virkar á mann sem fullvaxinn vagn og því veldur ekki síst hversu rásfastur hann er, fimm gíra handskiptingin nákvæm og pottþétt

og loks fjöðrunin og hljóðlátur aksturinn. Í öllu þessu er hér kominn fram bíll af millistærð með yfirburði hvað varðar alla aksturseginnleika. Þetta er góður langferðabíll sem vegna stærðar og lipurleika er líka fyrsta flokks í borgarþrengslunum. Það eina sem að má finna er að 1,5 lítra vélin er í aflminna lagi. Sérstaklega saknar maður meiri

vinnslu við framúrakstur úti á þjóðvegi með fullhlaðinn bíl. En fleiri vélargerðir eru fáanlegar og 1,5 l vélin er hálfgildings staðalvél. Næsta fyrir ofan þessa er 116 ha 1,7 l sem trúlega hæfir bílnum einna best. Sú stærsta er svo 136 ha 2,0 l. Til viðbótar fást einnig þrennskonar dísilvélar; 82 ha, 1,6 l, 109 ha, 1,8 l og 140 ha 2,0 l.



Rýmið í aftursætinu er fyllilega viðunandi.



Mælaborðið sem og aðrar innréttingar eru breyttar frá eldri gerðinni - miklu „Benzlegri.“ A-Benzinn er orðinn ekta Benz.



Strax á fyrstu metrunum verður skyldleikinn við Volkswagen og Audi ljós.

Helstu upplýsingar:

Staðalvélín hér á landi er 1,6 l 102 ha (75 kW)/ 5.600 sn.

Vél í reynsluakstursbíl: 1,9 l Tdi dísilvél, 77 kW. (Fáanlegar eru auk þess 1,4, 1,6 og 2,0 l bensínvélur og 2,0 Tdi dísilvél sem er 103 kW.

Lengd / breidd / hæð í mm: 4.572 / 1.973 / 1.462.

Farangursrými: 560-1.350 lítrar
Viðbragð 0-100: 12,3 sek.

Hámarkshraði: 190 km/h
Eyðsla bl. akstur: 7,2 l/100 km

Verð: Frá kr.1.690.000,-

Verð reynsluakstursbíls: kr. 2.090.000,-

Skoda Octavia:

Nýr, stærri og betri Skódi

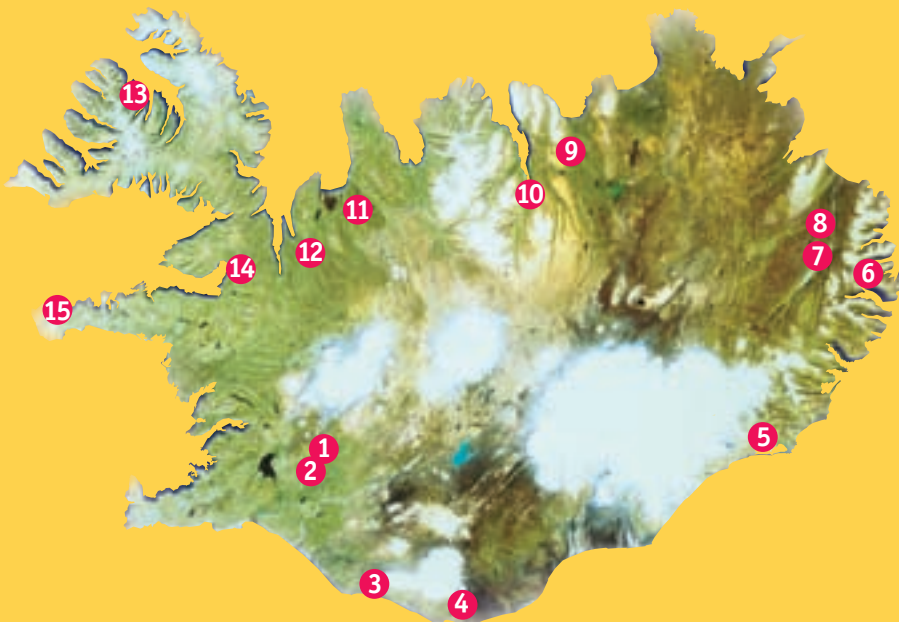
Það er erfitt annað en að taka hatt sinn ofan fyrir Tékkunum hjá Skoda. Frá því að járnaldid hrundi og yfirráðum rússnesku ráðstjórnarinnar yfir Tékkum lauk hefur Skoda jafnt og þétt

sótt í sig veðrið og nú er svo komið að Skoda bílar eru ekki lengur ódýrir austantjalds-skrjóðar heldur ágætir vestrænir bílar og sem betur fer (enn í það minnsta) á hagstæðu verði.

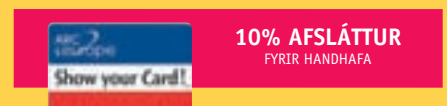
Þegar Volkswagen eignaðist stóran hlut í Skoda stóð það nokkuð í mönnum um tíma hvort leggja ætti Skoda nafnið niður og taka upp eitthvert nýtt nafn. Þetta hugsuðu menn í al-

vöru um vegna þess að ímynd Skoda í hugum V.Evrópumanna var ekki sterk – þvert á móti. Hið gamalgróna og eitt sinn virðulega nafn fékk að halda sér og á stuttum tíma hefur Tékkunum

15 HÓTEL ALLAN HRINGINN



- | | |
|------------------|-----------------|
| 1 ML Laugarvatn | 9 Stórutjarnir |
| 2 ÍKÍ Laugarvatn | 10 Akureyri |
| 3 Skógar | 11 Húnavellir |
| 4 Vík í Mýrdal | 12 Laugarbakki |
| 5 Nesjaskóli | 13 Ísafjörður |
| 6 Neskaupstaður | 14 Laugar |
| 7 Egilsstaðir | 15 Hellissandur |
| 8 Eiðar | |



Við minnum á að gistiávisanir fást á hagstæðu verði á skrifstofu FÍB.

Góð þjónusta á sanngjörnu verði

Hótel Edda býður upp á gistingu jafnt í uppúnum rúmum sem svefnpokaplássi, allt eftir þörfum hvers og eins.



Staðalbúnaður er meiri en áður. Meðal hans má nefna spólvörn og loftkælingu, víðtækan öryggisbúnað eins og ABS hemla, loftpúða framí og til hliðanna.

Þessi vél er bæði aflmikil og svo sannarlega sparneytin líka og verulega eftirsóknarverð.



tekist að styrkja ímynd Skoda verulega. Maður hvorki heyrir né les lengur að nafnið Skoda sé einhverskonar samnefni með leiðinlegum og lélegum bifreiðum, þvert á móti.

Einn fyrsti nútímalegi bíllinn sem kom frá Skoda eftir fall járnþjaldsins og eftir aðkomu VW að Skoda var Skoda Octavia. Nú er komin ný kynslóð þessa bíls, bæði stærri og betur búin en fyrsta nútíma Octavían. FÍB fékk þennan bíl í reynsluakstur á dögnum.

Náskyldur VW

Strax á fyrstu metrunum verður skyldleikinn við Volkswagen og Audi ljós eftir að ekið er af stað. Bíllinn minnir mjög á Volkswagen og Audi í akstri. Íburður í innréttingum er heldur minni kannski, en flest annað er svipað – vinnslan, girskipting, útsýni, stjórnþæki o.s.frv. Aksturseginnleikarnir eru mjög áþekkir hinum nýja VW Golf enda ekki að furða, botnplatan – undirvagninn er nánast sá sami

og í Golfinum en byggingarlagið (einskonar hálfur skutbíll þar sem skottlokið opnast frá stuðara við efri brún afturrúðunnar) gerir Octavíuna mun plássmeiri en Golfinn, sérstaklega er farangursrýmið miklu meira.

Sú Octavía sem við reynsluókum var með 1,9l dísilvélinni, þeirri sömu og var í nýja Golfinum sem sr. Jakob Rolland ók á vegum FÍB hringinn í kring um landið á einni og sömu tankfyllingunni. Þessi vél er bæði aflmikil og svo sannarlega sparneytin líka og verulega eftirsóknarverð. Í bílnum var handskiptur fimm gíra gírkassi sem hæfir vélinni og bílnum ágætlega.

Rýmra aftursæti

Eldri Octavía var ansi þröng í aftursætinu en nýja gerðin er talsvert stærri en sú gamla var. Lengdin milli hjólamiðja er 6,6 sm meiri, heildarlengd bílsins er 5,9 sm meiri, breiddin er 3,8 sm meiri og hæðin er aðeins meiri líka. Þetta skilar sér ekki síst í því að rýmið í aftursætinu er nú miklu betra

en áður auk þess sem farangursrýmið er sömuleiðis meira líka. Skottið á Skóðanum er reyndar óvenju stórt samanborið við bíla af svipaðri stærð, t.d. Volvo S40. Það er 560 lítra en var 528 l í gömlu gerðinni. Sé aftursætið svo fellt niður vex farangursrýmið í heila 1350 lítra. Vegna þess hve farangursrýmið opnast vel er auðvelt að losa og lesta.

Góður í akstri

Það fer ágætlega um mann undir stýri. Sætið má stilla á flesta vegu og sömuleiðis er stýrishjólið stillanlegt á hæð og fjarlægð frá líkamanum. Helst mætti finna að því að harður miðjustokkurinn er ansi þétt við hægri hné.

Aksturseginnleikarnir eru mjög öruggir og góðir eins og hjá Golfinum. Það eru engir óvæntir hnöktrar þar á. Vökvastýrið er hraðanæmt, það er létt á mjög hægri ferð en í venjulegum akstri hefur ökumaður góða tilfinningu fyrir veginum. Heglarnir virka eins og við má búast í

bílum í betri kantinum – í stuttu máli er ekkert athugavert við Skóðann í þeim efnum.

Staðalbúnaður er meiri en áður. Meðal hans má nefna spólvörn og loftkælingu, víðtækan öryggisbúnað eins og ABS hemla, loftpúða frammi og til hliðanna. En nú er svo komið að Skoda er ekki lengur ódýri bíllinn úr austurvegi, heldur fullburða bíll í milliflokki sem kostar sitt – verðið er komið ansi nærri Golfinum.

En Skóðinn er búinn að sanna sig að vera peninganna virði. Það er bara spurningin nú hvort kaupendurnir séu tilbúnir að borga það sem upp er sett, vegna þess að úrvalið í þeim verðflokki sem Skóðinn nú tilheyrir, er mjög mikið. En Skóðavinir eiga þess þá bara áfram kost um sinn að kaupa eldri gerðina því hún verður framleidd áfram næstu tvö árin eða þar um bil sem vel búnað sérútgáfur á gamla góða Skóðaverðinu.



Hér hefur orðið mikil breyting til batnaðar frá eldri gerð Octavía. Fótarýmið er nú miklu betra en áður.



Hér er allt mjög líkt og í VW og Audibílum þótt íburður sé minni. Auðlæsilegir mælur og allt við hendina.



Farangursrýmið er með því stærsta í flokknum og auðvelt að ganga um það á alan hátt.



Innréttingar eru vandaðar og smekklegar en án alls íburðar. Notagildið er í fyrirrúmi.

Enn meiri ávinningur með
Safnkortinu!*

Safnkort

Esso

Sparaðu tíma borgaðu við dæluna! á næstu ESSO stöð*

Veldu hraða!

Hjá ESSO getur þú nú sparað tíma og **borgað við dæluna** þegar þú velur sjálfsafgreiðslu.

Veldu þægindi!

Láttu okkur um að dæla á bílinn og nýttu þér um leið þá **þjónustu** sem ESSO er þekkt fyrir.

Veldu ódýrara bensín!

Þegar þú **dælir sjálf(ur)** á ESSO stöðvunum getur þú treyst því að fá eldsneyti á hagstæðu verði.



FILIPPIA F1006106

*Á höfuðborgarsvæðinu, Akureyri, Keflavík, Hveragerði og Selfossi. Safnkortsafsláttur er í formi punkta.

Sumardekkin hafa sjaldan verið öruggari

- Bleytan er hættulegust
- Góðir bleytueiginleikar mikilvægastir þegar sumardekkin eru valin

Það getur skilið milli feigs og ófeigs hverskonar hjólbarðar eru undir bílnum. Mynstrið á slitfletinum skiptir miklu máli, slétt dekk eða mikið slitin fljóta upp á bleytunni og missa veggripið um leið. Bíllinn verður óviðráðanlegur.

En ný og óslitin dekk eru mjög misgóð með það hversu vel þau ryðja vatninu á veginum undan sér og það er mikill munur á besta bleytudekkinu og því lakasta. Sumardekkjapróf ársins 2005 sýnir að Continental og Goodyear hafa komið fram með bestu dekkinn hvað þetta varðar, betri en áður hafa komið fram.

Sumardekk ársins voru að þessu sinni prófuð í Texas í

Bandaríkjunum sl. vetur þegar veður þar var nokkuð svipað og gerist að sumri til í N-Evrópu. Í prófuninni er mikil áhersla lögð á að sannreyna hvernig dekkinn standa sig og eru örugg í bleytu og á þurrum vegi, hversu mjúk, rásföst, hve hátt heyrist í þeim inni í bílnum og utan og hversu slitsterk þau eru.

Sáralítill munur mælist á hemlunarvegalengd sumardekkja á þurru malbiki á bíl



Góðir eiginleikar dekkja í bleytu skipta sköpum. Á þá eiginleika hafa dekkjaframleiðendur lagt áherslu og framfarirnar eru miklar á tiltölulega fáum árum.



með ABS hemlum þannig að hemlun á þurru malbiki er ekki mæld sérstaklega og tekin inn í niðurstöðurnar. Munurinn á ABS hemlun í bleytu er hins vegar verulegur og munurinn á því dekki sem stystu og lengstu hemlunarvegalengdina þurfti í bleytunni, reyndist mikill sem fyrr segir. Það dekk sem stóð sig síst í bleytu byrjaði að fljóta upp í 6 mm djúpu vatni á 70

km hraða. Það dekk sem best stóð sig byrjaði að fljóta upp við 90 km hraða við sömu aðstæður og undir sama bílnum. En það fer ekki alltaf saman að dekk sem byrjar seint að fljóta upp í rennbleytu hafi traust veggripi á rökum eða votum vegi. Þar koma við sögu þættir eins og fínmynstrið í slitfletinum og mykt gúmmíblöndun.

