



MÖTOR & SPORT

TAKTU EINTAK
BLAÐIÐ ER FRÍTT!

JOHN D'AGOSTINO



BÍLAPRÓFUN:

TESLA

MODEL S



RAFBÍLAVÆÐING

JEPPASÝNING
ARCTIC TRUCKS OG TOYOTA

GÖTU - EÐA
KEPPNISTÆKI?

FLJÓTLEGT, ÞÆGILEGT OG HAGSTÆTT

DO IT
YOURSELF



FÆST EINUNGIS HJÁ AB-VARAHLOTUM
VERÐ FRÁ 4.750KR

ÁFYLLINGAR OG ÞÉTTIEFNI FYRIR A/C KERFI BIFREIÐA
EINNIG EFNI OG BÚNAÐUR TIL LEKALEITUNAR Í
LOFTFRÍSKUNARBÚNAÐI, FROSTLEGI OG OLÍUVÖKVUM

MÓTOR & SPORT



Tímaritið Mótór & sport

1. tbl. 4. árg. 2015

www.motorogsport.is

motorogsport@motorogsport.is

564 2811 / 854 1144 / 695 0125 772 0429

Útgefandi: Mótór & sport ehf.

Ritstjóri og ábyrðarmaður: Hálf dán Sigurjónsson

Hönnun og umbrot: Pétur Marel Gestsson

Prentun: Ísafoldarprentsmiðja

Vefumsjón: Árdís Pétursdóttir

Höfundar efnis:

Hálf dán Sigurjónsson, Mótór & Sport

Myndir:

John D'Agostino, Dagný Gísladóttir, Holly West, Hálf dán

Sigurjónsson, Mótór & Sport, Ceramizer Ltd.

Spotpix, Sveinbjörn Hrafnsson.

Auglýsingar: AD Miðlun

Auglýsingastjórar

Haraldur Logi Hrafnkelsson, halli@motorogsport.is

Sími 690-9600

Halldór Sölvi Hrafnsson, Halldor.solvi@motorogsport.is

Sími: 698-5000

Mótór og Sport ehf. og tímaritið Mótór & Sport bera enga ábyrgð á villum í auglýsingum sem birtast í blaðinu.

Ritstjórnarspjall

Hálf dán Sigurjónsson

Það var orðið djúpt á þessu fyrsta blaði Mótór & Sport á árinu 2015, en það hafðist loks.

Við vöðum hér yfir víðan völl og ræðum meðal annars um rafbíla sem mikið hafa verið í umræðunni og við ætlum að ræða meira um þá í komandi blöðum og skoða hvaða nýjungar verður farið að bjóða upp á í þeim geira, en þróunin er hröð og mikið af þeim hlutum sem verið er að þróa koma fljótt á markaðinn. Þetta þýðir það að rafbílur þróast mjög hratt og þá sérstaklega rafhlöðurnar, bæði hleðsla þeirra og ending. Við tökum líka Tesla Model S í prófun.

Við birtum hér líka fyrri hluta af viðtali okkar við bílahönnuðinn og

smiðinn John D'Agostino sem kom við hér á landi í Nóvember á leið sinni frá Bandaríunum til Evrópu.

Þá erum við með umfjöllun um keppnisbíla á móti götubílum í til efni þess að fyrsta kappakstursbrautin á Íslandi verður opnuð á svæði Kvartmíluklúbbsins í sumar, á 40 ára afmæli klúbbsins.

Í næstu blaði verður fjallað um fjallaferðir, vélsleða og þá verður farið að taka fyrir akstursklúbba sem eru margir hér á landinu.

Þess má að lokum geta að nýir aðilar hafa tekið að sér auglýsingamál fyrir Mótór & Sport og sjá alfarið um þau mál í dag.

Við vonum að allir hafi gaman af.

HS

Taktu krók á leiðarenda
522 4600



Krókur hf. sérhæfir sig í flutningum og björgun ökutækja.
24 stunda þjónusta allt árið um kring.



KRÓKUR
á þinni leið



JOHN D'AGOSTINO

Texti: Hálf dán Sigujónsson | Myndir: John D'Agostino, Holly West, Spotpix



Það er nafn sem að margir bílaáhugamenn kannast við, enda er maðurinn hálfgerð goðsögn í breytingaheiminum og þá er verið að tala um svokallaða „Custom“ bíla. D'Agostino var á ferðinni hér á landi á dögum og við hjá Mótör & Sport náðum að fá hann í viðtal. Við komum til með að bæta við viðtalið í komandi blöðum þar sem af nógu er að taka hjá þessum fræga bílasmið sem hefur unnið fyrir stjórnur hljómlistarmenn og fleiri.







D'Agostino var á ferð hér eins og reyndar oft áður þar sem að langt flug frá Califorma tekur á og hann sagðist oft koma við á Íslandi til að hlaða batteríin áður en hann leggur af stað til meginlands Evrópu. Nú var ferðinni heitið til Ítalíu þar sem hann var að fara að afhenda fyrsta 1.000.000\$ (lesist „milljóndollara“) „Custom“ bílinn sem smíðaður hefur verið.

D'Agostino hefur verið gestur í sjónvarpsþáttum sem margir bílaáhugamenn kannast við af rásum eins og „Discovery Channel“ og „History Channel“ en þar hefur hann verið sem gestur í þáttum eins og „Overhauling“ þar sem Chip Foose ræður ríkjum, Fast N' Loud þar sem hann var gestur hjá Richard Rawlings og hans fólki í „Gas Monkey Garage“ og nú síðast þá veitti hann Danny Koker betur þekktur sem „The Count“ eigandi „Counts Customs“ í þættinum „Counting Cars“ fyrstu verðlaun í sínum flokki fyrir bíla á SEMA sýningunni sem við fjölluðum um í síðasta blaði. Reyndar birtum við mynd einmitt af þessum bíl án þess að vita það þá að D'Agostino hefði veitt honum verðlaun.

