

GRÆNIR BÍLAR

ÞRIÐJUDAGUR 16. APRÍL 2013

Kynningarblað Reynsluakstur, endurkoma langbaksins, innkallanir Toyota, Olís stígur grænt skref.

Ný lína vöruflutningabíla MAN uppfyllir EURO 6 mengunarstaðalinn, sem ekki tekur gildi fyrr en í september 2014.



Sportast um á 40 tonna flutningabíl

Hver myndi ekki vilja sitja undir stýri bíls með vél sem togar 2.300 Nm og er 480 hestöfl? Hver myndi heldur ekki vilja aka bíl sem borið getur 40 tonn fullhlaðinn? Þá fer maður reyndar ekki mjög hratt þótt hestöflin séu mörg. Sú upplifun að aka vörubílum er afar skemmtileg og um leið upplýsandi um starf margra. Heimsókn til MAN, eins af stærri vörubíla-, flutningabíla-, og rútuframleiðendum heims er mikil upplifun og er sú framleiðsla gerólík venjulegri bílaframleiðslu og kaupendahópurinn kannski enn þá ólíkari. Höfuðstöðvar MAN eru í München í Þýskalandi og þar fer einnig mikil framleiðsla fram þó svo verksmiðjur MAN megi finna víðar. Hjá MAN starfa 51.500 manns, svo um er að ræða gríðarstórt fyrirtæki. MAN, eins og öðrum þýskum ökutækjaframleiðendum, gengur mjög vel þessa dagana og hefur aukið markaðshlutdeild sína í Evrópu frá 14% árið 2007 og upp í 17% í fyrra. Um 65% framleiðslu MAN eru seld í Evrópu en 35% í öðrum heimsálfum. Það mun þó örugglega hratt breytast því í áætlunum MAN segir að innan fárra ára muni 50% framleiðslunnar seljast utan Evrópu. Er það ef til vill til marks um þau efnahagslegu vandræði sem hrjá

Evrópu nú um stundir, en einnig mikla framsækni MAN og áráðni að taka enn meira þátt í hraðri uppbyggingu á öðrum markaðssvæðum. Mjög stórir og vaxandi markaðir hjá MAN eru í Rússlandi, Kína og Brasilíu og mjög er horft til þessara landa af forsvarsmönnum MAN.

Allar stærðir flutningabíla prófaðar

Bílaþaðamanni Fréttablaðsins og visir.is bauðst að aka hvaða stærð sem var af flutningabílum MAN í heimsókn sinni þar og aka á prufuakstursbraut í eigu MAN, rétt hjá höfuðstöðvunum. Það var alveg sérstök lífsreynsla, ekki síst fyrir þær sakir að blaðamaður hafði aldrei áður ekið flutningabíl og aðeins einu sinni tekið lítilliga í rútu á ævinni. Byrjað var á minnsta flutningabílnum og svo farið upp um stærðarflokk hægt og rólega uns kom að flutningabíl sem fullhlaðinn vegur 40 tonn. Þessir bílar eru sannarlega mögnuð tæki og akstur þeirra um svo margt frábrugðinn akstri bíla. Allar hreyfingar eru hæggar, fjöðrun mjúk og slaglengd löng. Athygliverðast var að finna við akstur lengsta og stærsta bílsins að ójöfnur sem farið var yfir skiluðu sér frá afturóxlunum löngu eftir

að farið var yfir og áhrifin í stýris-húsinu áttu sér stað miklu seinna. Ekki þarf reyndar mikla ójöfnu til að ökumannssætið gangi upp og niður og þá skilur maður fyrst af hverju þau eru á þessum frábæru pumpum sem lyfta ökumanni þægilega upp og niður eftir hreyfingum bílsins. Ekki er hægt að aka þeim mjög grimmilega, heldur silast áfram, byggja hægt upp hraða og fara ekki of greitt í beygjur. En það er samt ótrúlega gaman og völdugt að stjórna svo gríðarlegu tæki sem þessir bílar eru. Athyglivert var að sjá hve vel búnir stjórnklefarnir eru í þessum bílum og til dæmis þarf ansi gott hljóðkerfi í lúxusbíl til að slá út því kerfi sem hlustað var á í akstrinum. Í sumum þeirra eru tvö rúm fyrir aftan framsætin og þar fer örugglega vel um þá sem njóta. Finna má kælihölf fyrir mat og drykk og fjölmörg önnur stór geymsluhölf.