Hvað var prófað?

Dekkin voru öll prófuð undir einum og sama bílnum. Bílnum var ekið nokkrum sinnum af nokkrum öikumönnum gegn um hverja þraut og er sú einkunn sem gefin er fyrir hverja þraut meðaltal mælinganiðurstaða. Einkunnin er í raun frádráttarstig þannig að því lægri sem hún er, þeim mun betur stóð dekkið sig.

Purr vegur

Akstur á þurrum vegi hefur 20% vægi í heildarniðurstöðunni. Í þessum þætti vegur akstur í beygju þar til veggrip losnar 50% og snögg beygja framhjá hindrun 50%

Blautur vegur

Akstur á blautum vegi hefur 35% vægi í heildarniðurstöðunni. Í þessum þætti vegur ABS nauðhemlun 30% Flotun í beinum akstri 20%, flotun í beygju 10%, rásfesta 30% og hliðargrip í beygju 10%.

Þægindi

Þægindi vega 10% af heildarniðurstöðunni. Í þessum þætti vegur mýkt 50% og veggnyr inni í bílnum 50%.

Veggnyr

Veggnyr sem dekkinn gefa frá sér út í umhverfið vegur 5% af heildarniðurstöðunni.

Núningsmótstaða

Núningsmótstaðan eða innri mótstaða í dekkinu sjálfu vegur 10% af heildarniðurstöðunni.

Slitþol

Slitþolið vegur 20% af heildarniðurstöðunni.

Stjörnugjöf

Hæst eru gefnar þrjár stjörnur en lægst engin. Að þessu sinni er ekert dekk sem ekki náði einni einustu stjörnu. Öll dekkin hafa því til síns ágætis umtalsvert nokkuð.

★★★★ Framúrskarandi

★★★ Gott

★ Viðunandi

Engin stjarna: Varla viðunandi

Pirelli P 6

	Einkunn	Vægi
Purr vegur	1,5	20%
Ekið í beygju	1,4	50%
Snöggbeygt framhjá hindrun	1,6	50%
Blautur vegur	1,6	35%
ABS nauðhemlun	1,2	30%
Flotun beint áfram	1,5	20%
Flotun í beygju	1,5	10%
Rásfesta	1,8	30%
Hliðargrip	2,3	10%
Þægindi	2,1	10%
Mýkt	2,3	50%
Veggnyr inni	1,9	50%
Veggnyr úti	1,5	5%
Núningsmótstaða	3,5	10%
Slitþol	2,2	20%

Heildareinkunn: 1,9



Framúrskarandi sumardekk með marga góða eiginleika. Frábært á þurrum vegi og lágværa dekkið í prófuninni. Núningsmótstaða þess er í hærra lagi.

Bridgestone Turanza ER 300

	Einkunn	Vægi
Purr vegur	1,7	20%
Ekið í beygju	1,8	50%
Snöggbeygt framhjá hindrun	1,5	50%
Blautur vegur	1,8	35%
ABS nauðhemlun	1,6	30%
Flotun beint áfram	1,7	20%
Flotun í beygju	1,3	10%
Rásfesta	1,9	30%
Hliðargrip	2,5	10%
Þægindi	2,2	10%
Mýkt	2,0	50%
Veggnyr inni	2,4	50%
Veggnyr úti	2,4	5%
Núningsmótstaða	3,0	10%
Slitþol	2,1	20%

Heildareinkunn: 2,0



Afbragðs sumardekk með góða alhliða eiginleika. Ágætt á þurrum vegum sem votum vegi. Full hávært.

Maloya Futura Primato

	Einkunn	Vægi
Purr vegur	1,7	20%
Ekið í beygju	1,6	50%
Snöggbeygt framhjá hindrun	1,8	50%
Blautur vegur	1,7	35%
ABS nauðhemlun	1,6	30%
Flotun beint áfram	1,7	20%
Flotun í beygju	1,0	10%
Rásfesta	1,9	30%
Hliðargrip	2,5	10%
Þægindi	2,4	10%
Mýkt	2,0	50%
Veggnyr inni	2,8	50%
Veggnyr úti	2,3	5%
Núningsmótstaða	3,3	10%
Slitþol	2,1	20%

Heildareinkunn: 2,1

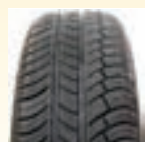


Hefur góða alhliða eiginleika á bæði þurrum vegum sem votum vegi. Talsverður veggnyr inni í bílnum dregur það niður í heildareinkunn. Núningsmótstaða í hærra lagi.

Michelin Energy E3A

	Einkunn	Vægi
Purr vegur	1,8	20%
Ekið í beygju	1,9	50%
Snöggbeygt framhjá hindrun	1,6	50%
Blautur vegur	2,7	35%
ABS nauðhemlun	2,1	30%
Flotun beint áfram	2,7	20%
Flotun í beygju	3,3	10%
Rásfesta	3,0	30%
Hliðargrip	3,0	10%
Þægindi	2,2	10%
Mýkt	2,2	50%
Veggnyr inni	2,1	50%
Veggnyr úti	2,3	5%
Núningsmótstaða	2,5	10%
Slitþol	1,2	20%

Heildareinkunn: 2,1

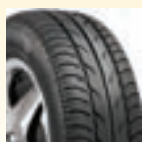


Slitsterkasta og þar með endingarbesta sumardekkið. Mjög gott á þurrum vegum en bleytueiginleikarnir aðeins í meðallagi.

Fulda Carat Attiro

	Einkunn	Vægi
Purr vegur	1,5	20%
Ekið í beygju	1,4	50%
Snöggbeygt framhjá hindrun	1,5	50%
Blautur vegur	2,6	35%
ABS nauðhemlun	3,0	30%
Flotun beint áfram	2,0	20%
Flotun í beygju	1,3	10%
Rásfesta	2,9	30%
Hliðargrip	3,3	10%
Þægindi	2,3	10%
Mýkt	2,0	50%
Veggnyr inni	2,5	50%
Veggnyr úti	2,6	5%
Núningsmótstaða	2,3	10%
Slitþol	2,3	20%

Heildareinkunn: 2,2

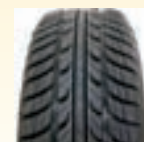


Besta sumardekkið á þurrum vegum. Eiginleikar þess í bleytu eru hins vegar ekki jafn góðir. Háværa dekkið í prófuninni að þessu sinni.

Goodyear HydraGrip

	Einkunn	Vægi
Purr vegur	2,3	20%
Ekið í beygju	2,1	50%
Snöggbeygt framhjá hindrun	2,5	50%
Blautur vegur	1,8	35%
ABS nauðhemlun	2,0	30%
Flotun beint áfram	0,7	20%
Flotun í beygju	0,5	10%
Rásfesta	2,3	30%
Hliðargrip	3,0	10%
Þægindi	2,1	10%
Mýkt	2,1	50%
Veggnyr inni	2,1	50%
Veggnyr úti	1,9	5%
Núningsmótstaða	2,5	10%
Slitþol	2,8	20%

Heildareinkunn: 2,2



Dekk sem sérstaklega er gert til þess að standa stöðugt á blautum vegum, eins og niðurstöðurnar sýna. Góðir vætueiginleikar virðast vera nokkuð á kostnað slitþolsins.

Vredestein Hi-Trac

	Einkunn	Vægi
Purr vegur	2,1	20%
Ekið í beygju	2,1	50%
Snöggbeygt framhjá hindrun	2,0	50%
Blautur vegur	1,7	35%
ABS nauðhemlun	1,6	30%
Flotun beint áfram	1,3	20%
Flotun í beygju	0,7	10%
Rásfesta	1,9	30%
Hliðargrip	2,7	10%
Þægindi	2,3	10%
Mýkt	2,0	50%
Veggnýr inni	2,6	50%
Veggnýr úti	2,5	5%
Núningsmótstaða	3,5	10%
Slitþol	2,4	20%

Heildareinkunn: 2,2



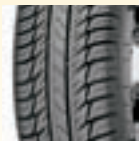
Hefur góða eiginleika í vætu en mjög upp og ofan að öðru leyti.

Núningsmótstaða er mikil og það er hávært yfir meðallagi.

Kleber Dynaxer HP2

	Einkunn	Vægi
Purr vegur	2,0	20%
Ekið í beygju	2,0	50%
Snöggbeygt framhjá hindrun	1,9	50%
Blautur vegur	2,9	35%
ABS nauðhemlun	3,7	30%
Flotun beint áfram	1,7	20%
Flotun í beygju	1,3	10%
Rásfesta	3,4	30%
Hliðargrip	3,3	10%
Þægindi	2,3	10%
Mýkt	2,3	50%
Veggnýr inni	2,3	50%
Veggnýr úti	2,0	5%
Núningsmótstaða	2,0	10%
Slitþol	1,5	20%

Heildareinkunn: 2,3

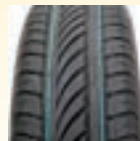


Mjög slitþolið og gott á þurrum vegi en síðra á blautum.

Nokian NRHi Ecosport XL

	Einkunn	Vægi
Purr vegur	1,8	20%
Ekið í beygju	1,9	50%
Snöggbeygt framhjá hindrun	1,6	50%
Blautur vegur	2,4	35%
ABS nauðhemlun	2,5	30%
Flotun beint áfram	2,0	20%
Flotun í beygju	1,7	10%
Rásfesta	2,6	30%
Hliðargrip	3,0	10%
Þægindi	2,3	10%
Mýkt	2,1	50%
Veggnýr inni	2,5	50%
Veggnýr úti	1,6	5%
Núningsmótstaða	2,7	10%
Slitþol	2,7	20%

Heildareinkunn: 2,3



Ekki nógu traust í bleytu. Sömuleiðis er slitþolið í minna lagi. Á heildina

litið gott miðlungsdekk.

Firestone Firehawk TZ 200 FS

	Einkunn	Vægi
Purr vegur	1,8	20%
Ekið í beygju	1,8	50%
Snöggbeygt framhjá hindrun	1,7	50%
Blautur vegur	2,2	35%
ABS nauðhemlun	2,6	30%
Flotun beint áfram	1,5	20%
Flotun í beygju	1,0	10%
Rásfesta	2,5	30%
Hliðargrip	3,0	10%
Þægindi	2,3	10%
Mýkt	2,3	50%
Veggnýr inni	2,2	50%
Veggnýr úti	2,4	5%
Núningsmótstaða	3,7	10%
Slitþol	2,7	20%

Heildareinkunn: 2,4



Í meðallagi á þurrum sem blautum vegi. Slitþolið er undir meðallagi. Mesta

núningsmótstaðan af samanburðardekkjunum.

Semperit Speed Comfort

	Einkunn	Vægi
Purr vegur	1,9	20%
Ekið í beygju	1,8	50%
Snöggbeygt framhjá hindrun	1,9	50%
Blautur vegur	2,1	35%
ABS nauðhemlun	1,8	30%
Flotun beint áfram	1,5	20%
Flotun í beygju	1,3	10%
Rásfesta	2,8	30%
Hliðargrip	2,7	10%
Þægindi	2,5	10%
Mýkt	2,4	50%
Veggnýr inni	2,6	50%
Veggnýr úti	2,3	5%
Núningsmótstaða	3,3	10%
Slitþol	3,1	20%

Heildareinkunn: 2,4



Nokkuð gott hvað varðar veggrip við flestar aðstæður. En er bæði hart og

hávaðasamt.

Uniroyal Rallye 550

	Einkunn	Vægi
Purr vegur	2,3	20%
Ekið í beygju	1,9	50%
Snöggbeygt framhjá hindrun	2,6	50%
Blautur vegur	1,5	35%
ABS nauðhemlun	1,0	30%
Flotun beint áfram	1,0	20%
Flotun í beygju	1,0	10%
Rásfesta	2,1	30%
Hliðargrip	3,0	10%
Þægindi	2,0	10%
Mýkt	2,0	50%
Veggnýr inni	1,9	50%
Veggnýr úti	1,6	5%
Núningsmótstaða	3,0	10%
Slitþol	3,8	20%

Heildareinkunn: 2,3



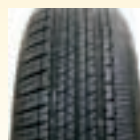
Ágætt á votum vegi og hljóðlát. Það sem dregur það niður er að það er ekki sérlega

traust á þurrum vegi og ekki sérlega slitsterkt.

Dunlop SP Sport 01

	Einkunn	Vægi
Purr vegur	1,6	20%
Ekið í beygju	1,5	50%
Snöggbeygt framhjá hindrun	1,7	50%
Blautur vegur	1,8	35%
ABS nauðhemlun	1,7	30%
Flotun beint áfram	1,5	20%
Flotun í beygju	1,0	10%
Rásfesta	2,0	30%
Hliðargrip	2,5	10%
Þægindi	2,2	10%
Mýkt	2,2	50%
Veggnýr inni	2,1	50%
Veggnýr úti	1,9	5%
Núningsmótstaða	3,3	10%
Slitþol	4,1	20%

Heildareinkunn: 2,4

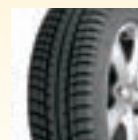


Þrýðilegt á þurrum og votum vegi. Lítið slitþol, það lakasta í prófuninni, dregur niður heildareinkunnina.

Goodyear Eagle Vector EV2

	Einkunn	Vægi
Purr vegur	2,6	20%
Ekið í beygju	2,6	50%
Snöggbeygt framhjá hindrun	2,6	50%
Blautur vegur	3,0	35%
ABS nauðhemlun	2,7	30%
Flotun beint áfram	2,0	20%
Flotun í beygju	1,7	10%
Rásfesta	3,7	30%
Hliðargrip	4,5	10%
Þægindi	2,5	10%
Mýkt	2,3	50%
Veggnýr inni	2,6	50%
Veggnýr úti	1,5	5%
Núningsmótstaða	2,3	10%
Slitþol	2,2	20%

Heildareinkunn: 2,5



Heldur slakt á þurrum og votum vegi en vel slitþolið og fremur lágvært

og mjúkt.

sumir fara aldrei fram úr aftur



HVÍTA HÓSD / SJÁ - 2795




UMFERÐARSTOFA



HERTZ brings you
ONLINE BOOKING BONUSES
Win flights to the USA &
a week's car hire, plus
10% Off our lowest available rates

I tilfelli af frábærum samningum fagnar Hertz samstarfsmönnum með því að bjóða félagsmönnum innan ARC Europe og þar af leiðandi FIB félögum upp á möguleika á að vinna flug og bíl í heila viku í Bandaríkjunum. Skráðu þig á Netinn og þú færð einungis 10% afslátt af bílaleigubílum. Athugiðu málið vras á www.fib.is



Mótorhjól, mannréttindi og umferðaröryggi

eftir Auðun Arnórsson

Á Íslandi er engin kappakstursbraut. Hér eru að vísu stundaðar brautarakstursíþróttir – kvartmíla, gokart, rallíkross, auk torfæruíþróttar eins og motocross, enduro og jeppatorfæra sem einnig fara fram á eins konar brautum. En staðreyndin er sú, að Ísland er eitt örfárra landa í Evrópu, þar sem engin er malbikuð kappaksturbrautin. Engin akstursæfingabraut.