D'Agostino hefur einnig unnið með flestum af helstu bílasmiðum og hönnuðum í Bandaríkjunum og má þar kannski fyrst nefna Georg Barris sem allavega þeir sem

eldri eru muna eftir sem hönnuð og smíð fyrsta „Batman“ bílsins sem Adam West keyrði í fyrstu myndinni um þessa frægu teiknisöguhetju sem síðan hefur gert það gott á hvíta tjaldinu. Boyd Coddington er annar af þessum frægu bílasmiðum sem D'Agostino hefur unnið með og var Coddington persónulegur vinur hans, en Boyd Coddington lést fyrir nokkrum árum.

D'Agostino hefur oft komið til Íslands og finnst ekkert betra en að hlaða batteríin í Bláalóninu eftir langt flug frá Californíu þar sem hann býr og vinnur.

Verkstæði hans Celebraty Kustoms er mjög þekkt og hefur hann smíðað bíla eftir pöntunum frá mörgum stórum stjörnum svo sem: James Hetfield söngvara Metallica og einnig fyrir Travis Baker í Blink182 og svo má ekki gleyma Billy F Gibbons gítarleikara ZZ Top svo nokkra megi telja.

Aðspurður um hversu langan tíma það taki að hanna og smíða einn bíl, þá sagði hannað það væri aldrei minna en eitt ár en tíminn væri samt eitthvað á milli eitt til tvö ár með hvern bíl. Þá sagði hann

að jafnvel væri hægt að sjá vissan mun á milli austur og vestur strandar Bandaríkjaanna þegar að svona sérsmiði væri komið en vesturströndin væri meira í ávolum og mjúkum línunum á meðan austurströndin vildi hafa línurnar harðari og kantaðri. Þetta væri bara smekksatriði hjá hverjum og einum. Aðspurður sagði hann að hinir svokölluðu „ledsled“ væru í miklu upphaldi hjá sér og það má greinilega sjá á meðfylgjandi myndum.

D'Agostino var hér á ferð til að fylgja nýjasta tækinu til Evrópu, en það er Cadillac sem kostar yfir 1. milljón dollara, og er fyrsti „Custom“ bíllinn sem seldur er fyrir þá upphæð. Hann hefur hins vegar verið tíður gestur á bílasýningum í Evrópu og er hann talsmaður fyrir Sonax bón í Bandaríkjunum.

Þegar blaðamaður spurði hann um þá þætti sem eru í sjónvarpi í dag, svo sem „Overhauling“, „Fast ,N' Loud“ og „Counting Cars“ þá kemur í ljós að hann hefur verið gestur í flestum þeirra og þekkir bæði Richard Rawlings, Chip Foose og Danny Koker persónulega, aðspurður segir hann þá vera mjög skemmtilega



Bílasprautun & réttingar

Lyngás 12 - 210 Garðabær

s.534-2000



Vinum fyrir öll tryggingafélögin

karaktera sem allir hafi sín sérkenni, en eigi það sameiginlegt að hafa ástríðu fyrir bílum og því að breyta og hanna bíla. Þegar hann var spurður um þætti eins og Overhaling þar sem bílar eru teknir í gegn á einni viku, þá segir hann að bílarnir séu mjög góðir samt kannski ekki það góðir að það sé hægt að búast við að fá fyrstu verðlaun á stærstu og virtustu sýningunum, enda erum við að tala um þá bíla sem þar eru og eiga jafnvel fjögurra ára feril að baki. Þó eiga nokkrir af þessum mönnum eins og Chip Foose bíla sem hafi hlotið verðlaun eins og „Riddler“ á Autorama sýningunni en sá sem málar bíla fyrir Foose, Charly Hutton hefur málað tvo verðlaunabíla á Autorama og telur D'Agostino að Hutton sé einn besti alhliða bílamálarinn í Bandaríkjunum í dag. Samt er það nú þannig að hver málari hefur sína sérgrein ef svo má að orði komast, en Hutton er talin einna bestur alhliða. Charly Hutton vinnur fyrir Chip Foose.



ÞÚ KEMST ALLA LEIÐ!



Suzuki
S-CROSS er öflugur, fjórhjóladrifinn
snillingur með ríkulegan staðalbúnað.
Meðaleyðsla er aðeins 5,7 l/100km.

.....
Fáðu nánari upplýsingar á suzuki.is
.....

ALLGRIP

.....
All-grip skapar aksturseiginleika í sérflokk.
Komdu og prófaðu. Þú kemst alla leið!
.....



Aðspurður sagði D'Agostino að bill væri eins og auður strigi hjá listamanni, það ætti bara eftir að mála á hann. Kannski er betra að skoða þetta út frá myndhöggv-ara sem fær í hendurnar leir og á eftir að móta hann. Ef að bílar sem D'Agostino hefur smíðað/breytt eru skoðaðir þá má glöggst sjá að hann er mikið að taka stóra bíla eins og Cadillac Ein af nýjustu græjum D'Agostino er Buick Riviera sem hann var að enda við að fá verðlaun fyrir á Autorama í Los Angeles, en þar náði hann því að fá verlaun fyrir flottasta „Custom“ bílinn 2015.

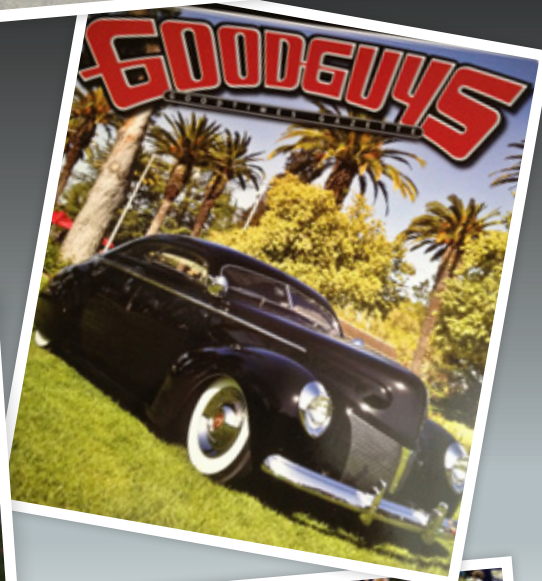
Með greininni eru myndir sem D'Agostino og fleiri ljósmyndarar tóku bæði á sýningum í Evrópu og Ameríku. Allar myndir birtar með leyfi John D'Agostino.