Ný lína sem uppfyllir EURO-6 mengunarstaðalinn

Kynning MAN að þessu sinni var á nýrri línu flutningabíla sem uppfylla nú þegar EURO-6 mengunarstaðalinn, sem bílar sem seldir eru í dag þurfa ekki að uppfylla fyrr en í september árið 2014. MAN-verksmiðjan er þó tilbúin með slíka bíla og sýnir það glögglega hve



Blaðamaður undir stýri MAN-flutningabíls í München.

hörðum höndum þar er unnið. Að auki hefur MAN tekist með þessum nýju bílum að minnka eyðslu þeirra allra um þrjá lítra á hundræðið og munar um minna ef horft er til hve marga kílómetra hver bíll leggur að baki á hverju ári. Í ferðinni var samsetningarverksmiðja vörubíla og flutningabíla heimsótt og þar vakti margt furðu. Til dæmis að engin suða á sér stað við smíði þeirra, þeir eru eingöngu boltaðir saman. Það

tekur ekki nema sjö klukkutíma að setja saman hvern truck, en til samanburðar tekur það gjarnan 30 klukkustundir að setja saman fólksbíl, sem þó er mörgum sinnum minni. Gæðakerfi innan verksmiðjunnar er greinilega í hæsta flokki og furðu margir sem eingöngu starfa við að prófa þá og skoða að allt sé fullkomlega unnið. Það vakti sannarlega öryggis- og gæðatilfinningu að heimsækja þessa verksmiðju.



Chevrolet Malibu

REYNSLUAKSTUR

Chevrolet Malibu er stór og mikill fjölskyldubíll sem frikkað hefur mjög með nýrri kynslóð hans.

Voldugur og vel búinn ferðafélagi

Það er ekki oft sem bíla- blaðamenn eiga þess kost að aka reynsluaksturs- bílum um lengri vegalengdir á þremur dögum og er þá eins gott að ferðafélaginn sé góður. Það var einmitt raunin þegar Chevrolet Malibu fékk að rúlla tæplega 900 kílómetra í reynsluakstri og glímdi líka hressilega við beygjurnar í innanbæjarakstri. Það er ekki öllum bílum kleift að komast til Akureyrar og til baka, með heimiklu snatti að auki, á einum og sama tankinum. Það gekk þó eftir á þessum dásildrífna Chevrolet Malibu, en þar fer ekki lítill bíll og því er þessi hóflega eyðsla eftirtektarverðari. Chevrolet Malibu er stór fjölskyldubíll þar sem rúmt er um alla farþega og skott- rými mikið. Það sem einu sinni er jú framleitt fyrir Ameríkumark- að er ávallt stórt. Hann er tæplega fimm metrar á lengd og ríflega eitt og hálf tonn. Hann er nú boðinn af áttundu kynslóð en Malibu sá

fyrst dagsljósið árið 1964 og hafa síðan selst um tíu milljón eintök, mest af því á heimavelli í Bandaríkjunum.

Evrópubúar kjósa dísilvélinu

Chevrolet Malibu er stæltur á velli og með laglega formuðum línum og stærð sinni kallar hann fram heimikil áhrif ásjáenda, þar er sko engin púdda á ferð heldur fullvaxinn glæsivagn. Ytra útlit- ið kallast bæði á við litla bróðurinn Cruze sem og kraftakaggann Camaro og er þar ekki leiðum að líkjast. Chevrolet Malibu býðst hér á landi með annaðhvort 2,4 lítra bensínvél eða 2,0 lítra dísil- vél. Bensínvélin er 167 hestöfl en dísilvélin 160. Hún togar miklu meira en bensínvélin, 350 Nm í stað 225 Nm og er þrátt fyrir tals- vert minna sprengirými mun öfl- ugri. Dísilvélin líkaði mjög vel í þessum bíl, hún gerir hann ekki að neinni spyrnukerru en er hæfi- lega stór fyrir hann til þess að skila