Allar kappakstursbrautir eru akstursæfingabrautir. Allar akstursæfingabrautir eru mikilvægur liður í því að bæta akstursöryggi og þar með umferðaröryggi, þar sem á þeim reynir á takmörk ökumanna og ökutækja; þar þjálfa fólk sig í að ná góðri stjórn á sínu ökutæki. Á Íslandi er aðeins hið almenna vegakerfi til staðar fyrir slíkar æfingar. Þetta gildir um hvern og einn ökumann og hvert og eitt hinna hátt í 200.000 ökutækja sem á landinu eru. Allir ökumenn hefðu gott af því að kynnst takmörkum eigin getu og getu ökutækisins sem hann stýrir dags daglega. Öruggasta leiðin til að kynnst þessum mörkum er að láta á þau reyna á lokaðri braut sem hönnuð og smíðuð er til að lágmarka hættuna á því að slys verði, ef farið er yfir mörkin.

Öryggisins vegna

Þessar hugleiðingar eru hér settar á blað því að staðreyndin er að hér á landi eru til ótal ökutæki sem beinlínis eru hönnuð og smíðuð til notkunar á kappak-



Góðar æfinga- og kennslubrautir eru mikilvægar fyrir alla sem í umferðinni eru, ekki síst fyrir þá sem vilja aka mótorhjólum. Þar geta þeir, eins og ökumenn bifreiða reynt getu sína og þjálfað sig til að verða betri ökumenn við öruggar aðstæður og án þess að setja aðra í hættu.

stursbrautum. Ekki skal þar með fullrytt að þessi tæki eigi ekkert erindi út á venjulega íslenska vegi. Út í venjulega íslenska umferð. Þetta eru tæki sem geta meira en venjuleg götuökutæki. Takmörkin liggja mun ofar – þau komast hraðar, þau hemla hraðar, þau reyna meira á öll skyn- og skilvit ökumannsins og gera þar með upplifunina af því að keyra þau mun sterkari en venjulegu götuökutækin bjóða upp á. Í hnotskurnu eru þetta tæki sem hönnuð og smíðuð eru sem hraðakstursleikföng. Að vilja aka hratt er mjög heilbrigð mann-

leg hneigð. Í frjálsu samfélagi er eðlilegt að þeir sem það kjósa fái tækifæri til að njóta þeirrar gríðarlega sterku upplifunar sem það er að svala hraðaparastanum; segja má að það séu þeirra mannréttindi. (Ekki svo að skilja að allir mótorhjólamenn séu hraðabyrstir úr hófi fram. Satt er þó að sumir þeirra eru það). En það er jafnframt eðlileg krafa að sú „svöln“ fari ekki fram í venjulegri umferð á venjulegum íslenskum vegum. Það er af þessari ástæðu sem það blasir við, að mati undirritaðs, að það væri í þágu öryggis allra Íslendinga að hér risi almennileg akstursæfinga- og kappakstursbraut.

Fyrirhyggja - glannaskapur

Rétt er í þessu samhengi að taka fram, að það er eðlilega mun öruggara að aka tækjum hratt sem eru hönnuð og smíðuð til þess – að því gefnu að geta og þjálfun ökumannsins sé í samræmi við getu ökutækisins og að hraðaksturinn fari fram þar sem aðstæður leyfa. Hér gildir: veldur hver á heldur. Það er augljóslega miklu alvarlegri glannaskapur að aka jeppa á öðru hundradinu á íslenskum þjóðvegi en að aka kappakstursmótorhjól á þriðja hundradinu á kappakstursbraut (eða t.d. hámarkshraðalausri þýzkri hraðbraut).

Í hvert sinn sem þau hör-mulegu tíðindi berast, að bifhjólaökumaður hafi beðið bana í umferðarslysi upphafst umræða um það hvernig bæta megi umferðaröryggið þar sem bifhjól eru annars vegar. Viðbrögð sumra er að hrópa upp að bifhjól séu manndrápstól sem ætti að banna. Svo virðist sem þessi viðbrögð séu ríkjandi meðal stjórnenda tryggingafélaganna; þau setja öll sem eitt upp sama yfiringilega okurtaxta fyrir lögbundna skyldutryggingu mótorhjóla, sama hvort tryggja á tveggja eða tvöhundruð hestafla hjól. Það má í raun undrum sæta að þeim (tryggingafélagunum) hafi ekki með þessari okurstefnu tekizt fyrir löngu að skrúfa með öllu fyrir akstur löglega skráðra mótorhjóla á Íslandi.

Óskráð og ótryggð mótorhjól

Afleiðingin er sú að æ fleiri þeirra sem vilja upplifa þá miklu skemmtun sem það er að aka mótorhjól velja að fá þá útrás á óskráðum, ótryggðum torfæruhjólum. Önnur afleiðing okuriðgjaldanna er að þeim sem finnst það að geta ekið mótorhjólum um götur og vegi Íslands einfaldlega það mikilvægur hluti lífsgæða sinna að þeir láta sig hafa það að borga það sem upp er sett,



Fullburða æfinga- og keppnisbraut fyrir akstur á bílum og mótorhjólum fyrirfinnst ekki á Íslandi. Um 40 ár eru síðan byrjað var að tala í alvöru um að byggja upp slíka aðstöðu. FIB lét verulega til sín taka þá og lét hana slíka braut og útvegaði land fyrir hana í nágrenni höfuðborgarinnar. En málið strandaði á tregðu hins opinbera og ágreiningi milli ýmissa hagsmunaaðila. Af og til hefur málið vaknað síðan og fá ár eru síðan opinberir aðilar eins og dómsmálaráðuneyti, umferðarráð og Vegagerðin lýstu sig tilbúna til að hefjast handa. Þá strandaði málið enn á sérskoðunum og sérhagsmunum ýmissa hagsmunaaðila. Enn er engin slík braut á Íslandi sem þessi sem myndin er af.

huga þá eðlilega með sér: ef ég er á annað borð að leggja svona mikinn pening í þetta er eins gott að ég sé á stærsta, kraftmesta,

hraðskreiðasta hjólinu sem ég kemst yfir. Í öðrum löndum er það jú þannig, að iðgjöld fyrir kraftmestu hjólin eru, eðlilega,

miklu hærri en fyrir hófsamari tól. Eða réttar sagt: Iðgjöldin fyrir hófsömu hjólin eru miklu lægri.

Hér á landi ýtir kerfið því undir að þau hjól sem á annað borð eru á götunni séu þau allra kraftmestu og hraðskreiðustu. Enda er hlutfall þeirra í mótórhjólafloata landsmanna miklu herra en víðast hvar annars staðar (þar sem enginn verðhvat er til þess að menn fái sér frekar kraftmestu hjólin, heldur þvert á móti miklu hagstæðara að láta sér hóflegri græjur nægja). Semsagt: okurstefnan leiðir til þess að fleiri en ella keyra óskræð ótryggt hjól utan vega og hlutfallslega fleiri ofurhraðskreið hjól



Ökumaður æfir „elgsbeygjur,“ þ.e.a.s. að snöggbeygja frá hindrunum á lokaðri æfingabraut í Frakklandi.

eru í umferð á íslenskum vegum en ella. Er það ábyrgt?

Hvatt til vetraraksturs?

Þar að auki er það svo, að hagstæðasta iðgjaldið sem tryggingafélögin bjóða upp á er bundið þeim skilmálum, að hjólið sé haft á númerum allt árið (reyndir ökumenn sem eru með allar sínar tryggingar hjá sama félaginu hafa getað samið um þetta). Þetta þýðir að tryggingafélögin ýta beinlínis undir að hjólin séu notuð yfir vetrartímenn, þegar skammdegið og lúmsk hálfan býr bjartsýnum mótórhjólönnum marga hættuna. Þar sem undirritaður þekkir til erlendis bjóða tryggingafélögin vænan afslátt af iðgjöldunum ef tryggingatakin skuldbindur sig til að leggja númerin inn yfir vetrinn. Á Íslandi gilda aðrar reglur.

Undirritaður trúir því að fengu hraðþyrstir íbúar þessa lands þar til gerðan vettvang til að fá útrás fyrir þennan þorsta, þ.e. boðlega kappaksturbraut, myndu mun færri þeirra freistast til að svala honum í almennri umferð á íslenskum vegum. En slík braut nýttist ekki aðeins sem slíkur útrásarvettvangur, heldur væri nytsemi slíkrar brautar fyrir íslenskt þjóðfélag fyrst og fremst sá að veita ökumönnum landsins, háum sem lágum, ungum sem öldnum, hraðþyrstum sem hraðafælum, tækifæri til að æfa og bæta aksturshæfileika sína.

Ljóst er einnig að væri tryggingafélögum landsins alvara með því að vilja stuðla að meira umferðaröryggi, einkum að því er varðar akstur mótórhjóla, myndu þau hverfa frá okuriðgjaldastefnunni.

Höfundur er blaðamaður.
(Millifyrirsagnir eru FIB blaðsins)



**BÍLASPRAUTUN OG RÉTTINGAR
AÐDUNS**

Tjónaskoðun · Bilaréttingar
Bilamálun · Allar tegundir bila

S: 554 2510 - 554 2590

Nýbýlavegi 10 · Kópavogi
Við hliðina á Toyota umboðinu

TOYOTA
þjónusta





FRAMTAK
BLOSSI ehf
Drangahrauni 1-1b Hafnarfjörður
Sími: 555 6030 · Fax: 555 6035
Heimasíða: <http://www.framtak.is>

Nýtt þjónustuverkstæði fyrir BOSCH

Framtak-Blossi hefur verið útnefnt **BOSCH DIESEL CENTER** á Íslandi

Viðgerðarþjónusta á **BOSCH** Diesel eldsneytiskerfum

BOSCH stillibekkur – tæki til bilanagreininga

BOSCH gæði







Bifreiðar



Með Bosch gengur allt betur

Bílar sem koma á verkstæði til viðhalds og viðgerða í dag, eru í raun akandi tölvur

Því er nauðsynlegt að hugbúnaðurinn sem notaður er við bilanagreiningu geti tekið við upplýsingum frá tölvuvæðum bílum.

Par að auki þarf bifvélavirkinn að geta nálgast allar nauðsynlegar upplýsingar um viðgerðina. Bosch stillibekkur og bilanagreininir tryggja að þetta sé mögulegt.

Kennsla og þjálfun í notkun búnaðarins ásamt aðgangi að viðurkenndu þjónustuveri Bosch (hotline) er hluti af þeirri þjónustu sem Bosch veitir.

Bosch bilanagreininir og Bosch varahlutir sameina þessa þætti og eru því traustur kostur í viðgerðum á bílum og tækjum.

Bosch bilanagreininir

ESI (tronic) hugbúnaður	Greininga búnaður	Kennsla og þjálfun	Þjónustuver	Bosch varahlutir
-------------------------	-------------------	--------------------	-------------	------------------

Bosch bilanagreining
- allt á sama stað



BOSCH

Hagstæðustu tryggingarnar

FIBTRYGGING

Íslandstrygging hf.
Sími 511 6000

Kristinn Snæland:

Á húsbíl um Norðurlönd

Hér heldur ferðasaga þeirra heiðurshjóna Jónu J. og Kristins Snælands um Norðurlönd áfram. Fyrri hlutinn birtist í síðasta tölublaði FÍB blaðsins. Í fyrri hlutanum sagði frá ferð hjónanna á húsbíl sínum um borð í ferjuna Nörrönu á Seyðisfirði, siglingunni yfir Atlantshafið og landtöku í Færeyjum og ferðum þeirra þar og í Noregi og endaði frásögnin þar sem þau óku eftir Þjóðvegi E 154 um Kongsberg til Notodden þar sem þau gistu hjá ættingjum.

Rjukan

Þann 12.júní ókum við frá Notodden upp til Rjukan en þar er Vemork orkuverið, byggt 1907 til 1911 sem var stærsta orkuver heimsins á sínum tíma. Það varð frægt fyrir vel heppnaðar aðgerðir norskra skæruliða á stríðsárunum. Þá nýttu Þjóðverjar sér virkjunina til þess að framleiða þar þungavatn til nýtingar í kjarnorkusprengjur. Tvær aðgerðir framkvæmdu skæruliðarnir til að koma í veg fyrir ætlanir Þjóðverja. Sú síðari heppnaðist en Þjóðverjar endurgerðu tæknibúnaðinn en þá gerðu Bandamenn gifurlega loftárás á virkjunina. Þjóðverjar ákváðu þá að flytja búnað sinn til Þýskalands en þá lá eina leiðin yfir Tinnvatn með ferjunni D/F Hydro. Skæruliðum tókst að sprengja ferjuna upp á leið yfir vatnið þann 20. febrúar 1944 og sókkva þar þýðingarmestu þungavatnsbirgðunum.

Núna er Vemork orkuverið safn Norskra iðnverkamanna og sýnir þróun iðnaðar í Noregi. Þá er þar sýning um kjarnorkukapphlaupið, m.a. kvikmynd sem nefnd er „Ef Hitler hefði haft sprengjuna.“ Upp að orkuverinu er farið um léttu hengibrú sem ber aðeins minni bíla og aðeins fyrir hreyfilhlaða. Þarna var í gangi teygjustökk, sagt vera hið hæsta í Evrópu, stökkið niður í gilið, en þar var ekkert vatn aðeins urð og grjót. Samt var nóg að gera á brúnni. Eftir ægilega göngu upp að virkjuninni, með mörgum hvíldum var safnið og byggingin skoðuð. Frá Rjukan ókum við fjallveg upp með



Vemork orkuverið í Rjukan.