HS



Celebrity KUSTOMS

D'AGOSTINO KUSTOMS



Bylting í starttækjum



Starttæki
36000mAh
800A
98.950 kr.



Starttæki
12,000mah
33.200 kr.



Mikið úrval varaafis
(power bank)
fyrir fartölvur og síma.
3.500 - 11.900

LED ljós í miklu úrvali



18W light. • 3"/7,7cm
Light output about 1260 lumen

11,400 kr



60W light • 5,2"/13cm.
Light output about 6000 lumen

23,650 kr



40W led light bar. • 8"/20cm.
Light output about 3440 lumen

23,650 kr



126W LED Ljósabár með blönduðum
ljósgeisla, 23"/59cm.
Light output about 9800 lumen

45,400 kr



180W Bogadreginn LED Ljósabár með blönduðum ljós-
geisla • 32"/84cm.
Light output about 14400lumen

58,450 kr



288W led light bar • 50"/127cm.
Light output about 23000 lumen

83,850 kr

Fjórhjólalagerinn

Stapahrauni 7 • 220 Hfj • Sími 588 3355

www.4h.is

NÝI ÖKUSKÓLINN

MEIRAPROF.IS



ÖLL ÖKURÉTTINDI



ÖLL VINNUVÉLARÉTTINDI



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

KEPPNIS- EÐA GÖTUTÆKI?

Texti: Hálf dán Sigurjónsson | Myndir: Hálf dán Sigurjónsson, Dagný Gísladóttir, Sveinbjörn Hrafnsson



Á ég að vera með keppnistæki eða götutæki?

Þetta er spurning sem margir mótorsport áhugamenn spyrja sig. Eins og við höfum áður skrifað um, þá eru margir að reyna að sameina þetta tvennt en flestum gengur það ekki vel út af öllum mögulegum ástæðum.

Við skulum núna skoða þetta aðeins betur út frá þeim aksturslípróttum sem stundadár eru hér heima.

Fyrst skulum við taka bílana.

Þar eru sportin meðal annars: Drift (ekki númeraskylda), Rallýkross (má ekki vera á númerum) Auto X (ekki númeraskylda en er þó hannað fyrir skráð ökutæki) Spyrna (ekki númeraskylda, nema í vissum flokk-

um) Rallý (númeraskylda aðeins skráð og skoðuð ökutæki), Torfæra (ekki númeraskylda). Það verður að skoðast að það að vera með bíl eða annað tæki skráð og í notkun kemur oftast en ekki niður á frammistöðu tækis í keppni.

En hvað veldur því að keppendur eru með sín tæki götuskráð?

Í mörgum tilfellum þá eru það reglur í viðkomandi sporti sem gera ráð fyrir götuskráningu, það er að viðkomandi tæki sé á númerum og hæft til aksturs í almennt umferð. Annað er að viðkomandi keppandi hefur ekki önnur ráð til að koma tækinu á keppnisstað og aftur til síns heima.

Þá er það ekki óalgegnu að það sé í raun og veru fjölskyldubíllinn sem sé notaður

í keppni, sem hamlar þá augsnílega árangri. Mörgum vex það í augum að vera með sérstakt keppnistæki, og þá vagn undir það til að koma því til og frá keppni þar sem vegalengdir hér heima eru í sjálfu sér ekki miklar.

En skoðum þetta aðeins betur.

Við skulum byrja á **rallý**.

Þar eru bílarnir að aka um á þjóðvegum/einkavegum þannig að þar þurfa bílar að vera „götuskráðir“.

Ég hef götuskráðir milli gæsalappa þar sem ekki er ætlast til að rallý bílar séu keyrðir í almennt umferð milli keppna, en þess vegna er sérstök rallýbílaskráning til sem í raun og veru ætti að heita „keppnisbílaskráning“.



Við erum góðir í gleri



GlerPro ehf.
Framrúðu og bíljósaviðgerðir



GlerPró ehf. - Hyrjarhöfða 2, 110 Reykjavík
Símar: 848-7007 | 453-7075
www.glerpro.is - glérpro@gmail.com

Allar framrúðuviðgerðir eru eigendum bifreiða að kostnaðarlausu

Í **rallycross** er þetta hins vegar öfugt. Þar er ætlast til að bílar séu óskráðir og ekki á númerum.

Auto X hefur því miður ekki verið mikið stundað hér á landi, en þar er tilvalið tækifæri fyrir flesta bíleigendur að taka þátt í skemmtilegri þrautabraut sem á að vera lögð þannig að bílar nái ekki nema ákveðnum hraða.

Í Auto X eru allir bílar skráðir og á númerplötum, enda á brautin ekki að bjóða upp á meira en hámarkshraða.

Torfæra. Þetta Íslenska „action“ mótorsport er að mestu keyrt á sérsmíðuðum jeppum. Í upphafi var þar götubílaflokkur þar sem jeppar á númerum sem voru keyrðir dags daglega á götunum kepptu. Þessi flokkur þróaðist smá saman út í annan sérsmíðaðan flokk, en núna er búið að endurvefja þennan götubílaflokk að hluta til.

Þó held ég að fæstir þeir bílar sem eru að keppa í torfæru séu á númerum og ef svo er þá er það nú oftast til að þóknast reglum en ekki til götuaksturs.

Spyrna. Það sama má segja um spyrnuna

eins og torfæruna, þó er mun meira af ekta götubílaflokkum í spyrnunni.

Spyrnan er ódýrasta mótorsport sem hægt er að stunda í dag, það er ef við drögum frá þau svimandi okurgjöld sem Akstursíþróttasamband Íslands leggur á herðar keppendum í mótorsporti án þess að iðkandinn fái neitt í staðin.

Þar sem spyrnusportið kemur frá Bandaríkjunum þá erum við í aðeins öðru umhverfi þar og þar ber hver ábyrgð á sjálfum sér.