lágri eyðslu og það sannarlega gerði hann. Uppgefin eyðsla bíls- ins er 6,0 lítrar, en 8,0 lítrar fyrir bensínbílinn. Í reynsluakstrinum öllum skaut bíllinn mjög nærri uppgefinni eyðslu en hafa verður í huga að mikið af akstrinum var á þjóðvegum. Það er til marks um hversu vélin er þó öflug að vart var sú brekka á þjóðvegum sem krafðist þess að bíllinn skipti sér niður til að hafa afl til klifursins og ekki var þó hóflega farið. Það er kannski ekki nema von að Chev- rolet-menn búast við því að 90% allra seldra Malibu-bíla í Evrópu verði með dísilvélinni. Ekki heyr- ist mikið í henni, en helst þá þegar hún er í lausangangi en í lang- keyrslu má vart greina frá henni hljóð. Þessi vél er ein aflmesta vél sem framleidd er með tveggja lítra sprengirými og nýtur hún aðstoðar forþjöppu. Hún virðist í alla staði mjög vel lukkuð. Er þessi sjálf- skipting að sama skapi ljúf og skil- ar sínu hnökralaust. Við hana er tengd 6-gíra sjálfskipting og sama á við bensínbílinn. Er þessi sjálf- skipting að sama skapi ljúf og skil- ar sínu hnökralaust, nema að einu leyti. Beinskipta má þeim báðum í DSC- stillingunni, en það er ekki svo auð- velt vegna af- stöðu skipti- stangarinnar þannig stilltrar.



Stór og góður snertiskjár.

Sérdeilis vönduð innrétting og mikill staðalbúnaður.

Stjórna má síma í stýrinu.

Flestir sjá í aftur- endann á Malibu.

Fer afar vel með farþega

Akstur bílsins var allur hinn ánægjulegasti, hann hefur fin- asta veggríp, er léttur, ná- kvæmur og þægilegur í stýri og fer vel í beygjur þó hann eigi samkeppnisbíla frá Þýskalandi sem gera það enn betur. Þeir kosta líka miklu meira. Eitt það albesta við Malibu er hversu hljóðlátur hann er að innan og virðist ákaflega vel hljóðeinangr- aður. Þetta gefur bílnum mikinn klassa og langra ferða er fyrir vikið notið betur. Annað ákaflega skemmtilegt við hann er mjög gott Premium-hljóðkerfi með níu hátölurum. Það fer vel á því að hafa svo gott kerfi í stórum fjöls- kyldubíl sem góður er til ferða- laga og var þess notið vel. Eitt er það enn sem jók á ánægjuna í langakstri en það eru góð fram- sætin, rafstillanleg á allan hátt og með minni. Það besta við þau er þó að þau fara mjög vel með öku- mann og farþega. Það vekar smá furðu að í svona stórum bíl eins og Malibu skuli ekki vera meira

fótarými í aftursæti, en það er samt viðunandi.

Vænlegur kostur á lágu verði

Chevrolet Malibu er mjög vel búinn bíll hvað staðalbúnað varðar og það á reyndar við um marga Chevrolet-bíla. Þessi bíll sem ekki kostar nema 5,3 milljón- ir í bensínútfærslunni og 5,9 með dísilvél er með staðalbúnað sem margur dýrari bíllinn skartar ekki og þarf yfirleitt að sérpanta. Bíla- búð Benna býður bílinn aðeins í vel útbúinni LTZ-útfærslu. Þá er hann með leðursætum með hita og hliðarspeglarnir eru einnig hitanlegir. Regnskynjari, útvarps- stillingar í leðurklæddu stýri, Bluetooth-símabúnaður, aksturs- tölva, bakskynjari, xenon-aðal- ljós, brekkuaðstoð og lykjalaust aðgengi er hluti staðalbúnaðar. Rúsinan í pylsuendanum er svo loftþrýstingsmælir fyrir alla hjól- barða, rafstýrd topplúga, tvískipt tölustýrð miðstöð, aðfellanlegir hliðarspeglar og flottar 18 tommu felgur. Það er hreinlega erfitt að bæta nokkru við og algerlega ástæðulaust. Chevrolet Mal- ibu er mjög ferskur kost- ur þegar kemur að D- stærðarflokki bíla og vandfundinn ódýrari bíll í þeim flokki, né betur búinn.