Gaustatoppen sem margir telja fegursta fjall Noregs sem rís í 1883 metra hæð. Við 1173 metra er stórt bílastæði með söluturni og salernum. Þarna er einna best sýn til fjallsins og besta gönguleiðin upp á hátindinn. Frá Notodden ókum við veg E154 í vestur og þá veg 361 frá Orvella að Gryta en þaðan veg 37 upp í Rjukandalinn. Fjallvegurinn til baka var ekki með vegnúmer en lá úr dalnum að Gaustatoppen og niður um fagar sveitir á veg E154 og til baka til Notodden.

Rafmagnsfallbyssan

Í Notodden er vaggja Norsk Hydro, eða svo sem sagt er í ferðamannabæklingi, „fæðingarstaður Norsk Hydro.“ Þarna er safn í gömlu verksmiðjunni frá 1907 og skemmtilegt dæmi um hugvit

eins af stofnendunum, rafmagnsbyssan prófessors Birkelands. Svo vel heppnaðist hún að prófessorinn smíðaði aðra miklu stærri, fallbyssu. Hann seldi hlutabréf í byssunni og hún vakti þá athygli að þegar til stóð að sýna hana opinberlega mættu herforingjar m.a. bæði frá Englandi og Þýskalandi auk fleiri slíkra. Þegar allt var tilbúið var stræmi hleypt á en þá sprakk byssan hreinlega í loft upp, hlutabréfin féllu og urðu verðlaus en frumgerðin er til sýnis þarna á safni Norsk Hydro.

Í Notodden er líka Heddal stafkirkjan meira en 800 ára gömul og stærsta kirkja Noregs þeirrar gerðar. Biskupsstóll frá því um 1200 reykelsiskar frá miðöldum og veggmálningar frá því um 1600. Kirkjan er enn

í notkun sem aðalkirkja byggðarinnar meiri hluta árs. Í grennd við kirkjuna er byggingasafn með byggingar frá miðöldum og fram til millistríðsára. Rambergsstofa er hin merkasta vegna rósamálninga alþýðulistamannsins Olavs Hanssons. Okkar kæri leiðsögumaður Þórhildur Snæland sem ekur strætisvagni í Notodden fór með okkur um byggðina og sýndi okkur það helsta, m.a. fyrstu stífluna í ánni sem hratt af stað orkuframleiðslu og stóriðnaði.

Pappírverksmiðja var þarna og enn stóð uppi löng renna úr timbri, sem nýtt var til að fleyta trjám framhjá stíflu orkuversins. Við nutum þess líka að fá far með strætisvagni Þórhildar um þær leiðir sem hún verður að aka sumar sem vetur. Brekkur þær og krókaleiðir eru áreiðanlega ekki á hvers manns færi að vetrarlagi. Að lokinni ánægjulegri heimsókn í Notodden ókum við niður til sjávar um veg 360, þá veg 36 á E18 að Olavsberget Camping og Badepláss í Porsgrunn.

Drammen.

Frá Porsgrunn ókum við veg E18 rakleitt til Drammen þar sem við fórum í jarðgöngum sjö hringi í Spiralen upp á góðan



Rafmagnsbyssan Prófessors Birkelands, sú sem ekki sprakk.

útsýnisstað yfir borgina. Áfram héldum við í átt að Osló og senn tóku við gjaldskyld svæði á hraðbrautinni sem fljótlega breyttist í hægbraut og nánast mátti kalla E18 bílastæði en ekki hraðbraut og af og til var samt gjaldskylda – svona einskonar bílastæðisgjald því ekkert gekk að mjakast áfram. Vorum t.d. einn og hálfan klukkutíma að aka um 10 kílómetra.

Loks vorum við komin í Ráðhúsgötu og svipuðumst eftir bílastæði sem ekki voru auðfundin en samt tókst það og þá mátti greiða vel. Eftir plokkið á „hraðbrautinni“ vorum við rúin skiptimynt en bættum úr því og skutumst á kaffihús. Hvergi var unnt að stansa án greiðslu en þar sem ætlunin var að sjá Vigelandssafnið voru kortin tekin upp og stefnan tekin þangað. Gekk það þokkalega en lentum þó á bílastæði við kirkjugarð. Þar þurfti ekki að greiða í stæði en við fluttum okkur að safninu sem var næsta stæði og greiddum þar. Skoðuðum þá verk Vigelands sem flest sýndu fólk á öllum aldri í góðum holdum sem allt virtist hafa komist hjá sulti eða annarri líkamlegri þjáningu eða áreynslu. En miðað við spikið á fólkinu var það reyndar í hinum ótrúlegustu stellingum. Jæja Einar okkar Jónsson var mikill listamaður, svo mikið er víst.

Eftir allt peningaplokkið á hinni svonefndu hraðbraut og á bílastæðunum og vonbrigði með Vigeland var ákveðið að sleppa nánari kynnum af Osló að þessu



Styttur Vigelands í Osló.

Við stefndum á Kungshamn og Smögen og tókum veg 174 til hægri niður að Sólvík sem er frábært tjaldsvæði við sjóinn og auglýsir sig sem perlu í hjarta Bohusléns, sem má með sanni segja, þar sem önnur góð tjaldsvæði merkja sig sem fjögurra stjörnu, þá má sæma Sólvík fimm stjörnum.

Frá þessum ágæta stað héldum við veg 171 upp á E6 og nú áfram til Varberg en þar störfuðu margir Íslendingar um 1970 eftir að verkefnum lauk hjá Kockums í Malmö. Þar skoðuðum við sjóbaðið og fjölbreyttan markað við Konungsgötuna, en héldum enn eftir E6 og nú til Halmstad. Þar í stórmarkað og lentum í óskemmtilegri reynslu.

Rænd!

Í Halmstad fórum við í hraðbanka og tókum út 2000 kr. sem við skiptum milli okkar. Við fórum í tvær verslanir og á snyrtingu og þá á veitingastað. Jóna hafði sett peningana

þá uppnám en stúlkan, Jóna, ég og ein starfsstúlkan hlupum til en stúlkan sem var vitni að þessu leiddi okkur á hlaupum út á bílastæðið. Þar svipuðumst við um uns vitnið sagði: –Þarna er hún- og benti út á planið. Þar milli bíla var konan sem nú beygði sig niður í hvarf við bílana. Við tókum á rás og komum þar sem hún hafði stansað en hlaupið áfram. Þar var kona í bíl sem sagði, –hún henti veski þarna á götuna- og þarna var þá veskið. Jóna tók veskið og hraðaði sér til baka þar sem hún hafði skilið eftir varning á veitingastaðnum. Ég, vitnið og starfsstúlkan af veitingastaðnum eltum áfram konuna og náðum henni skömmu síðar. Þá hafði hún stansað hjá yngri konu. Þegar við ræddum málið við þjófinn og að lögreglan væri að koma þá hneig sú yngri niður og lá froðufellandi í flogaköstum á götunni.

Þegar við fórum að huga að henni þá læddist þjófurinn á brott en ég tók eftir því og fór á eftir henni og greip í handlegg hennar og sagði henni að hún færi ekki burtu, og yrði að bíða eftir lögreglunni. Hún snéri sig snúdugt af mér en kom til baka til stúlkunnar og fór þá að sinna henni sem nú lá alveg hreyfingarlaus með lukt augu. Skömmu síðar kom sjúkrabíll og lögreglan. Þær fóru með sjúkrabílnum og lögreglan tók niður nöfn okkar allra sem blönduðust í málið. Meðan við biðum ræddum við sem stóðum yfir konunum hvaðan þær væru og giskaði ég á hvort þær væru Sigaunar en vitnið giskaði á Tyrki.

Við vorum síðar beðin um að gefa skýrslu og kæru á lögreglustöðinni í Malmö. Þann einn og hálfan tíma sem við þurftum að bíða í afgreiðslu lögreglustöðvarinnar fengum við á tilfinninguna að þarna væri einhverskonar afgreiðsla fyrir Múslima, því stödugt rennirí var þarna af slíku fólki. Viku eftir heimkomuna kom svo bréf

með staðfestingu þess að þjófurinn yrði ákærður. Nafn hennar fylgdi sem benti til Rúmeníu eða svipaðs uppruna. Máli þessu var þar með lokið, en þess má geta að þjófnum gafst aldrei tími til að stela úr veskinu.

Eftir þetta atvik hjá Euro-Stop við Halmstad héldum við áfram för okkar eftir E6 til Helsingjaborgar á tjaldstæðið Raa Camping.

Malmö

Frá Helsingjaborg héldum við áfram veg E6 um Lund og inn í Malmö sem var borgin „okkar“ í þrjú ár 1969 til 1971. Þarna var kominn 17. júní og í tilefni dagsins gerði nokkra rigningu og við Ráðhúsið á Stórtorginu blöktu íslensku og sænsku fánarnir. Við fórum um Litla torg upp á Gustafs Adolfs torg þar sem áður var „Hressingarskáli“ með þverhandarþykkum rjómatertum en var orðinn að kínverskum veitingastað um 1990. Núna var hann gersamlega horfinn og hvorki að fá rjómatertur né kínverska rétti.

Á Kockumssvæðinu var flest horfið – Dokkan, stóri kraninn, risakraninn, beddarnir og stóru samsetningarhallirnar. Aðeins eftir smá brot af verkstæðis- húsum, starfsmannaskrifstofan og húsnæði málmíðnaraðfélagsins og stóra skrifstofuhúsið stóð óhaggað.

Heldur var þetta dapurlegt en á svæðinu var að rísa einhver ógnarhá bygging og gata lá nú þvert yfir Kockumslóðina. Eftir skýrslugjöfina hjá lögreglunni var tími kominn á tjaldsvæðið í Sibbarp sem er í suðvestur hluta Malmö rétt við Eyrasundsbrúna. Það er vel búið fjögurra stjörnu svæði.

Næsta dag dvöldum við áfram í Malmö og skoðuðum hverfin okkar tvö sem þá voru ný en nú nær horfin í mikinn og vel hirtan gróður. Við héldum aftur í miðbæinn og gengum um risavaxna verslunarmiðstöð, Hanza en þegar út kom björguðu skoskar regnhlífar lífi okkar í því líkri dembu að orð fá varla lýst. Úr þessu hallaði degi og þegar við ókum inn á tjaldsvæðið í Sibbarp var sólin farin að skammast sín og skein sem aldrei fyrr og lauk þá góðum degi.

Danmörk

Frá Sibbarp var stutt á Eyrasundsbrúna sem tók sinn toll 280 sænskar kr. Við slepptum Kaupmannahöfn og héld-



Taxi í Kungshamn.

sinni. Héldum við suður á bóginn og eftir um 50 km. akstur eftir E6 fundum við gott tjaldstæði til hægri inn á veg 151 að Hölen.

Svíþjóð

Þann 15.júní ókum við áfram E6 og inn í Svíþjóð við Svinesund.

Í veski sitt í hliðartösku. Þegar inn á veitingastaðinn kom þá fór hún beint að grænmetisborði en ég að kjötinu. Hún valdi sér grænmeti og gekk inn í salinn til að setjast við borð. Í því kallar ung stúlka til hennar, –hún stal veskinu þínu.– Varð

Umboðsmenn FÍB

230 Keflavík	Ástríður H. Sigurðardóttir	s: 421 2616
240 Grindavík	Dóra Birna Jónsdóttir	s: 426 8556
300 Akranes	Ingvar Sigmundsson	s: 431 2161
310 Borgarnes	Hálf dán Þórisson	s: 437 1699
370 Búðardalur	Guðbrandur Þórðarson	s: 434 1141
380 Króksfj.nes	Halldór D. Gunnarsson	s: 434 7759
400 Ísafjörður	Bergmann Ólafsson	s: 456 3197
450 Patreksfj.	Ólafur Baldursson	s: 456 1161
465 Bíldudalur	Gunnar Valdimarsson	s: 456 2141
470 Þingeyri	Gunnar Friðfinnsson	s: 456 8144
510 Hólmavík	Jón H. Halldórsson	s: 451 3216
530 Hvammstangi	Skúli Guðbjörnsson	s: 451 2765
541 Blönduós	Gísli Jóhannes Grímsson	s: 452 4326
550 Sauðárkrókur	Steinn Ástvaldsson	s: 453 5513
600 Akureyri	Reynir Karlsson	s: 892 8093
620 Dalvík	Júlíus Snorrason	s: 466 1261
640 Húsavík	Friðrik Sigurðsson	s: 464 1224
690 Vopnafjörður	Sigurveig Róbertsdóttir	s: 473 1238
700 Egilsstaðir	Jón Björnsson	s: 471 1945
710 Seyðisfjörður	Jóhann Grétar Einarsson	s: 472 1110
740 Neskaupstaður	Þorgrímur Þorgrímsson	s: 477 1761
750 Fáskrúðsfj.	Þóroddur Óskarsson	s: 475 1365
800 Selfoss	Jón Hlöðver Hrafnsson	s: 482 2947
850 Hella	Kristþór Breiðfjörð	s: 487 5842
860 Hvalsvellur	Helga Hansen	s: 487 8262
880 Kirkjub.kl.	Hörður Davíðsson	s: 487 4694
900 Vestm.eyjar	Guðni Grímsson	s: 481 1468

Traust

dráttarbeisli

Ásetning á staðnum.



Víkurvagnar ehf • Dvergshöfða 27
Sími 577 1090 • www.vikurvagnar.is

SVARTIR SENUÞJÓFAR FRÁ TUDOR

Nýjar gerðir rafgeyma með mun meiri
starfskrafti en eldri gerðir.
Einn þeirra passar örugglega í þinn bíl.



í alla bíla
landsins

SKORRI HF.

Sérfræðingar í rafgeymum

BILDSHÖFÐA 12 • 112 REYKJAVÍK
SÍMI 577 1515 • FAX 577 1517

Tíminn er dýrmætur, ekki flækja málin. Frá 15.júní til 25. ágúst eru verðin hjá Budget eftirfarandi. Fólksbílur 7.800 krónur á dag frá Toyota Yaris upp í Kia Magentis. Jeppar 13.800 krónur á dag frá Toyota Rav4 upp í Toyota Land Cruiser.
Innifalið í verði er ótakmarkaður akstur og kaskótrygging.