Þar skiptir í raun og veru engu máli hvort keppnistækið er á númerum eða ekki, það þarf bara að standast öryggisskoðun á staðnum.

Hér heima erum við með þó nokkuð marga flokka sem kenndir eru við „götubíla“ og er þá tekið fram að viðkomandi tæki þurfi að hafa staðist skoðun hjá viðurkenndri skoðunarstöð.

Þarna er kominn smá flöskuháls hvað varðar árangur, og væri kannski sniðugra að koma með það sama og menn gera í Bandaríkjunum.

Þar er sagt að götubúnaður (tekið fram hver) þurfi að vera til staðar og virka

þegar viðkomandi tæki er fært til skoðunar á keppnisstað.

Þá er þar of talað um að viðkomandi tæki þurfi að vera tryggt sömu tryggingu og götubíll.

Ef svona væri tekið upp hér heima (kannski fyrir utan trygginguna) þá myndi það að mínu mati breyta töluverðu og árangurinn myndi örugglega batna og keppendur væru ekki eins heftir af reglum um gerð og búnað ökutækja á Íslandi.

Með tilkomu kappakstursbrauta hér heima breytist þetta ennþá meira.

Keppnisbílar munu að sjálfsögðu ekki vera á númerum, þar sem þeir myndu aldrei fást götuskráðir.

Ef götubúnaður væri settur í slíka bíla þá myndum við ekki vera að sjá þann árangur sem sést á brautum um allan heim, þess vegna er mjög mikilvægt að skilja á milli götubíla og keppnisbíla og ákveða hvað maður ætlar að gera til þess að árangurinn verði eftir því.

Brautardagsbílar eru síðan einn kostur í viðbót og erum við að tala um í því tilviki bíla sem jafnvel eru sérsmíðaðir fyrir





05158001E
150 stk. verkfæri
Verð: 163.060 kr.



05158002E
181 stk. verkfæri
Verð: 169.880 kr.



05168113E
150 stk. verkfæri
Verð: 179.800 kr.



05188106E
150 stk. verkfæri
Verð: 196.540 kr.



05198105E
181 stk. verkfæri
Verð: 235.600 kr.



VERKFÆRASKÁPAR MEÐ KEPPNISANDA



Handhægir verkfæraskápar með þrautprófuðum, gæðaverkfærum sem notuð eru af kröfuhörðustu keppnisliðum í akstursíþróttum um heim allan. Allt á sínum stað og til taks á mjög góðu verði.





svokallaða brautardaga eða „track days“ Brautardagar eru vanalega haldnir til þess að menn geti prófað og skemmt sér á sínum bílum eða mótörhjólum án þess að vera með þann gríðarlega öryggisbúnað sem þarf að vera með í keppni. Reglur fyrir brautardaga eru hins vegar mjög strangar hvað akstur varðar og einnig er reynt að takmarka hraða með beygjum og þrengingum þannig að meira reynir á ökutæki og ökumenn heldur en beinan hámarkshraða tækis þar sem meiri öryggisbúnaðar er krafist.

Ég held að þetta væri gerlegt í flestum tegundum mótorsports hér á landi nema þá helst í rally. Þegar svona reglur væru komnar í gagnið þá myndi það örugglega ýta við mörgum sem hefur vaxið í augum að fara að koma sér upp keppnistæki sem þá líka þyrfti að vera á númerum með öllum þeim kostnaði sem það felur í sér. Þetta myndi að sjálfsögðu kalla á minniháttar breytingar á reglum, en það mætti koma því svo fyrir að tækin yrðu eftir sem áður eins og reglurnar myndu ekki leyfa neitt meira en áður, aðeins væri tekinn út sá kostnaður að tækið þyrfti ekki að vera á númerum og tryggt.

Þetta er kannski eitthvað fyrir akstursfélögin að skoða!



JEPPASÝNING

ARCTIC TRUCKS OG TOYOTA

Myndir: Hálf dán Sigurjónsson





RAFBÍLA- VÆÐINGIN

Texti og myndir: Hálfván Sigurjónsson



Rafbílar, það hefur verið mikið rætt um rafbíla undanfarin nokkur ár. Það hafa nokkrir rafbílar verið smíðaðir hér heima sem hafa verið mis langlífir en það er önnur saga.

Mikil „leit“ hefur farið fram undanfarna áratugi og þá kannski sérstaklega síðan um aldamót að arftaka stimpilbruna vélarinnar sem allir kannast við úr hinum hefðbundna fjölskyldubíl, og þá annað hvort notað bensín eða dísil olía sem eldsneyti.

Þá hafa komið upp „afleggjarar“ af þessari vél, til að mynda hefur metan verið vinsælt hér heima en það er sennilega ekki nóg framleitt af því á umhverfisvænan hátt til að það sé fýsilegt.

Vetni var prófað hér á tímabili en það var notað í svokölluðum eldsneytis sellum (fuel Celles) sem með efna hvörfum bjuggu til rafmagn sem aftur knúðu síðan rafmótora í viðkomandi bíl, hins vegar er líka hægt að nota vetni beint á stimpilbrunavélar þó svo það hafi ekki náð mikilli útbreiðslu og hafi nær eingöngu verið notað af þeim sem eru í eigin skúr að prófa nýja hluti.

Rafmagn er það sem virðist vera að verða ofan á í þetta skiptið, enda nóg til af því hvort sem það er framleitt á vistvænan hátt eða ekki. Það sem hefur kannski helst hamlað því að rafbílar eru ekki vinsælli en raun ber vitni er að rafhlöðuending og hleðslutími hefur ekki staðist kröfur.

Þarna erum við að tala um rafbíla en ekki þessa svokölluðu „twin“ bíla sem þá annað hvort eru með lítinn bensín mótör sem notaður er til að hlaða rafhlöður bílsins, eða þá að þeir eru hreinlega með bensín/diesel mótör sem hreinlega tekur við af rafhlöðunum þegar þær eru að tæmast. Rafhlöðuendinga á þeim bílum sem eru á markaðnum í dag eru all flestar með innan við 500km endingu og er þá ekki miðað við að ljós eða önnur tæki bílsins séu notuð, þar sem ending rafhlaðanna minnar mikið og höfum við heyrt allt upp í 50% skerðingu á drægi bílsins. Þá er stærstur hluti viðkomandi bíls notaður undir rafhlöður og er gríðarleg þyngd einnig falin í þeim.