Útgefandi: 365 miðlar ehf., Skaftahlöð 24, s. 512 5000
Umsjónarmenn auglýsinga: Sværrir Birgir Sværrisson
Ábyrgðarmaður: Jón Laufdal.

Meirapróf



Upplýsingar og innritun í síma 567 0300 / 894-2737

Nýtt námskeið hefst 17. apríl

Chevrolet Malibu

2,0 dísilvél,
forþjöppa, 160
hestöfl

Framhjóladrif

Eyðsla: 6,0 l/100 km í bl. akstri

Mengun: 174 g/km CO²

Hröðun: 9,7 sek.

Hámarks hraði: 210 km/klst

Verð: Frá 5.290.000 kr.

Umboð: Bílabúð Benna

Skýrir og flottir mælar og einkar gott stýri.

GALLAR

Fótarými í aftursæti, fáir vélar- kostir, erfitt að nota bein- skiptimögu- leika

Mikill staðal- búnaður, lágt verð, lítill eyðsla

KOSTIR

Landsbankinn kynnir græna bílafjármögnun

Landsbankinn býður betri kjör á fjármögnun á grænum bílum – 9,40% breytilegir óverðtryggðir vextir og ekkert lántökugjald.

Grænir bílar eru skilgreindir sem bílar með minnsta mögulegan útblástur sem eru flokkar **A**, **B** eða **C** og losa 0-120 g af koltvísýringi á hvern ekinn kílómetra.

9,40%
vextir

Ekkert
lántökugjald

Umhverfismál eru hluti stefnu bankans um samfélagslega ábyrgð. Viðskiptavinir Landsbankans eru ánægðustu viðskiptavinir banka samkvæmt Íslensku ánægjuvuginni.



Skilmála og nánari upplýsingar má finna á landsbankinn.is eða hjá Bíla- og tækjafjármögnun Landsbankans í Borgartúni 33.



Friðrik Ragnarsson
Félagi í Vörðunni



Endurkoma langbaksins

Nokkrir bílaframleiðendur sjá ljósið í enda ganganna og fer Volvo þar fremstur í flokki og spáir endurreisn langbaksins.

Áður en jeppingar og strumpastrætóar komu til sögunnar áttu bílakaupendur sem óskuðu aukins flutningsrýmis, umfram fólksbíla með venjulegu skotti, aðeins tvo kosti, að kaupa langbak (station) eða jeppa. Að sjálfsögðu hugnuðust jeppar ekki öllum og því voru langbaksbílar mjög vinsælir. Svo gerðist það á níunda áratugnum að kynntir voru bílar eins og Chrysler Voyager og Caravan, en þessum bílum hefur verið skipað í flokkinn „Minivan“ eða MPV (Multi Purpose Vehicle). Þessir bílar seldust eins og heitar lummur í Bandaríkjunum og víðar og japönsku framleiðendurnir fylgdu á eftir og allir fóru að framleiða strumpastrætó. Áttu þeir það flestir sameiginlegt að vera slakir akstursbílar með þyngdarpunktinn ofarlega og alltof þungir. Samt seldust þeir vegna þess að þeir voru stórir að innan. Einn evrópskur bíll sem auðveldlega gat talist í sama flokki var Volkswagen-rúgbraudið, en framleiðsla hans átti sér miklu lengri sögu, eða frá 1950.

Jepplingarnir koma

Síðan rann upp tími jepplinganna, bíla sem liggja mitt á milli fólksbíla og jeppa og eiga að sameina eiginleika beggja. Þetta er sá flokkur bíla sem vex hraðast nú. Tilkoma strumpastrætóanna og jepplinganna hafa sífellt hoggð markaðinn af langbökum, eða station-bílum eins og mörgum er talað að nefna þá. Engu að síður er langbakurinn afskaplega sniðug hugmynd. Með honum er aksturseiginleikum fólksbílsins ekki fórn að plássíð er samt mikil. Þeir eru oftast jafn langir eða rétt aðeins lengri en skottútfærslur



Volvo V60 langbakurinn, sem nú er farinn að seljast vel í Bandaríkjunum.