Ákvarðanir eru erfiðar. Þær eru auðveldari þegar möguleikarnir eru bara 2.



Tilboðið gildir til 14. júní 2005

Concept

Budget bílaleiga: 2 verð einfalt val.

Budget
Car Rental

Budget bílaleiga, Sími 562 6060, Dugguvogi 10, 104 Reykjavík, www.budget.is
Budget bílaleiga er á eftirfarandi stöðum á landinu: Reykjavík, Keflavík, Akureyri, Egilsstöðum, Reyðarfirði, Vestmannaeyjum, Þórshöfn, Þorlákshöfn og Bakka.

Nýtt FÍB tilboð!

Britax barnasæti

Börnin okkar í bestu sætin

FÍB - fyrir  fólkið í bílnum

First Class

Fullt verð kr. 22.899,-
FÍB verð kr. 19.465,-



Duofix Plus

- Isofix festingar

Fullt verð kr. 36.202,-
FÍB verð kr. 30.772,-



Ný þjónusta við FÍB félaga!
-komið á skrifstofu FÍB eða hringið og við
póstsendum barnastólinn til þín.

Freeway

Fullt verð kr. 15.900,-
FÍB verð kr. 13.500,-
Grunnur kr. 9.000,-



Horizon

Fullt verð kr. 4.199,-
FÍB verð kr. 3.570,-
Grunnur kr. 2.500,-



Ranger

Fullt verð kr. 12.390,-
FÍB verð kr. 10.532,-
Grunnur kr. 7.000,-

BabySure

Fullt verð kr. 7.037,-
FÍB verð kr. 5.982,-
Grunnur kr. 4.000,-

Félagsmenn með FÍB tryggingar!

Þeir félagsmenn sem eru með grunntryggingu hjá FÍB tryggingu/Íslandstryggingu fá 40% afslátt af Britax barnaöryggisbúnaði hjá FÍB. (Grunnur er ábyrgðartrygging bifreiðar, heimilstrygging og einhver þriðja váttrygging svo sem kaskótrygging eða brunatrygging fasteignar)

FÍB meðlimir munið afsláttinn ykkar hjá Hertz

Frábært verð á bílaleigubílum um allan heim.
Munið að gefa upp CDP bókunarkóðann 522587 við bókun.

Mundu auka-afsláttarmið- Sími: (354) 5050 600
ann á bls. 49 í Þjónustubók Fax: (354) 5050 650

FÍB áður en þú leigir næst Netfang: hertz@hertz.is



bíl hjá Hertz. Mið-
inn gildir sem ó-
keypis uppfersla
um einn bílaflokk.

Hertz

Er ferðalag á döfinni? ÚRVAL VEGAKORTA



Það villist enginn með vegakort frá FÍB
Frábært úrval vegakorta
Einungis kort frá virtum framleiðendum

Kaupu nýjan bíl á betra verði!

www.studiobilar.is



Studiobilar ehf. Sími: 540 6700 / 5400 800 Smiðsbúð 2 - 210 Garðabær

um veg E20 inn á Sjáland og af honum niður veg 14 til Næstved og loks veg 265 að tjaldsvæðinu De hvide svaner við Karrebæksminde. Daginn eftir héldum við enn veg 265 til Korsør á veg E20 og þá yfir Stórabeltisbrúna sem kostaði svipað og yfir Eyrastrand.

Nú vorum við komin inn á Fjón og frá Nýborg okum við niður veg 163 til Svendborgar sem okkur var kunn frá fyrri tíð. Eftir notalega dvöl þar var haldið á stað og nú eftir vegi 44 að NAB tjaldsvæðinu rétt utan við Faaborg. Frá Faaborg tókum við veg 329 og þá 323 uns við nálgðumst Middelfart en þá veg E20 enn einu sinni og um Litlabeltisbrúna, án gjaldtöku, inn á Jótland og þá á veg E45 að Vejle en þaðan veg 18/28 um 10 km. en þá veg 18 og af honum veg 170 yfir á veg 13 og næst á veg 15 í átt að Sikiborg og við hana veg 52 að tjaldstæðinu Skyttehuset sem er við Mørksø en um það vatn siglir m.a. lítill hjólabátur sem hægt er að taka að Himmelbjerget.

Frá Skyttehuset okum við aftur út á veg 15 og nú um Silkeborg til Árósa og þar á tjaldsvæðið Aarhus Nord. Þaðan okum við veg 180 til Randers og litum inn í hitabeltissafnið þar en áfram veg 180 og nú um Álaborg og veg 583 til Ulsted og þar rétt hjá á tjaldstæðið Lagunen í Hals. Við höfðum leitast við að aka ekki hraðbrautir og tekist vel upp í því efni enda rólegra og gjarnan meira að sjá.

Frá Hals okum við með ströndinni og nú veg 541 og smá spöl aftur á veg 180 til Fredrikshavn og þaðan veg 40 út á Skagen. Byggðin í Skagen er afar notaleg og húsin mörg afar lagleg. Ekkert hús er þar sjáanlegt hærra en þrjár hæðir, þ.e.a.s. jarðhæð, önnur hæð og ris.

Göngugata er þar skemmtileg og góð stemming með götu-söngvara og enginn að flýta sér. Þar dvöldum við drjúga stund

en héldum síðan út að Skagatá sem kallast Grenen. Þar er ferðamannaverslun, veitingahús og loks Sandormurinn, öflugur traktor sem dregur allstóran vagn frá bílastæðinu alla leið út á ysta sandrifið, þar sem hafið tekur við.

Eftir afar notalegan dag héldum við til baka veg 40 niður undir Fredrikshavn og þá á veg 35 yfir á veg 55 til Hirtshals og þar niður að höfninni sem svo margir Íslendingar þekkjá. Þar vorum við í fögru veðri en dimmt ský sveif að og virtist sleppa öllu vatni sem þar var að finna og því lík demba! Vatnið fossaði niður og ræsi höfðu ekki undan en ár og lækir streymdu fram. Á svona 10 til 15 mínútum gekk þetta yfir og í glampandi sólskini komum við okkur fyrir á Hirtshals Camping.

Nú var tekið að síga á seinni hluta ferðarinnar aðeins tveir dagar eftir í Danmörku og styttest í brottfararstaðinn Hanstholm. Við héldum frá Hirtshals veg 55 að Aabybro en þá á veg 11 og á veg 11/29 að Limfjorden og loks veg 29 og 26 til Hanstholm.

Þar var gott tjaldsvæði Hanstholm camping sem við gistum á síðustu nóttina. Í Hanstholm eru miklar minjar frá hersetu Þjóðverja á stríðsár-unum, m.a. virki þar sem fjórar öflugar fallbyssur voru. Hver byssa var með hlaupvídd 38 sentimetra og gat skotið 800 kílóa skoti 44 kílómetra. Á þessum stað varð drægið að vera 55 kílómetrar og því skotið „aðeins“ haft 485 kíló. Handan Skageraks í Noregi voru aðrar fjórar slíkar og með þessum vopnum gátu



Skemmtilegur götusöngvari í Skagen.

Þjóðverjar lokað sundinu sem auk þess var vel varið með tun-durduflum. Kom reyndar aldrei til þess að á þessi ógnarlegu virki reyndi.

Þarna er líka fróðlegt safn um störf sjóbjörgunarveitanna og sjósóknar m.a. þróun hafnarinnar, allt frá því að vera opið uppsátur skipa í vandaða nútíma höfn. Þarna nutum við blíðskaparveðurs en seinni daginn var mikill og sterkur álandsvindur en þá var strax kominn mýrgrútur seglbretta og sjóbrettakappa sem nýttu veðrið út í ystu æsar. Seglbrettin áttu æsilega siglingu en vegna hvassviðrisins áttu sjóbrettamenn í erfiðleikum þar sem aldan var full kröpp. Vindrafstöðvar sem eru afar margar í Danmörku möl-uðu gull og í þessu fagra veðri lagði Norróna uppáð, við um borð og kvöddum eftir ánægju-legt ferðalag. Við stönsuðum aftur þrjá daga í Færeyjum en frá þeirri dvöl var sagt í upp-hafskaflanum.

Þann 1. júlí kl.8.00 að morgni var lagt uppáð við Seyðisfjörð og þessari utanlandsferð þar með lokið.

Kostnaður

Farið með Norrónu kr. 118 þús. Tjaldsvæðin 20 nætur kr. 35 þús. Meðaltalið 1750 kr. Dýrast var 2153 kr. og ódýrast 1235 kr. Brúar- og veggjöld kr. 6 þús. Bensín á meðalverði um 100 kr. lítinn. Eknir í allri ferðinni frá og til Reykjavíkur 5280 kílómetrar. Eyðsla um 11 lítrar á 100 km. Kostnaður um kr. 60 þús. Þessir liðir samtals um kr. 220 þúsund.

(Tjaldsvæðaverðið misjafnt eftir því hvað var innifalið. baðmiðar eða t.d. aðgangur að rafmagni) Auk þessa aðgangur að söfnum, bílastæðagjöld,

filmur, minjagripir o.fl. Og vissulega þarf að borða í svona ferðum og t.d. er Noregur jafn dýr og Ísland í þeim efnum. En að borða þarf auðvitað alltaf og allstaðar.



Kristinn Snæland.

ÓDÝR NOTUÐ OG NÝ
SUMARDEKK
- einnig 16", 17" og 18" low-profil dekk

Daka
Sími 567-6860



FÍB veitir félagsmönnum sínum aðgang að einu stærsta afsláttarkerfi heims. Margir félagsmenn hafa sparaðu stórar upphæðir á því að muna eftir félagsskírteininu og nota það sem í boði er hjá FÍB.

Sýndu FÍB skírteinið og sparaðu í Bandaríkjunum, Kanada, Mexíkó, Evrópu og víðar þar sem tugir þúsunda fyrirtækja eru samstarfsaðilar í Show your Card! afsláttarkerfinu. Hér fyrir neðan eru nokkrir aðilar, en til að kanna betur hvað í boði er getið þið heimsótt www.fib.is og smelt á Show your Card! merkið og þá eruð þið komin inn á sameiginlega afsláttarsíðu bílaklúbba þar sem einnig er hægt að bóka tug þúsundir hótela í Bandaríkjunum og víðar með afslætti.

Nánari uppl. á www.fib.is, smeltu á Show your Card! merkið.

Nokkrir samstarfsaðilar Show your Card! í Bandaríkjunum:

Best Western hótelin. Á þriðja þúsund Best Western hótela eru í Bandaríkjunum og 1200 í Evrópu. Alltaf lægstu gistitaxtar. Sjá nánar á www.fib.is.
Bókunarkóði: 378.
Bókunarsími: 00 390 263 7841. www.bestwestern.com



Hard Rock Cafe.

Frábær matur, skemmtileg tónlist - áhugaverðir safngripir úr roksögunni - vandadur varningur með ríku söfnunargildi. **Tilboð:** 10% afsláttur við kaup á varningi, mat og óáfengum drykkjum. www.hardrock.com



LENSCRAFTERS

LensCrafters. Tilboð: 30% afsláttur á sjónmælingu, á flestum gerðum gleraugna, sólgleraugum og gleraugna-fylgihlutum. 20% afsláttur af tvískiptum glerjum og umgjörðum ef keypt er sitt í hvoru lagi. 10% afsláttur af ein- og margnota augnlinsum. 750 útibú. Uppl. um næstu verslun í síma (800) 522-5367. www.lenscrafters.com

Gray Line.

Skoðunarferðir í New York, San Francisco og víðar. **Tilboð:** 10% afsláttur. Gildir fyrir allt að sex manns. Bókanir af www.fib.is.



Busch Gardens.

Tilboð: 5 dollara afsláttur af aðgöngumiða í Sea World og Busch Gardens. 3 dollara afsláttur af aðgöngumiða í Sesame Place, Water Country USA og Adventure Island.

Casual Corner Group. Tilboð:

15% afsláttur **CASUAL CORNER**



Chinatown eða Kínahverfið í San Francisci er stærsta samfélag Kínvers fólks utan Kínaveidis sjálfs.

Bandaríkin eru heimsóknar virði. Gengi dollarans er lágt um þessar mundir, ýmsir kostir eru í boði í flugi þangað og sá nýjasti er beint flug frá Keflavík til San Francisco.

Með félagsskírteini FÍB í fartaskinu fæst aðgangur að frábærum afsláttarkjörum í Bandaríkjunum. Auk þess tekur AAA, sem er systurfélag, FÍB-fólki opnum örmum og veitir því aðgang að öllum afsláttar- og sérkjörum félagsmanna sinna.

- ópera, leikhús, ballett og jazz ekki síst, - hvergi í heiminum eru jafn miklir möguleikar á að hlýða á úrvals jazz en í New York.

Í New York býr fólk af ótölulega fjölbreyttum uppruna og sem heldur fast í ýms þjóðernisleg sérkenni mann fram af manni. Má í því sambandi nefna Kínahverfið og þá ekki síður Litlu-Ítalíu en þar er

ekki óalgengt að heyra ítölsku talaða enn í dag af þriðju og fjórðu kynslóð innflytjenda.

Það voru upphaflega Hollendingar sem byggðu borgina og nefndu hana Nýju-Amsterdam, en borgin er löngu búin að skapa sér sitt eigin líf og eigin sérkenni sem grundvallast

Hvert skal haldið í

Bandaríkin eru heimsóknar virði

AAA er með útibú og/eða skrifstofur í öllum helstu borgum Bandaríkjanna.

New York

New York er nokkurskonar höfuðborg alls heimsins. Þar blómstrar hverskonar menningarstarfsemi sem upprunnin er hvaðanæva úr heiminum



Greenwich Village hverfið á Manhattan í New York er dálítið eins og lítil borg í borginni. Þar er mikil menningarleg fjölbreytni og hverskonar alþýðulíft blómstrar þar og dafnar.





Frá San Francisco.



Frá Times Square í New York, borginni sem adrei sefur.

á fjölbreytni þess fólks sem borgina byggir.

San Francisco

Nú er loks hægt að fljúga beint frá Íslandi til San Francisco á vesturströnd Bandaríkjanna. Borgin er sannarlega heimsóknar virði ekkert síður en New York en segja má að hún sé

höfuðborg vesturstrandarinnar á sinn hátt.