Notkun á „Lithium“ rafhlöðum í bíla er ekki orðin mjög algeng þó svo að það sé að koma inn en flugið er nú þegar farið að hafa gagn af svoleiðis rafhlöðum með vægast sagt misgóðum árangri.

Þá erum við farin að sjá nýjar tegundir rafhlaðna og eru til að mynda vísindamenn við háskólann í Tokyo búnir að finna upp lífrænar rafhlöður sem sagðar eru geta náð um 1600km drægi og aðeins tekur um 5 mínútur að hlaða tóma rafhlöðu í topp hleðslu. Þá eru Japanskir vísindamenn einnig búnir að finna efni sem fangar vetnisfrumeindir úr andrúmsloftinu, safna þeim saman og þá er hægt að setja þær í svokallaðar „fuel Cells“ þar sem síðan verður efnabreyting og rafmagn verður til sem síðan knýr rafmótora ökutækis.

– En það er líka hægt að keyra venjulegar gamaldags stimpilbrunavélar á vetni.

Það má sjá myndbönd af þessu öllu á Youtube.

Öll bílaumboðin bjóða í dag upp á rafbíla og/eða svokallaða „twin“ bíla sem eru þá með bæði rafmagns og bensínvélum, sem annað hvort sjá um að drífa viðkomandi bíl áfram, eða að hlaðarafhlöður fyrir rafmótorinn.

Flestir af þeim rafbílum sem eru á markaðnum eru smábílar fyrir utan Tesla bílana, og þá ætlum við að fjalla aðeins um hér í þessari grein sem verður sú fyrsta af nokkrum sem munu birtast í nokkrum næstu blöðum.



BÍLAPRÓFUN:

TESLA MODEL S

Texti og myndir: Hálfván Sigurjónsson





Elon Musk keypti Tesla fyrir nokkrum árum, en Musk er mikill ævintýra og hugsjónamaður og er meðal annars einn af frumkvöðlum í geimferðabransanum þar sem eldflaugar frá honum flytja vistir og búnað til alþjóða geimstöðvarinnar. Tesla er nefnt eftir miklum uppfinningamanni og sennilega einum þeim mesta í sögunni Nikola Tesla, en hann og Thomas Alva Edison háðu harða baráttu um rafvæðingu hér fyrir á 19. Öld, það vita það flestir að Edison hafði betur og fann upp ljósaperuna og notaði við það jafnstraums rafal (DC current) á meðan Tesla kom stuttu síðar með flúr peruna og riðstraums rafalinn (AC Current) sem síðar átti eftir að ná yfirhöndinni.

Tesla fann upp gríðarlegt magn raf-tækja og hafa sum þeirra ekki verið smíðuð þar sem enginn í raun og veru veit tilgang þeirra, og það hefur gefið mörgum rannsakendum og samsær- iskenningamönnum um geimverur þá flugu í höfuðið að Tefla hafi verið innblás- inn af hugmyndum geimvera!

En höldum okkur við jörðina svona rétt sem snöggvast. Tesla kom fram með sinn fyrsta bíl 2008 og var það tveggja sæta sportbíll sem einfaldlega var kallaður "Tesla Roadster" svona bíll kom fljótlega til Íslands og lagði grunninn að Tesla umboðinu sem í dag heitir Even.

Í dag eru þeir hjá Even að selja grimmt af bæði Tesla S sem er Lúxus Fólksbíll með rafmótor og verður fáanlegur með fjórhjóladrifi á næsta ári.

Þá verður Tesla Model X líka kynntur og hann verður líka fáanlegur 4x4.

Þá grillir líka í kynningu a Tesla 3 sem kemur til með að verða algerlega ný hönnun frá þeim.

Auk bílaframleiðsluna er Tesla með samninga bæði við Toyota og Dimler Benz um framleiðslu á rafhlöðupökkum fyrir rafbíla sem þessi fyrirtæki framleiða sem eru meðal annars Benz B Type og Toyota Rav4.

Allir rafhlöðu pakkar sem Tesla framleiðir eru svokallaðar „lithium ion“ rafhlöður sem eru í raun og veru eins að uppbyggingu og þær rafhlöður sem við notum í farsíma og fartölvur auk annarra nútíma farartækja svo sem flugvéla, en Boeing 787 Dreamliner notar svona rafhlöður sem aukaafgjafa.

Nú er bara spurning hvenær nýju lífrænu kolefnisrafhlöðurnar koma á markað og breyta landslaginu ennþá meira í þessum geira, en þá skoðum við seinna.



Við skruppum til þeirra hjá Even og fengum að prufukeyra Tesla Model S. Það sést strax á bílnum og hönnun hans að þarna er um lúxus sport „sedan“ bíl að ræða og er kannski best að líkja honum við BMW 500 línuna eða Audi - línuna. Blaðamenn erlendis hafa hins vegar verið að tala um Tesla S sem sambærilegan bíl og Porsche Panamera eða Mercedes Bens S línuna en það er náttúruleg bara spurning um hvar menn vilja setja þennan bíl þar sem hinir eru ekki með rafmagns bíl.

Þegar maður sest inn í Tesla S þá kemur svona svolítill, jæja meira en svolítill sportbíla „fílingur“ yfir mann þar sem maður situr mjög lágt og í frekar hörðum en stuðningsgóðum sætum og maður er mjög nálægt götunni að manni finnst. Þetta gæti sumum fundist óþægilegt en fyrir undirritaðan var þetta mjög svo þægilegt og líka að sitja í frekar hörðum sætum.

Þá var komið að því að aka af stað og gekk það eins og í sögu þú svo að það væri svolítið skrítið að heyra ekkert vélarhlóð og ekki að finna neinn titring í stimpilbrunahreyfli.