þeirra og örlítið þyngri, en í þá kemst miklu meiri farangur. Fyrir vikið eru þessir bílar eyðslugrenni en jepplingar eða MPV-bílar.

Hagkvæmni langbaksins

Einn kosturinn enn við langbaka er að þeir eru í grunninn sami bíllinn og sedan-gerð þeirra og því kostar það bílaframleiðendur lítið að framleiða langbaksgerð að auki og gjarnan eru þetta vinsælustu bílgerðir heims og þróunarkostnaður því lítill á hvert framleitt eintak. Sem sagt langbakar bjóða jafnmikið rými og jeppingar eða MPV-bílar, engu er fórn að aksturseiginleikum

og þeir eru ódýrari. Virðist skotheld formúla, en samt fækka kaupendum þeirra. Vafalaust er há sætisstaða í jeppingum og MPV-bílum og jeppum það sem mest hefur áhrif þar, því fátt annað er til skýringar. Vart er hægt að telja fjórhjóladrif hinna þeim til tekna umfram langbaka því marga þeirra má einmitt fá fjórhjóladrifna og margur jeppingurinn er aðeins framhjóladrifinn og flestir MPV-bílar líka.

Duttu úr tisku en koma aftur

Langbakar hafa átt mun meira fylgi að fagna í Evrópu en Bandaríkjunum, en þar vestra er enn mjög hoggð

í skörð þeirra. Sem dæmi þá minnkadi sala Mercedes Benz E-Class langbaksins í fyrra um 17,8% í Bandaríkjunum, Volvo XC70 um 16,5% og Honda TSX Sport Wagon um 34,2%. Þannig mætti lengi áfram telja. Engu að síður virðast nokkrir bílaframleiðendur sjá ljósið í enda ganganna og fer Volvo þar fremstur í flokki og spáir endurreisn langbaksins. Þar á bæ hafa menn trú á langbaknum, meira að segja fyrir Bandaríkjamarkað og ætla að stefna þangað bílum eins og V60 Sport Wagon og vafalaust fleirum í kjölfarið. Volkswagen Jetta SportWagen selst betur og betur vestra og kannski er

„Langbakar hafa átt mun meira fylgi að fagna í Evrópu en Bandaríkjunum, en þar vestra er enn mjög hoggð í skörð þeirra.“

fólk þar að átta sig betur á kostum langbaksins, lítilli eyðslu þeirra, hann er notadrjúgur og á lágu verði. Það má bara ekki kalla þá „station“ lengur, þeir verða að bera nöfn eins og Sport Wagon, hitt datt úr tisku.

Getum ekki ábyrgst þessa bíla

Í gær auglýsti Elko sölu á Nissan Leaf rafbílum en að sögn sölustjóra BL er um að ræða bíla af eldri gerðum sem framleiddir eru fyrir Ameríkumarkað. Eðlilega getur BL ekki ábyrgst slíka bíla.

Raftækjaverslunin ELKO auglýsti í gær Nissan Leaf rafbíla til sölu og afgreiðslu fyrir áhugasama viðskiptavini. Eðlilega kemur upp sú spurning hver ábyrgðin er á slíkum bílum. Spurður um ábyrgðina á þeim svaraði Skúli K. Skúlason, framkvæmdastjóri sölusviðs BL. „Já, það er rétt, við höfum fengið eitthvað af fyrirspurnum frá fólki sem sá auglýsinguna og spyr okkur hvort við munum sjá um verksmiðjuábyrgð á bílunum sem viðurkenndur umboðsaðili fyrir Nissan-bíla. Það er alls ekki víst að við gætum tekið að okkur vinnu sem snýr að verksmiðjuábyrgð Nissan Leaf-bíla sem auglýstir voru af ELKO í gær. Eftir því sem við komumst næst er um að ræða bíla af eldri gerðum sem framleiddir eru fyrir Ameríkumarkað og við því ekki með neinn aðgang að gögnum sem nauðsynleg eru en við munum að sjálfsögðu fara að fyrirmælum framleiðanda verðum við beðin um það.“