Frjálsslyndi er eitt höfuðeinkenni borgarinnar og lýsir það á margan hátt. Þar óx hippahreyfingin úr grasi í byrjun sjöunda áratugarins og þar er nú

trúlega stærsta samfélag homma og lesbía í heiminum. Borgin er ekki sérstaklega stór um sig. Hún er ekki heldur ein þessara dæmigerðu bandarísku borga sem einungis eru þétt net gatna og vege



sumar?

Universal kvikmyndaverin – City Walk í Hollywood og Orlando

Undraverðir tveir skemmtigarðar fullir af ævintýrum, sem hvergi finnast annars staðar.

Tilboð: 4 dollarar af 2 daga aðgöngumiða í Universal Orlando. 5 dollarar af 3 daga aðgöngumiða í Universal Orlando. 3 dollarar af 1 dags miða í Universal Hollywood. 10% afsláttur af völdum minjagripum og af máltíðum á veitingahúsum í báðum gördunum nema Emerils. Afslátturinn gildir fyrir félagsmann og fjölskyldu (allt að sex manns). Einnig hægt að kaupa aðgöngumiða á AAA skrifstofunum, jafnvel með enn meiri afslætti.



sem liggja hornréttir hver á annan og engin sérstök borgarmiðja er finnanleg og aldrei sést gangandi manneskja úti á götu – allir aka í bíl-um. San Francisco er miklu nær því að vera evrópsk borg að því leyti að þar er miðborg og síðan nokkur hverfi með hvert sín eigin sérkenni og sína miðkjarna.



Kauphöllin í Wallstreet í New York. Þarna koma þræðir alls fjármálaheimsins saman.

Það er auðvelt og skemmtilegt að ganga um borgina og frá miðkjarna hennar, Union Square liggja greiðar gönguleiðir til allra átta. Í borginni er auk þess gott almannasamgöngukerfi, strætisvagnar, sporvagnar og svo auðvitað hinir rúmlega aldargömlu Cable Cars, þannig að auðvelt er að komast leiðar sinnar.

Golden Gate brúin. Séð yfir San Franciscóflóann. Þegar komið er norðuryfir brúna frá borginni er um klukkutíma akstur til vínræktarsvæðanna í Napa og Dry Creek dólum.

Tívoli. Frægasti skemmtigarður heims, Tívoli í Kaupmannahöfn. Blómum skryddur með fjölda spennandi tækja fyrir börnin og veitingahúsum. Tónleikar – leik- og danssýningar, fjöllistasýningar flesta daga. Tívoli er við Vesterbrogade, örskammt frá Ráðhústorginu. **Tilboð:** 10 dkr. afsláttur af aðgangseyri og 20 dkr. afsláttur af Ride Pass sem veitir ótakmarkaðan aðgang að skemmtitækjum. Tilboðið fæst gegn framvisun gilds FIB félagsskirteinis og gildir ekki til viðbótar við önnur tilboð sem í boði kunna að vera. www.tivoli.dk



Legoland, Billund. Heimsfrægur skemmtigarður. **Tilboð:** Tveggja daga aðgöngumiði á verði eins dags miða. Gildir fyrir félagsmann og fjölskyldu. www.lego.com/legoland/billund



Húsbílalega með útibú í Helsinki, Oslo og Stokkhólmi. Bókunarsími: 00358 (0)98701411 eða af heimasíðu. Bókunarkóði: **Show your Card!** **Tilboð:** 5-20% afsláttur – fer eftir lengd leigutíma. www.touringcarsfinland.fi



Arktikum - vísindamiðstöð og safn Kynntir eru lífnaðarhættir í norðurheimskautshéruðum. **Staðsetning:** Pohjoisranta 4, 96200 Rovaniemi. **Tilboð:** 10% afsláttur af aðgangseyri og af matseðli á veitingahúsi Arktikum. www.arktikum.fi



Akvariet i Bergen. Sjávárdýrasafn, eitt hið stærsta í Noregi. Yfir 60 stór og smá fiskabúr og útilaugar fyrir mörgæsir o.fl. **Staðsetning:** Nordnes, Bergen. **Tilboð:** 25% afsláttur fyrir fullorðna og 30% afsláttur fyrir börn. www.akvariet.no

Hadeland Glassverk. Ierblástursverkstæði með 240 ára sögu. Sjáið glerblásarana vinna og fáid að reyna ykkur við glerblástur. **Staðsetning:** Jevnaker, 68 km frá Osló. **Tilboð:** 50% afsláttur af aðgangseyri og 10% afsláttur í verslun Hadeland Glassverk. www.hadeland-glassverk.no



Kolmården Villidýragarður. Kolmården er villidýragarður, einn sá stærsti á Norðurlöndum. Par geturðu farið í safariferð eða þá með kláfi í 25 mínútna ferð og litid yfir svæðið úr lofti. **Staðsetning:** Skammt frá E4 þjóðvegnum, 35 mín. norðan við Norrköping. **Tilboð:** 50% afsláttur af dagsmiða í kláfferjuna. www.kolmarden.com

Veitingahús við þjóðveginn. Sjö Dinners veitingastaðir við sænsku hraðbrautirnar. **Tilboð:** 10% afsláttur af mat og drykk. www.dinners.se



Dinners

Bílaréttingar & sprautun Sævars

FAGMENNASKA Í FYRRIRÓMI
RÉTTINGAÐEKUR
FULLKOMINN SPRAUTUKLEFI

BÍLDREINA
SAMBAÐIÐ

Með kveðju.

Vottað Réttingaverkstæði

FORD SUZUKI

Bíldshöfða 5a, 110 Reykjavík, sími 568 9620/568 5391, fax 5689640
e-mail: bilarettng@bilarettng.is • www.bilarettng.is

POLAR

FRÍ RAFGEYMAÞRÓFUN

ÞJÓNUSTUADILAR
GÜMMIVINNUSTOFAN
SKIPHOLTÍ 35
BÍLKÓ Í KÓPAVOGI
SMÍÐJUVEGI 34
GÜMMIVINNUSTOFAN
RÉTTARHÁLSI 2

SMÁRÉTTINGAR
EINFÖLD OG FLJÓTLEG RÉTTINGAÞJÓNUSTA

Nýtt á Íslandi!

Er bíllinn dældaður?

Fjarlægjum dældir - lagfærum á staðnum

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

Þú hringir - við komum 898 4644 • 895 4644

BIFREIÐASTILLINGIN

Smíðjuvegi 40 D • Sími 557 6400 • Fax 557 7258

SJÁLFSKIPTINGAR
STILLINGAR
ALHLIÐA VIÐGERÐIR

AVIS Alltaf betri verð

Netfang: avis@avis.is

Góður kostur

Útvegum bíla um allan heim

Sími: 591 4000
Fax: 591 4040

AVIS Alltaf betri verð

Góður kostur

Útvegum bíla um allan heim

Sími: 591 4000
Fax: 591 4040

BÍLSKÚRS OG IÐNAÐARHURÐIR

Hurðir til á lager

Eldvarnarhurðir

Smíðað eftir mál

GLÓFAXI ehf.

Öryggis-hurðir

ÁRMÚLA 42 - Sími 553 4236
netfang. glofaxi@simnet.is

J.S.K.

Bifreiðaverkstæði, Austurmörk 16c Hveragerði.

Vörubíla- og vinnuvélavíðgerðir - alhlíða bifreiðavíðgerðir.

Símar 4834414 og 8930608

BÍLALEIGAN AKA

Hóperðabílar

Fyrirtæki - starfsmannafélög - hópar

Allar stærðir hóperðabíla

Vagnhöfða 25
112 Reykjavík

Tel: 567-4455
Fax: 567-4453

Er ferðalag á döfinni?
Úrval vegakorta

ADAC Maxi Atlas Deutschland

Spanien Portugal

Það villist enginn með vegakort frá FÍB
Frábært úrval vegakorta
Einungis kort frá virtum framleiðendum



Runó ehf.
S. 555 6555

Erum að Rífa:

Renault Megane, Clio, Twingo 19, 21, Scenic, Express og Kangoo. VW Transporter. Peugeot 306, 106, 205. Kia Clarus o.fl. o.fl. Viðgerðir og ísetningar á staðnum, fast verð. Sendum fritt til flutnings aðila. Visa/Euro.

Runó ehf. Kaplahrauni 11, s. 555 6555

BETRI BÍLAR ehf.
BÍLAVERKSTÆÐI

SKEIFAN 5 C • 108 REYKJAVÍK • SÍMI 568 1411 • FAX 568 1408

ÞJÓNUSTUÆÐILI FYRIR HEKLU



Vélsmiðja Grindavíkur

Bílaverkstæði - Smurstöð

Seljabót 3 Grindavík

Sími: 426 8540 • Fax: 426 7540

Gabriel

höggdeyfar eru original hlutir frá USA og E.E.S.



Aisin kúplingssett eru original hlutir frá Japan



TRIDON

varahlutir í miklu úrvali



varahlutir

Sími 567 6744 • Bíldshöfða 14 • 110 Reykjavík



BÍLJÖFUR

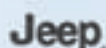
Bifreiðaverkstæði

Erum fluttir á Smiðjuveg 34, Gul gata, 200 Kópavogi

Sími: 5445151 / 5545151 Fax: 5642083



biljofur@biljofur.is



Draghálsi 8

☎ 567 0690

www.tjon.is • tjon@tjon.is

Bílskúrs og Iðnaðarhurðir



Bílskúrs- og iðnaðarhurðir í öllum stærðum og gerðum. Fjölbreytt lítaúrval. Stuttur afgreiðslufrestur.



Gluggasmiðjan hf

Viðarhöfða 3
Sími: 577-5050

**Láttu skoða bílinn
...þín vegna!**



Tímamantanir:
570 9090



Skoðunarstöðvar eru á eftirtöldum stöðum:
Hesthálsi 6-8 Reykjavík • Skeifunni (Grensásvegi 7)
Bæjarlöt 8 Grafarvogi • Dalvegi 22 Kópavogi
Garðartorgi Garðabæ.

RAFGEYMASALAN ehf.



DALSHRAUN 17
220 HAFNARFIRÐI
SÍMI/FAX: 565 4060

RAFGEYMAR
EINNI SÓLARRAFHLÖÐUR
FYRIR FELLIHÝSI OG HÚSBÍLA



**Pústkerfi
í alla bíla**

Flatahraun 7 - Hafnarfirði
Fax 565 1093 - GSM 8930270

565 1090

**BENSINSTÖÐVAR
OG SJÁLFSALAR**

Staðarskáli
Hrútafirði
500 Staður
Sími 451-1150
Fax 451-1104
Netfang stadur@itn.is

**Þjónustumiðstöðin
Vegamót**

Vegamótum
311 Borgarnesi
Sími 435-6690

BIFREIÐASKOÐUN

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

Frumherji hf.
Hestshálsi 6-8, Reykjavík
Skeifunni (Grensásvegi 7)
Reykjavík
Gylfaflöt 19, Grafarvogi
Dalvegi 22, Kópavogi
Garðatorgi, Garðabæ
Sími 570-9090

BIFREIÐATRYGGINGAR

Tryggingamiðstöðin
Aðalstræti 6-8
101 Reykjavík
Sími 515-2000
Fax 515-2050

BÍLAHÚS

Bílahús Reykjavíkurborgar
Ráðhúskjallari, Ráðhúsi
Reykjavíkur sími 563-2006
Vesturgötu 7 ekið inn frá
Mjóstraeti
Bergstaðir, Bergstaðaestræti
4-6
Traðarkot, Hverfisgötu 20
gegn Þjóðleikhúsinu sími
562-9022
Vitatorg, Lindargötu 56-66
ekið inn frá Skúlagötu og
Vitastíg
sími 551-9566
Kolaportíð við Kalkofnsveg

BÍLA-BARNASTÓLAR

Bílasmiðurinn hf.
Bildshöfða 16
110 Reykjavík
Sími 567-2330
Fax 567-3844
Recaro barnastólar

BÍLALÁN

Glitnir hf.
Kirkjusandi
155 Reykjavík
Sími 440-4400
Fax 440-4410
Netfang: glitnir@glitnir.is
www.glitnir.is

BÍLALEIGUR

ALP ehf bílaeiga
Dugguvogi 10
104 Reykjavík
Sími 562-6060
Fax 568-8670

Auto – Reykjavík / Avis
Knarrarvogi 2
104 Reykjavík
Sími 591-4000
Fax 591-4040
Netfang: avis@avis.is

Bílaeigan AKA
Vagnhöfða 25
110 Reykjavík
Sími 567-4455
Fax 567-4453

Bílamálun Egilsstöðum ehf.
Fagradalsbraut 21
700 Egilsstöðum
Sími 471-2005
Fax 471-2035

Flugleiðir - Hertz bílaeiga
Reykjavíkurlflugvelli
101 Reykjavík
sími 50-50-600

BÍLAPARTASÖLUR

Bifreiðasmiðjan Runó
Kaplahauni 11
220 Hafnarfirði
Sími 555-6555

Vaka hf.
Eldshöfða 6
112 Reykjavík
sími 567-6700

BÍLARÉTTINGAR

B.B. bílaréttingar ehf
Viðarhöfða 6
110 Reykjavík
Sími 567-2350
Netfang: bbbil@simnet.is

BGH réttingar
Vagnhöfða 12
110 Reykjavík
Sími 587-2330

Bifreiðabyggingar sf
Ármúla 34
108 Reykjavík
Sími 553-7730
Bíla- báta- og
flugvéla klæðningar.