Að sjálfsgöðu gerði þetta allt Tesla S mjög þýðan og skemmtilegan.

Fjöðrunin í Tesla S er mjög sportbílalega sinnuð og skemmtilega stíf, enda

finnur bíllin og þá ökumaður lítið fyrir hraða í bílnum. Það er alveg hægt að segja að maður liði áfram þar sem bíllinn er svo hljóðlátur. Hann er líka mjög lipur í bæjar umferð. Undirritaður tók nokkrum sinnum vel á bílnum og er það svolítill breyting frá bensín og diesel vélunum að finna mótör vinna frá núlli og upp skalann með jöfnu afli eins og rafmótörinn gerir.

Þá er það svolítið öðruvísi hversu lítið maður þarf að nota bremsur, en það stafar af því að þegar slegið er af þá fer rafall sjálfkrafa í gang og notar skriðinn á bílnum til að framleiða rafmagn fyrir rafhlöðurnar sem þá eikur drægi bílsins.

Innréttingin í bílnum er mjög skemmtileg og fyrir utan sportlegu sætin þá er að sjálfsgöðu allt stafrænt. Í miðjunni er mjög stór skjár sem er mjög haganlega fyrir komið og nær skjárin allt frá efstu brún mælaborðs og niður í gólf og er hægt að skipta honum niður og hafa margar myndir á honum í einu þar á meðal bakkmyndavél. Allar framkvæmdir á skjánum eru mjög einfaldar og auðskiljanlegar og er þetta með einfaldasta tölvukerfi í bíl sem undirritaður hefur kynnst.

Það að dæma Tesla S er ekki þægilegt eins og áður sagði, þar sem þetta er eini lúxus/sport rafbíllinn á markaðnum enn sem komið er.

Bæði Mercedes Benz Porsche og fleiri eru með svokallaða twin eða hybrid bíla en Tesla er ennþá eini hreinræktaði rafbíllinn í þessum flokki.

Það er samt viðbúið að fleiri bætist í flokkinn þá sérstaklega þegar nýjar rafhlöður koma á markaðinn sem auka á langdrægni bílana og stytta hleðslutíma.

Sem sagt Tesla S með ríkulegum staðalbúnaði er á mjög svipuðu verði og BMW 500 línan eða Audi 6 og heldur ódýrari en Benz S og Porsche Panamera.

Tesla er mjög stílhreinn bíll og mun Evrópskri en margir aðrir bílar sem eiga sinn uppruna til Bandaríkjanna og eins og sjá má á myndunum er Tesla S mjög sportlegur bíll og flottur.

Þeir sem á annað borð eru að fara að spá í bíl í þessum flokki þá myndi ég alls ekki láta Tesla S fram hjá mér fara, sleppa fordómum og fara til þeirra í Even og fá að prófa bíllinn.

Undirritaður er sannfærður um að rafbílar eins og Tesla S eigi framtíðna fyrir sér og það í landi þar sem nóg er til af rafmagni og það allt framleitt með umhverfisvænum hætti.

Ég held að rafmangið sé komið til að vera í bílaiðnaðinum, það á bara eftir að próast á næstu árum og verða ennþá betra með léttari og langdrægari rafhlöðum.



BÍLAMERKINGAR



MX / ENDURO KIT



SKILTI



Finndu okkur á
Facebook

Merkistofan - Rofabæ 7 - 110 Reykjavík - Sími: 586 2810 - merkistofan@merkistofan.is



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



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

Það er undirritaður heldur ekki í vafa um að Tesla verður í fararbroddi eins og fyrirtækið hefur verið frá upphafi.

Skoðið endilega Tesla S, það er undirritaður viss um að þið verðið ekki fyrir vonbrigðum frekar en hann heldur hissa og undrandi á þessum skemmtilega bíl. Hvet alla til að prófa.



Oldsmobile

BUICK

GMC

CHEVROLET

Cadillac

Jeep

DODGE

PONTIAC

HUMMER

SÉRFRÆÐINGAR Í AMERÍSKUM BÍLUM

HVAÐ GERUM VIÐ?

...Við
gerum
við ...bíla!

ALLAR ALMENNAR VIÐGERÐIR /
ÁRALÖNG REYNSLA OG ÞEKKING /
FULLKOMINN TÆKJAKOSTUR /
SÉRÞEKKING Á GM, CHRYSLER,
DODGE, JEEP OFL.



motorstilling@heimsnet.is
www.motorstilling.is

Mótorstilling ehf.
Skeiðarási 4
210 Garðabæ
Sími: 565 4133
Fax: 555 4133

Mótor
stilling
BIFREIÐAVERKSTÆÐI



KYNNING: HVAÐ ER CERAMIZER?

1. Hvað er Ceramizer?

Ceramizer er frumlegt nýtt olíubæti efni sem notar sérstaka „nano“ tækni til að laga, endurnýja og verja alla málm slitfleti og hluti. Þar á meðal:

- Bensín, gas og Deiselvélur.
- Mismunadrif.
- Tengi (reducers)
- Gírkassa, gíra og keðjur.
- Vökvastýrinsvélur.
- Glussakerfi.
- Þjöppur.

2. Hvaða efni eru í Ceramizer?

Það eru efni sem endurnýja málmfleti þar sem málmur í málm núnungur hefur verið og er til staðar. Þetta er bæti efni sem endurnýjar málmfleti þar sem mikill núnungur málm á sér stað (málmur í málm). Endurnýjun með notkun á Ceramizer þýðir í raun uppgerð í sömu málum og stærð á núningsfleti þar sem núnungur hefur átt sér stað er lagaður með því að búa til „keramik-málm“ (ceramic) flöt með sérs-tökum efnum og aðferðum.

Efnið hjálpar ekki varðandi olíuleka með pakkningum eða þéttum þar sem ekki er um beinan núnung milli málm að ræða.