Sala Nissan Leaf hefst brátt hjá BL

Við munum kynna í sumar nýja gerð af Nissan Leaf sem er framleidd í Evrópu fyrir N-Evrópu-



markað með langdrægari rafhlöðum og sérstakan búnað sem auðveldar notkun bílsins á kaldari svæðum. Bílarnir sem við munum bjóða verða með þriggja ára verksmiðjuábyrgð eins og

aðrir nýir bílar frá Nissan sem við seljum og síðan verðum við með átta ára ábyrgð á rafhlöðunni,“ sagði Skúli. „Nissan Leaf-bílar sem við fáum verða jafnvel á betra verði en ELKO er að auglýsa og við

erum byrjaðir að taka við pöntunum á fyrstu bíla,“ sagði Skúli enn fremur. „Undirbúningur fyrir komu nýju Nissan-rafbíla hófst með þjálfun starfsmanna á verkstæði sem hafa tekið þátt í ítar-

„Það er alls ekki víst að við getum ábyrgst Nissan LEAF rafbíla sem ELKO er að auglýsa, sennilega um eldri ameríkugerðir að ræða.“

Framkvæmdastjóri sölusviðs BL.

Ævi Nissan Leaf er ekki að kveldi komin eins og þessi dagur í Noregi.

legum undirbúningsnámskeiðum á vegum Nissan síðastliðna mánuði en eftir því sem við komumst næst hefur þjónustuaðili ELKO ekki hlotið neina þjálfun af þessu tagi,“ sagði Skúli að lokum.

LEIÐANDI Í ORKUGJÖFUM

N1 er leiðandi þjónustuaðili í orkugjöfum á Íslandi. Markmið N1 er að vera í fararbroddi í sölu nýrra orkugjafa og þjónustu við vistvæn farartæki um landið allt. N1 hefur skýra umhverfisstefnu sem skuldbindur fyrirtækið til að draga úr umhverfisáhrifum starfseminnar með markvissum aðgerðum og stöðugu þróunarstarfi.

BIODÍSEL

Biodísel er lífrænt, endurnýjanlegt eldsneyti sem er unnið úr t.d. repjufræjum, sólblómum og ýmsum lífrænum úrgangi. Notkun á biodísel dregur úr útblæstri koldíoxíðs um 2,5% á kg og eykur gæði hefðbundinnar díselolíu úr jarðefnum. Repja er fódurrofa sem ræktuð er sem dýrafóður en repjuolía var algengt ljósmeti t.d. í Skandinavíu á 18. og 19. öld en vék síðan fyrir steinolíunni.

Hægt er að nota Biodísel á allar venjulegar díselvélar án þess að breyta þurfi þeim sérstaklega eða endurstilla þær á nokkurn hátt. Biodísel er í dag ódýrasti endurnýjanlegi orkugjafinn fyrir bíla. Vandalaust er að nota hreint Biodísel á bíla en erlendis er það jafnan blandað í venjulega díselolíu og þannig er það einnig notað hérlandis (5% íblöndun). Með íblöndun er stuðlað að því að gera Biodísel samkeppnishæft í verði á eldsneytismarkaðinum en viðhalda samt jákvæðum eiginleikum eldsneytisins.

Hvað hefur Biodísel fram yfir hefðbundnar díselolíu ?

- Biodísel mengar minna og smyr betur en venjuleg díselolía.
- Koltvísyringslosun minnkar verulega þegar Biodísel er notað í stað venjulegrar díselolíu.
- Minna brennisteinsinnihald.
- Biodísel myndar 94% minna af krabbameinsvaldandi efnum við bruna en venjuleg díselolía.
- Minna brennisteinsinnihald.
- Notkun Biodísel dregur verulega úr rykmengun frá útblæstri.
- Smurgeta venjulegrar díselolíu eykst umtalsvert með einungis 1-2% íblöndun Biodísels en við 4% íblöndun eykst smurgetan um allt að þriðjung.