**Bifreiðaverkstæði Árna
Gíslasonar ehf.**
Tangarhöfða 8-12
110 Reykjavík
Sími 587-5544

**Bifreiðaverkstæði Pardus
ehf.**
Suðurbraut
565 Hofsósi
sími 453-7380

**Bifreiðaverkstæði Réttur
hf.**
Viðarhöfða 4
108 Reykjavík
Sími 587-6350
Fax 587-6351

Bílamálun Egilsstöðum ehf.
Fagradalsbraut 21
700 Egilsstöðum
Sími 471-2005
Fax 471-2035

Bílamálunin Lakkhúsið
Smiðjuvegi 48
200 Kópavogi
Sími 567-0790
Fax 567-0795

Bílanes
Bygggöroðum 8
170 Seltjarnarnesi
Sími 561-1190

**Bílaréttingar og sprautun
Sævars**
Bildshöfða 5a
110 Reykjavík
Sími 568-9620

Bílaspítalinn ehf
Kaplahauni 1
220 Hafnarfirði
sími 565-4332
Þjónustuaðili Heklu hf.
bsp@centrum.is

**Bílasprautun og réttingar
Auðuns**
Nýbýlavegi 10
200 Kópavogi
sími 554-2510

Bílaspítalinn ehf
Kaplahauni 1
220 Hafnarfirði
sími 565-4332
Þjónustuaðili Heklu hf.
bsp@centrum.is

Bílbót sf.
Bolaftæti 3
260 Njarðvík
Sími 421-4117

**Bílverk BÁ ehf /vottað
verkstæði.**
Gagnheiði 3
800 Selfossi
sími 482-2224
www.bilverkba.is

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

**H. Jónsson ehf, Réttingar
og sprautun.**
Smiðshöfða 14
110 Reykjavík
Sími 587-2286

Höfðasel ehf.
Vagnhöfða 16
110 Reykjavík
Sími 587-9024

Múlatindur sf
Múlavegi 13
625 Ólafsfirði
Sími 466-2194
Fax 466-2614

Réttingaverkstæðið Múli
Hamarshöfða 5
110 Reykjavík
sími 587-2525
Tjónaskoðun

Réttingapjónustan sf.
Smiðjuvegi 40 gul gata
200 Kópavogur
Sími 557-6333

**Smáréttingar ehf.
– Réttingapjónusta**
Borgartúni 21
105 Reykjavík
Sími 568-4312

**Sprautu- og
bifreiðaverkstæði**
Borgarnes
Sólbakka 5
310 Borgarnesi
Sími 437-1580

Víkur-ós ehf.
Bæjarflöt 6
112 Reykjavík
sími 587-7760
fax 587-7761
Tjónaskoðun

**BÍLASMÍÐI
OG BREYTINGAR**

Bifreiðabyggingar sf
Ármúla 34
108 Reykjavík
Sími 553-7730
Bíla- báta- og
flugvéla klæðningar.

Jeppasmiðjan ehf.
Ljónsstöðum
Sandvíkurhreppi
801 Selfossi
sími 482-2858

BÍLAPRAUTUN

B.B. bílaréttingar ehf
Viðarhöfða 6
110 Reykjavík
Sími 567-2350
Netfang: bbbil@simnet.is

BGH réttingar
Vagnhöfða 12
110 Reykjavík
Sími 587-2330

**Bifreiðaverkstæði Árna
Gíslasonar ehf.**
Tangarhöfða 8-12
110 Reykjavík
Sími 587-5544
462-3061

**Bifreiðaverkstæðið Réttur
hf.**
Viðarhöfða 4
108 Reykjavík
Sími 587-6350
Fax 587-6351

Bílamálun Egilsstöðum ehf.
Fagradalsbraut 21
700 Egilsstöðum
Sími 471-2005
Fax 471-2035

Bílamálunin Bliki ehf.
Smiðjuvegi 38e gul gata
200 Kópavogi
sími 567-4477
Aðeins unnið af fagmönnum

Bílamálunin Lakkhúsið
Smiðjuvegi 48
200 Kópavogi
Sími 567-0790
Fax 567-0795

Bílanes
Bygggöroðum 8
170 Seltjarnarnesi
Sími 561-1190

**Bílaréttingar og sprautun
Sævars**
Bildshöfða 5a
110 Reykjavík
Sími 568-9620

**Bílasprautun og réttingar
Auðuns**
Nýbýlavegi 10
200 Kópavogi
sími 554-2510

Bílbót sf.
Bolaftæti 3
260 Njarðvík
Sími 421-4117

**Bílverk BÁ ehf /vottað
verkstæði.**
Gagnheiði 3
800 Selfossi
sími 482-2224
www.bilverkba.is

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

**H. Jónsson ehf, Réttingar
og sprautun.**
Smiðshöfða 14
110 Reykjavík
Sími 587-2286

Höfðasel ehf.
Vagnhöfða 16
110 Reykjavík
Sími 587-9024

Réttingaverkstæðið Múli
Hamarshöfða 5
110 Reykjavík
sími 587-2525
Tjónaskoðun

Réttingapjónustan sf.
Smiðjuvegi 40 gul gata
200 Kópavogur
Sími 557-6333

**Sprautu- og
bifreiðaverkstæði**
Borgarnes
Sólbakka 5
310 Borgarnesi
Sími 437-1580

Víkur-ós ehf.
Bæjarflöt 6
112 Reykjavík
sími 587-7760
fax 587-7761
Tjónaskoðun

BÍLASÖLUR

**Bílasala Suðurlands
– Toyota Selfossi**
Fosnesi 14
800 Selfossi
sími 480-8000
Þjónustuaðili fyrir Toyota

Bíilver ehf.
Akursbraut 11
300 Akranesi
Sími 431-1985
Honda – Peugeot

Hekla hf.
Laugavegi 170-174
105 Reykjavík
sími 569-5500

Suzuki bílar hf.
Skeifunni 17
108 Reykjavík
sími 568-5100

Toyota
Nýbýlavegi 6-8
200 Kópavogi
sími 570-5070

BÍLAUMBOD

Hekla hf.
Laugavegi 170-174
105 Reykjavík
sími 569-5500

Toyota
Nýbýlavegi 6-8
200 Kópavogi
sími 570-5070

Studiobílar ehf
Smiðsbúð 2
210 Garðabæ
Sími 540-0400
Fax 540-0401

Suzuki bílar hf.
Skeifunni 17
108 Reykjavík
sími 568-5100

BÍLAVARAHLUTIR

Bílanaut:
Borgartúni 26
105 Reykjavík
sími 535-9000
Bildshöfða 14
112 Reykjavík
sími 535-9070
Smiðjuvegi 6
200 Kópavogi
Sími 535-9100
Dalshrauni 16
220 Hafnarfjörður
sími 555-4800
Grófin 8
230 Keflavík
sími 421-7510
Dalsbraut 1a
600 Akureyri
sími 461-5522
Lyngási 13
700 Egilsstaðir
sími 471-1244
Álaugarvegi 2
780 Hornafjörður
sími 478-1490
Hrismýri 7
800 Selfossi
sími 482-4200

**Bifreiðasmiðja Sigurbjörns
Bjarnasonar ehf.**
Kársnesbraut 102
200 Kópavogi
Sími 554-4221

GS varahlutir
Bildshöfða 14
110 Reykjavík
Sími 567-6744

Jeppasmiðjan ehf.
Ljónsstöðum
Sandvíkurhreppi
801 Selfossi
sími 482-2858

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

Vélastilling sf.
Auðbrekku 16
200 Kópavogur
Sími 554-3140
Vélastillingar, tímareimar

Þ. Jónsson - Véland ehf.
Vagnhöfða 21
112 Reykjavík
sími 577-4500

BÍLAVERKSTÆÐI

Betri Bílar hf.
Skeifunni 5
108 Reykjavík
sími 568-1411

Bifreiðastillingin ehf
Smiðjuvegi 40d, rauð gata
200 Kópavogi
Sími 557-6400
Fax 557-7258

**Bifreiðaverkstæði Árna
Gíslasonar ehf.**
Tangarhöfða 8-12
110 Reykjavík
Sími 587-554

**Bifreiðaverkstæði Árna
Heiðars**
Íðavöllum 9c
230 Keflavík
Sími 421-3214

**Bifreiðaverkstæði Bjarna
Sigurjónssonar**
Laufásögðu 5
600 Akureyri
Sími 462-3061

**Bifreiðaverkstæði Friðriks
Ólafssonar ehf**
Smiðjuvegi 22
200 Kópavogi
Sími 567-7360
Honda, Nissan og
Subaruþjónusta

Bifreiðaverkstæði Ragnars
Ránargötu 14
580 Siglufirði
sími 467-1860

**Bifreiðaverkstæðið
Framrás ehf.**
Smiðjuvegi 17
870 Vík
Sími 487-1330 og 893-4630

**Bifreiðaverkstæðið Réttur
hf.**
Viðarhöfða 4
108 Reykjavík
Sími 587-6350
Fax 587-6351

Bifreiðaverkstæðið Toppur
Skemmuvegi 34
200 Kópavogi
sími 557-9711
Þjónustuaðili fyrir
Nissan og Subaru
toppur@islandia.is

**Bifreiðaverkstæði
Grafarvogs ehf**
Gylfaflöt 24-30
112 Reykjavík
Sími 577-4477
Daewoo og Musso þjónusta

Bifreiðaverkstæði Kaupfélags Skagfirðinga
Freyjugötu 9
550 Sauðarkróki
Sími 455-4570
Fax 455-4571

Bifreiða - og vélaverkstæði Sigursteins
Selnesi 28-30
760 Breiðdalsvík
sími 475-6616
Þjónusta fyrir FÍB og flest umboð

Bifreiðaverkstæði HD vélar ehf.
Ránargötu 14
580 Siglufirði
Sími 467-1941 og 467-1445

Bifreiðaverkstæði Pardus ehf.
Suðurbraut
565 Hofsósi
sími 453-7380

Bifreiðaverkstæði Baugsbót
Frostagötu 1b
603 Akureyri
sími 462-7033

Bílanes
Bygggördum 8
170 Seltjarnarnesi
Sími 561-1190

Bílaspítalinn ehf
Kaplahauni 1
220 Hafnafirði
sími 565-4332
Þjónustuaðili Heklu hf.
bsp@centrum.is

Bílasala Suðurlands – Toyota Selfossi
Fosnesi 14
800 Selfossi
sími 480-8000
Þjónustuaðili fyrir Toyota

Bílaverkstæði Borgþórs
Miðási 2
700 Egilsstöðum
Sími 471-1436

Bílaþjónusta Péturs ehf.
Vallholti 17
800 Selfossi
sími 482-2050

Bíljöfur bifreiðaverkstæði ehf
Smiðjuvegi 68-70
200 Kópavogi
Sími 544-5151

Bilver ehf.
Akursbraut 11
300 Akranesi
Sími 431-1985
Honda – Peugeot

Brimborg Akureyri
Tryggvabraut 3
600 Akureyri
Sími 462-2700

Framtak-Blossi ehf.
Drangahrauni 1-1b
220 Hafnafirði
Sími 555-6030 Fax 555-6035

J.S.K. bifreiðaverkstæði
Austurmörk 16c
810 Hveragerði
sími 483-4414

Jeppasmíðjan ehf.
Ljónsstöðum
Sandvíkurhreppi
801 Selfossi
sími 482-2858

Múlatindur sf
Múlavegi 13
625 Ólafsfirði
Sími 466-2194
Fax 466-2614

Smur- og dekkþjónusta Breiðholts ehf
Jafnaseli 6
109 Reykjavík
Sími 587-4700

Stímpill
Akralind 9
201 Kópavogi
sími 564-1268
Þjónusta fyrir Renault,
Hyundai, Land Rover og
BMW

Toyota
Nýbýlavegi 6-8
200 Kópavogi
sími 570-5070

Vélastilling sf.
Auðbrekku 16
200 Kópavogur
Sími 554-3140
Vélastillingar, tímareimar

Vélsmiðja Grindavíkur
Seljabót 3
240 Grindavík
sími 426-8540

BÍLAÞJÓNUSTUR

Bílaþjónusta Péturs ehf.
Vallholti 17
800 Selfossi
sími 482-2050

BÍLRÚÐUR OG ÍSETNINGAR

Bílamálan Egilsstöðum ehf.
Fagradalsbraut 21
700 Egilsstöðum
Sími 471-2005
Fax 471-2035

Bílbót sf.
Bolaftæti 3
260 Njarðvík
Sími 421-4117

H. Jónsson ehf, Réttingar og sprautun.
Smiðshöfða 14
110 Reykjavík
Sími 587-2286

BÍLSKÚRSHURÐIR OG OPNARAR

Glófaxi ehf. blikksmiðja
Ármúla 42
108 Reykjavík
sími 553-4236

Gluggasmíðjan hf.
Viðarhöfða 3
110 Reykjavík
Sími 577-5050

DRÁTTARBÍLAR

Vaka hf.
Eldshöfða 6
112 Reykjavík
sími 567-6700

FARSÍMAR - HANDFRJÁLSBÚNAÐUR

Hátækni ehf.
Ármúla 26
108 Reykjavík
Sími 522-3000
Fax 522-3001

GISTING

Staðarskáli
Hrútafirði
500 Staður
Sími 451-1150
Fax 451-1104
Netfang stadur@itn.is

GLUGGA-, BÍLAMERK- INGAR OG SKILTAGERÐ

Frank og Jói, bílamerkingar og skiltagerð
Krókhálsi 5a
110 Reykjavík
Sími 567-9292
Fax 567-9295
Netfang joi@frankogjoi.net

HJÓLBARÐAR OG ÞJÓNUSTA

Bifreiða - og vélaverkstæði Sigursteins
Selnesi 28-30
760 Breiðdalsvík
sími 475-6616
Þjónusta fyrir FÍB og flest umboð

Bifreiðaverkstæði Framrás ehf.
Smiðjuvegi 17
870 Vík
Sími 487-1330 og 893-4630

Bifreiðaverkstæði HD vélar ehf.
Ránargötu 14
580 Siglufirði
Sími 467-1941 og 467-1445

Bifreiðaverkstæði Pardus ehf.
Suðurbraut
565 Hofsósi
sími 453-7380

Brimborg Akureyri – MAX 1
Tryggvabraut 3
600 Akureyri
Sími 462-2700

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

Dekkjatorgið
Gleráreyrum 2
600 Akureyri
Sími 462-4007

Gúmmivinnustofan ehf
Réttarhálsi 2
110 Reykjavík
Sími 553-0360
Fax 587-5585

Hjólbarðaverkstæði Grafarvogs
Gylfaflöt 3
112 Reykjavík
Sími 567-4468

Hjólbarðaverkstæði Grindavíkur
Víkurbraut 17
240 Grindavík
Sími 426-8397

Hjólbarðaverkstæði Sigurjóns
Hátúni 2a
105 Reykjavík
Sími 551-5508

Hjólbarðaverkstæði Bæjardekk ehf
Langatanga 1a
270 Mosfellsbæ
Sími 5668188

Hjólbarðaverkstæði Kaldasel
Dalvegi 16b
201 Kópavogi
Sími 544-4333
Fax 544-4330

Hjólbarðþjónusta Gunna Gunn
Hafnargötu 86
230 Keflavík
Sími 421-1516

Múlatindur sf
Múlavegi 13
625 Ólafsfirði
Sími 466-2194
Fax 466-2614

Nesdekk ehf
Sími 567-9292
4 170 Seltjarnarnes
Sími 561-4110

Pólar hf
Þjónustuaðilar:
Gúmmivinnustofan
Réttarhálsi 2
Gúmmivinnustofan Skippholti 35
Bílkó Smiðjuvegi 34

Smur- og dekkþjónusta Breiðholts ehf
Jafnaseli 6
109 Reykjavík
Sími 587-4700

Smurstöð og hjólbarðþjónusta Björns og Þórðar
Vatnsnesvegi 16
230 Keflavík
Sími 421-4546

Sólning hf.
Smiðjuvegi 68-70
200 Kópavogi
Sími 544-5000
Fax 554-5554

Sólning Njarðvík
Fitjabraut 12
260 Reykjanesbæ
Sími 421-1399

Sólning Selfossi ehf.
Austurvegi 58
800 Selfoss
Sími 482-2722

Vaka hf.
Eldshöfða 6
112 Reykjavík
sími 567-6700

Vélastilling sf.
Auðbrekku 16
200 Kópavogur
Sími 554-3140
Vélastillingar, tímareimar

JEPPAÞJÓNUSTA

Fjallabílar – Stál og stansar
Vagnhöfða 7
110 Reykjavík
Sími 517-5000
Drifskaftavíðgerðir,
jeppavíðgerðir,
Varahlutir í jeppa.