3. Hvernig virkar Ceramizer?

Sameindirnar í Ceramizer eru skilgreindar með sterkum efnum sem hafa aðeins áhrif á málm, og hafa áhrif á málm sameindir sem meðal annars er að finna í olíum (valinn flutningur) og flytja þessar sameindir að skemmdum/slitnum málmflötum þar sem hitastig er hærra vegna núnings og þar „setjast þær að“ og sameinast ögnum í „Ceramizer“ þannig að umbreyting í málm á sér stað. Sameining af hrámálmum sem eru í „Ceramizer“ bráðna við lægri hita en 2000°C sem er bræðslumark venjulegs kolefnis keramíks (carbide ceramic).

4. Hvað virkar Ceramizer lengi?

Þetta er allt spurning um hvaða gerð að „Ceramizer“ er notuð.

Til dæmis Ceramizer fyrir gírkassa og vökvastýri ætti að endast í 10.000km

5. Er óhætt að nota Ceramizer á allar vélur?

Já, „Ceramizer“ hefur engin áhrif á olíu. Þá inniheldur „Ceramizer“ ekki: teflon, blý eða grafit (molybdenum), og það stífla

hvorki olíusíur eða olíugöng þar sem agnit í „Ceramizer“ eru minni en göt í olíusíum og/eða annarstaðar í móturum. Mesta stærð „Ceramizer“ agna er 2,5 míkron á meðan efni í olíusíum taka agnir sem eru 5 míkron eða stærri. Ak þess þá bindast agnirnar í „Ceramizer“ aðeins málm og aðeins þar sem hitamyndun er vegna óeðlilegs núnings þar sem málmar nuddast saman, þannig að efnið hleðst ekki upp í olíusíum eða göngum. „Ceramizer“ þykkir ekki olíu. Einn skammtur af „Ceramizer“ er aðeins 4 g.

6. Er óhætt að nota Ceramizer á alla gírkassa/sjálfskiptingar?

„Ceramizer“ er hægt að nota á beinskípta gírkassa og á drif sem ekki eru með læsibúnað eins og Diskalæsingar, No Spin og svo framvegis. Ekki er til „Ceramizer“ fyrir sjálfskiptingar þar sem það myndi minka viðnám sem sjálfskiptingar þurfa á að halda.

7. Hvernig fer Ceramizer að því að laga slit?

Sú hitamyndun sem verður til við að tveir slitnir málmfletir nuddast saman gerir

það að verkum að kermik-málm (ceramik-metal) myndast á þessum flötum, og þá aðeins á þeim stöðum sem eru með slit. Yfirstæð verður til sem dregur úr viðnámi og núningi og gerir það að verkum að kjör aðstæður nást og rétt bilverður til aftur. Þetta þýðir að þykkara lag verður til á mikið notuðum álagsstöðum og mikið rispuðum stöðum en þynnra annarsstaðar, sem þýðir einfaldlega að viss „uppgerð“ á sér stað á viðkomandi núningsflötum/slitflötum þar til réttu ummáli er náð miðað við núning og álag.

8. Má nota Ceramizer á nýja/óslitna mótora.

Ekki má nota „Ceramizer“ á nýja og/eða óslitna mótora, og mælir framleiðandi með því að mótorar séu í það minnsta keyrðir 20.000 km áður en „Ceramizer“ er notaður.

9. Er Ceramizer með fyrirbyggjandi vörn fyrir slitfleti?

Já, ef viðkomandi hlutur/hlutir eru í núningi við annan mál.

10. Hjálpar Ceramizer upp á mjög slitna mótora?

Ef að mótór er kominn undir slitmál þá nei, hins veagar er alltaf erfitt að segja til um þetta og segja nákvæmlega hvenær þetta er orðið er að gerast ef að engar bilanir í mótornum hafa gerst eða eru að gerast. „Ceramizer“ virkar jafnvel á hluti sem eru eknir 500.000 km eða meira „Ceramizer“ er ekki dýr þannig að það borgar sig að prófa, það kemur alla vega ekki slæm niðurstaða.

11. Hjálpar Ceramizer með fasta mótora?

Mótorar verða að vera gangfærir til að endurnýjunarferlið í „Ceramizer“ geti virkað og náð árangri.

12. Hvernig fer Ceramizer að því að láta ceramik bráðna ofan í slitrispur?

Efnið sem kallað er „Ceramizer“ ræsir míkron (local Mycron) sem finna óeðlilega hitamyndun þar sem núningur milli málma á sér stað. samsetning af efnum sem koma af stað bræðsluferli sem bræðir keramik-kolefni (ceramic-carbon) við

mun lægri hita heldur en venjulega þekkist sem er um 2000°C.

13. Eikur Ceramizer endingu mótora og annara slitflata?

Ef slitflötur í notkun er enduruppgerður með „Ceramizer“, þá eikur það líftíma og endingu.

Flötur sem gerður er upp með málk-kermaik (metal-ceramic) er gerður upp með efni sem er bæði endingargott og sleipt, og hefur einnig mjög lítinn viðnámsstuðul þannig að það er mjög sleipt, sem þá þýðir að það hleypir frá sér hita og er þá í leiðinni hita og álagsþolið.

14. Kemur Ceramizer í stað olíu?

Nei, Prófanir þar sem vélar eru keyrðar án olíu eru aðeins gerð í markaðs tilgangi til að sýna hversu góð vörn „Ceramizer“ er fyrir alla mekaníska hluti mótors.

15. Hversu oft og mikið þarf að nota Ceramizer?

Spurningin er hvar og hvernig á að nota „Ceramizer“, til dæmis í venjulegri „Stimpilbrunavél“, einu sinni á 70.000 km fresti og þó að annar skammtur sé settur á vélina þá gerist ekkert og hann skemmir ekki neitt.

Þegar spurt er hversu mikið af „Ceramizer“ þarf, þá þarf að taka ýmislegt með í reikninginn, til dæmis hversu mikið viðkomandi hlutur er slitinn, magn af olíu sem nota þarf, hversu viðkomandi tæki er mikið ekið og hvernig því er ekið. Upplýsingar um skammtastærð eru á umbúðunum en venjulega er ein sprauta nóg. Tæki sem eru undir miklu álagi, svo sem í mótorsporti eða eru ekin við sérstaklega erf-

iðar aðstæður og mikið álag ættu að fá tvöfaldan skammt af „Ceramizer“

16. Hvenær var Ceramizer fundið upp?

„Ceramizer Ltd“ var stofnað 1996, en varan í sinni núverandi mynd hefur verið þekkt í rúm 14 ár.

Tæknin á bakvið „Ceramizer“ er kölluð „valinn flutningur“ (Selective Transfer) og hefur lengi verið þekkt og var upphaflega uppgötvuð af Rússneskum jarðfræðing og var því lengi falin á bakvið járnþjaldið á meðan kalda stríðið var og hét.

Þessi uppgötvun fékk gullverðlaun árið 2006 hjá hinum virtu samtökum: the British Institute of Mechanical and Engineering.

17. Hverjir nota aðallega Ceramizer?

Allir þeir sem eiga tæki, eð mótór, eins og bíla, mótórhjól, báta, sláttuvélar, keðju-sagir osf. Þá er efnið notað af leigubíla-stöðvum, lögreglu, tækjum fyrir almenningsamgöngur og þeim sem eru með þungaiðnað þar sem mekanísk tæki og mótorar eru notaðir

18. Hvar er Ceramizer framleitt?

Öll Framleiðsla fer fram í Póllandi og er þess gætt að nota aðeins mestu gæði og bestu staðla sem völ er á í bíla og þungaiðnaði, en þeir hafa verið sannaðir til að standa undir kröfum af mörgum aðilum eins og: Tæknideild Pólska flughersins, Industrial Motorization Institute, Steelworks Academy in Poland og fleiri.

BG

FLUTTINGAR

Flytjum bifreiðar



Sími: 892 3450

19. Er komin mikil reynsla á Ceramizer?

Fram að þessu hefur efnið verið prófað á verkstæðum eins og: Bila-Doktorinn, Toyota Kaupþúni, Tækniþjónusta Bifreiða, AutoFix, Smurstöðin Klöpp, Smurstöðin Fosshálsi, Bílhúsið, Bilalausnir, RadioRaf Reykjavík Motor Center og Nitro.

20. Getur Ceramizer skemmt út frá sér?

Samkvæmt upplýsingum framleiðanda etur „Ceramizer“ ekki skemmt út frá sér

21. Hvar er hægt að fá upplýsingar um Ceramizer?

Vefsíða ceramizer.com/is Facebook [ceramizer](https://www.facebook.com/ceramizer) a Íslandi

22. Er löng reynsla af Ceramizer á Íslandi?

Þó að „Ceramizer“ eigi sér nokkra sögu, þá var aðeins byrjað að prófa hann hér heima í júní 2014

23. Hvernig kemur Ceramizer út í kulda?

Mjög mikilvæg staðreynd sem kom út við prófun á vélum sem höfðu farið í gegnum „Ceramization“ meðferðina er að mjög auðvelt er að ræsa vélarnar í undir 0° C, það er vegna þess að mótstaða sem er þegar olíupurr mótör er ræstur er ekki lengur til staðar.

24. Virkar Ceramizer á alla slit/núningsfleti?

„Ceramizer“ virkar aðeins á þá málum slitfleti sem hafa þegar orðið fyrir skemmdum og/eða miklu slit og valda þar með mótstöðu og hita. Af því að mótstaða flata sem ekki eru úr járni/stáli eða þess konar málum (non-ferro metals) eins og áli myndar ekki eins mikinn hita, þá virkar efnið ekki eins á þá. Hins vegar eru pottjárnsfletir eins og vanalega eru í mótörum og síðan stimpilhringir góðir hitaleiðarar og eru því kjörnir fyrir notkun á „Ceramizer“

25. Kemur virkni Ceramizer strax í ljós?

Til að full virkni „Ceramizer“ komi í ljós þarf að aka bíl 1500km að lágmarki og nóta atvinnumótör 30 klukkustundir.

Umbreytingin við að gera við og/eða upp fletina gerist sjálfkrafa og byrjar að virka um 200km eftir að efnið hefur verið sett á bílvél

Fyrstu 200 km þarf að keyra bíl undir 2700 snúningum, þar sem lægri snúningur veldur meiri mótstöðu og þar með er meiri og betri virkni í efninu.

Skemmtilegt er að segja frá því að margir hafa prófað vökvastýrisdælur sem eru með hávaða og virðist hávaðinn hverfa á um klukkustund.

Ceramizer fæst í dag til dæmis hjá AB Varahlutum og Poulsen

Allar upplýsingar í þessari kynningu eru fengnar frá innflytjanda Ceramizer á Íslandi.

BílaGlerið

- Í gleri erum við góðir



Við sérhæfum okkur í gleri. Við skiptum um rúður fyrir öll tryggingarfélög, gerum við stjórnur í framrúðum. Mössum ljós og skerum spegla í bíla. Að sjálfsögðu skerum við líka öryggisgler fyrir bíla, báta og vinnuvélar. Þegar þú þarft reynda menn í verkið, leitaðu þá til okkar.

Bílaglerið ehf
Bíldshöfða 16 (bakhús)
110 Reykjavík
Sími 587-6510
glerid@simnet.is
Bilaglerid.is

Við vinnum fyrir öll tryggingarfélögin





CLASSICDETAIL

VEFVERSLUN

Við tökum það á næsta stig!

classicdetail.is

S: 777-5674 Bíldshöfða 16

sala@classicdetail.is



MOTHERS® RIWAX®

BRITEMAX



Öll helstu merkin á einum stað



Bíla-Doktorinn

Varahlutaverslun og verkstæði fyrir
Mercedes-Benz, Volkswagen, Skoda og Audi

Skútuvgi 13, 104 Reykjavík - sími 552 5757 - www.doktorinn.is - doktorinn@doktorinn.is

JEPPEDEKK

Vönduð og endingargóð
vetrardekk sem koma
þér örugglega hvert
á land sem er

Dick
CEPEK
TIRES & WHEELS

AT315 AT405



**nokian
TYRES**

**ARCTIC
TRUCKS**

Kletthálsi 3 | 110 Reykjavík | 540 4900 | www.arctictrucks.is