KERRUR OG DRÁTTARBEISLI

Víkurvagnar ehf.
Dverghöfða 27
110 Reykjavík
Sími 577-1090
www.vikurvagnar.is

LÁSASMIÐIR OG ÞJÓNUSTA

Vaka hf.
Eldshöfða 6
112 Reykjavík
sími 567-6700

ÞÚSTÞJÓNUSTA

Dekkjatorgið
Gleráreyrum 2
600 Akureyri
Sími 462-4007

Kvikk þjónustan
Sóltúni 3
105 Reykjavík
Sími 562-1075

Þústþjónusta B.J.B ehf.
Flatahrauni 7
220 Hafnafirði
sími 565-1090

Þústþjónusta Bjarkars
Fitjabraut 4
260 Njarðvík
Sími 421-3003

RAFGEYMAR OG ÞJÓNUSTA

Pólar hf
Þjónustuaðilar:
Gúmmivinnustofan
Réttarhálsi 2
Gúmmivinnustofan Skippholti 35
Bílkó Smiðjuvegi 34

Rafgeymasalan ehf
Dalshrauni 17
220 Hafnafirði
Sími 565-4060

Skorri ehf
Bíldshöfða 12
110 Reykjavík
Sími 577-1515
Fax 577-1517

RAFMAGN SVÖRUR OG VIÐGERÐIR

P. Jónsson - Vélaland ehf.
Vagnhöfða 21
112 Reykjavík
sími 577-4500

SJÁLFSKIPTIVIÐGERÐIR

Jeppasmíðjan ehf.
Ljónsstöðum
Sandvíkurhreppi
801 Selfossi
sími 482-2858

Stímpill
Akralind 9
201 Kópavogi
sími 564-1268
Þjónusta fyrir Renault,
Hyundai, Land Rover og
BMW

SMURSTÖÐVAR

Bifreiða - og vélaverkstæði Sigursteins
Selnesi 28-30
760 Breiðdalsvík
sími 475-6616
Þjónusta fyrir FÍB og flest umboð

Bifreiðaverkstæði Framrás ehf.
Smiðjuvegi 17
870 Vík
Sími 487-1330 og 893-4630

Bifreiðaverkstæði HD vélar ehf.
Ránargötu 14
580 Siglufirði
Sími 467-1941 og 467-1445

Bifreiðaverkstæði Pardus ehf.
Suðurbraut
565 Hofsósi
sími 453-7380

Bifreiðaverkstæði Toppur
Skemmuvegi 34
200 Kópavogi
sími 557-9711
Þjónustuverkstæði fyrir
Nissan og Subaru
toppur@islandia.is

Brimborg Akureyri – MAX 1
Tryggvabraut 3
600 Akureyri
Sími 462-2700

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

Dekkjatorgið
Gleráreyrum 2
600 Akureyri
Sími 462-4007

Nesdekk ehf
Suðurstönd 4
170 Seltjarnarnes
Sími 561-4110

Smur- og dekkþjónusta Breiðholts ehf
Jafnaseli 6
109 Reykjavík
Sími 587-4700

Smurstöð ESSO
Reykjavíkurvegi 54
220 Hafnafirði
Sími 555-0330

Smurstöð Heklu hf
Laugavegi 170-174
105 Reykjavík
Sími 590-5070
Netfang smurstod@hekla.is

Smurstöð og hjólbarðþjónusta Björns og Þórðar
Vatnsnesvegi 16
230 Keflavík
Sími 421-4546

Smurstöðin ehf.
Fosshálsi 1
110 Reykjavík
sími 567-3545

Smurstöðin Akranesi
Smiðjuvöllum 2
300 Akranesi
Sími 431-2445

Smurstöðin Stórahjalla ehf
Stórahjalla 2
200 Kópavogur
Sími 554-3430

Smurstöðin Vogar
Knarrarvogi 2
104 Reykjavík
sími 553-2205

Vélsmiðja Grindavíkur
Seljabót 3
240 Grindavík
sími 426-8540

P. Jónsson - Vélaland ehf.
Vagnhöfða 21
112 Reykjavík
sími 577-4500

VERSLUN OG VEITINGAR

Staðarskáli
Hrútafirði
500 Staður
Sími 451-1150
Fax 451-1104
Netfang stadur@itn.is

Þjónustumiðstöðin Vegamót
Vegamótum
311 Borgarnesi
Sími 435-6690

VÉLSMÍÐI

Vélsmiðja Grindavíkur
Seljabót 3
240 Grindavík
sími 426-8540

ÞVOTTASTÖÐVAR

Hjólbarðþjónusta Gunna Gunn
Hafnargötu 86
230 Keflavík
Sími 421-1516



Nýr samningur milli FÍB og Landflutninga – Samskipa:

Gott samstarf heldur áfram

Nýlega var framlengdur farsæll samningur milli FÍB og Landflutninga – Samskipa um flutninga fyrir félagsmenn FÍB innanlands.

Samningurinn snýst í meginatriðum um það að félagsmenn FÍB njóta sérkjara í flutningum á bílum og bílavarahlutum um landið. Ef bíll félagsmanns bilar einhversstaðar á vegum úti þá getur hann snúið sér til FÍB sem hefur milligöngu um að fá hann fluttan heim gegn mjög hagstæðu gjaldi. Snúi félagsmenn sér sjálfir til Landflutninga – Samskipa þá njóta þeir 10% afsláttarkjara á flutningum innanlands og milli landa gegn því að framvísa gildu félagsskírteini í FÍB.



Nýr samstarfsaðili FÍB Aðstoðar

Hið þjóðþekktu bílabjörgunarfyrirtæki Vaka ehf er nýr samstarfsaðili FÍB Aðstoðar á höfuðborgarsvæðinu.

Pegar félagsmenn FÍB þurfa á aðstoð dráttarbíls að halda þá eru það starfsmenn og kranabílar Vöku sem veita þjónustuna. Auk þess sinna starfsmenn Vöku annari neyðarþjónustu FÍB Aðstoðar á höfuðborgarsvæðinu utan opnunartíma skrifstofu FÍB.

Dráttarbílafyrirtækið Krókur hefur sinnt þessari þjónustu við félagsmenn FÍB undanfarin sex ár og um leið og stjórnendum og starfsmönnum Króks er þökkud góð samvinna og þjónusta við félagsmenn, er Vaka bodin velkomin til samstarfs.

Við minnum á að auk hjálpar- og dráttarbílaþjónustu rekur Vaka hjólbarda- verkstæði og öflugla verslun með varahluti í flestar tegundir og gerðir bifreiða.

Nánari upplýsingar hjá FÍB í síma 562 9999 og Vöku í síma 567 6700.

Barnabílstólar passa ekki í hvaða bíl sem er

Í tilkynningu frá Umferðarstofu og Lýðheilsustofnun er barnafólk varað við þeim mun sem er á barnabílstólum í Bandaríkjunum annarsvegar og í Evrópu hinsvegar. Bæði er munur á stólunum sjálfum er einnig á festingarbúnaði þeirra. Í tilkynningunni segir síðan:

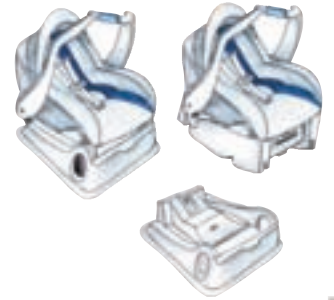
- Í bílum sem ætlaðir eru á Bandaríkjamarkað er bílbelti skv. þarlandum prófunarreglur FMVSS. Bandarískir barnabílstólar eru framleiddir með þessi bílbelti í huga.
- Í bílum sem ætlaðir eru á Evrópumarkað (líka þeir sem framleiddir eru í Bandaríkjunum) eru bílbelti skv. ECE r.44 03 evrópskum prófunarreglum. Þessi bílbelti passa til að festa evrópska barnabílstóla.
- EKKI er hægt að festa bandaríska barnabílstóla, skv. ráðleggingum framleiðenda, í bíl með evrópskum bílbeltum. Erfitt getur reynt að festa evrópska barnabílstóla í bandaríska bíla og eru mörg dæmi um það hér á landi.
- Örugast er að vera með evrópska barnabílstóla í evrópskum bílum og bandaríska í þeim bandaríska.

Prófið barnabílstólinn í bílinn áður en þið kaupði hann.

Margir foreldrar hafa haft samband við Lýðheilsustöð og Umferðarstofu vegna vanda mála sem komið hafa upp vegna bandarískra barnabílstóla. Einnig er orðið algengt að fólk kaupi sjálft bíla beint frá Bandaríkjunum, sem þá eru með bandarískum bílbeltum – en með þeim er oft erfiðleikum bundið að festa evrópska barnabílstóla skv. leiðbeiningum.

Sem dæmi má nefna að hér á landi eru til sænsku ungbarnabílstólarnir Akta Graco, sem eru viðurkenndir og merktir samkvæmt ECE r.44 03.

Í Bandaríkjunum er framleiddur svipaður stóll sem heitir Graco en hann er prófaður eftir FMVSS. Báðum stólunum fylgir pallur sem belti bílsins eru fest við. Fólk sem keypt hafa Graco ungbarnastól í Bandaríkjunum hefur komist að raun um að ekki er hægt að festa pallinn í evrópska bíla samkvæmt leiðbeiningum. Þeir hafa þá gripið til þess ráð að kaupa sænska pallinn, sem fylgir Akta Graco, og nota hann í staðinn. En það



er ekki ráðlegt því allir hlutar öryggisbúnaðar/barnabílstóla þurfa að vera prófaðir eftir sömu prófunarreglum.

Umferðarstofu hefur borist yfirlýsing frá framleiðendum Akta Graco í Svíþjóð þar sem fram kemur að þeir mæla ekki með að nota sænska pallinn fyrir Graco frá Bandaríkjunum því hann er ekki prófaður eftir sömu prófunarreglum og stóllinn sjálfur. Framleiðendur ábyrgjast ekki

notkun á sænska pallinum nema fyrir Akta Graco.

Umferðarstofa minnir að lokum á að barnabílstóll sem ekki er festur í bílinn á réttan hátt veitir falskt öryggi.



Af vettvangi félagsstarfsins:

Landsþing FÍB næsta haust

Landsþing FÍB sem samkvæmt lögum félagsins skal halda annað hvert ár, verður haldið í september á hausti komanda. Landsþing hefur æðsta vald í málefnum félagsins og markar stefnu þess sem stjórn og starfsfólk svo hrindir í framkvæmd. Á landsþingi er kosið í stjórn FÍB. Stjórnin fer með yfirstjórn félagsins milli landsþinga.

Allir félagar kjörgengir

Kjörgengir til landsþings og í stjórn FÍB eru allir fullgildir félagsmenn þess. Samkvæmt núgildandi lögum FÍB er landinu skipt upp í 8 svæði sem hvert um sig kjósa fulltrúa og varafulltrúa til landsþings. Fjöldi landsþingsfulltrúa ræðst af fjölda félagsmanna á

hverju svæði á þann hátt að aldrei eru færri en fjórir fulltrúar. Af svæði með 600–1000 félaga kemur einn viðbótarfulltrúi og séu félagsmenn fleiri en 100 af viðkomandi svæði kemur einn enn viðbótarfulltrúi fyrir hverja byrjanda 500 félagsmenn þar til viðbótar. Kjörtímabil landsþingsfulltrúa er fjögur ár og miðast við landsþing. Félagssvæðin eru Reykjavík, Reykjanes, Vesturland, Vestfirðir, Norðurland V. Norðurland E, Austurland og Suðurland.

Hverjir skulu sækja landsþing?

Hér með er óskað eftir uppástungum um fulltrúa og varafulltrúa til landsþings FÍB sem áformað er að halda í september



Áformað er að halda landsþing FÍB næsta haust. Óskað er eftir uppástungum um landsþingsfulltrúa hið fyrsta. Á landsþingi er kosið í stjórn FÍB.

2005. Uppástungur um fulltrúa sem félagsmenn vilja bera fram skulu berast stjórn félagsins í ábyrgðarbréfi eða á annan sannanlegan hátt, fyrir 15. maí 2005.



Mikki & Manki





TILBOÐSDEKK

ÓTRÚLEGT VERÐ!

AÐEINS FYRSTA FLOKKS DEKK • FAGMENNSKA Í FYRIRRÚMI
FÓLKSBÍLADEKK • JEPPADEKK

DEKKJAHÓTEL

VIÐ GEYMU DEKKIN FYRIR ÞIG ALLT ÁRIÐ GEGN VÆGU GJALDI

GÚMMÍVINNUSTOFAN EHF.

RÉTTARHÁLSI 2 • 110 REYKJAVÍK • SÍMI 587 5588

WWW.GVS.IS / WWW.TILBODSDEKK.IS