METAN

Metan er hrein íslensk orka unnin úr lífrænum úrgangi, hauggasi, náttúrulegri lofttegund sem samanstendur að mestu leyti af metani (CH₄) og koldíoxíði (CO₂). Notkun metans sem eldsneytis er sérlega umhverfisvæn því hún viðheldur hringrás lífrænna efna. Þjónustustöð N1 á Bíldshöfða er fyrsta fjölorkustöð N1, hún er tengd beint við metanstöðina í Álfsnesi þar sem metan er unnið. Hvergi annars staðar í heiminum er þjónustustöð beintengd á þennan hátt. Brennsla metans dregur úr gróðurhúsaáhrifum, þar sem metan er tuttugu sinnum virkari gróðurhúsalofttegund en koldíoxíð og ylli því mun meiri skaða ef því væri sleppt út í andrúmsloftið. Koltvísyringsútblástur frá einum bensínbíl jafngildir útblæstri frá 113 metanbílum.

FJÖLVIRK BÆTIEFNI

„Þessi fjölvirku bætiefni skipta miklu máli í bílaeldsneyti bæði fyrir venjulega fólksbíla og stórnotendur. Efnin halda vélunum hreinum, auka aflið og lækka eldsneytiskostnaðinn því eyðslan minnkar svo um munar. Svo stuðla bætiefnin líka að minni mengun!“

Herbert Herbertsson, eldsneytisráðgjafi N1

Bætiefnunum er blandað í eldsneytið í birgðastöðvum N1 og dreift þaðan á meira en 100 sölustaði um allt land.



SÖLUSTADIR BIODÍSEL

- Þjónustustöð N1 - Bíldshöfða í Reykjavík
- Þjónustustöð N1 - Hringbraut í Reykjavík
- Þjónustustöð N1 - Skógarseli í Reykjavík
- Þjónustustöð N1 - Reykjavíkurvegi í Hafnarfirði
- Þjónustustöð N1 - Hörgárbraut Akureyri

SÖLUSTADIR METANS

- Þjónustustöð N1 - Bíldshöfða í Reykjavík
- Sjálfsafgreiðslustöð - við Tinhellu í Hafnarfirði

WWW.N1.IS

N1

Meira í leiðinni

Daimler lækkar líklega hagnaðarspána

Hlutabréf í Daimler hafa ekki vaxið neitt frá 2006 og sitja föst í 40 evrum á meðan hlutabréf í BMW hafa hækkað um 80% og hlutabréf í Volkswagen þrefaldast.

Vegna áframhaldandi minnkunar í bílasölu í Evrópu mun eigandi Mercedes Benz, Daimler, að því er hermt er, lækka fyrri spár sínar um hagnað um leið og fyrirtækið gerir upp fyrsta ársfjórðung, þann 24. apríl. Bílaframleiðendur horfa nú enn svartsýnni til þessa árs en í lok þess síðasta, enda bílasala verið talsvert minni en spáð var. Mercedes Benz hefur dregist nokkuð á eftir helstu samkeppnisadilunum sínum, BMW og Audi, vegna of gamalla gerða bíla sinna og lélegs árangurs í Kína. Daimler hafði áætlað álíka hagnað í ár og í fyrra, 8,1 milljarð evra. En sökum þess hve fyrsti ársfjórðungur var mikið verri en fjórði ársfjórðungur síðasta árs eru forsendur þessarar spár líklega brostnar. Ekki eru öll kurl komin til grafar hvað varðar heildarsölu í Evrópu á fyrstu þremur mánuðum ársins, en heyrst hefur að það muni slá nærri 10% minnkun frá 2012. Daimler áætlað að salan á öðrum ársfjórðungi verði meiri en á þeim fyrsta og á hinn ný CLA-bíll að hjálpa þar mikið til, sem og uppfærð gerð E-Class bílsins.



Dieter Zetsche við hlið hins nýja CLA-Class.

Hitnar undir forstjóranum?

Forstjóri Daimler, Dieter Zetsche, er sífellt umdeildari en frá því að hann tók við árið 2006 hafa hlutabréf í Daimler ekki vaxið neitt og sitja föst í 40 evrum á meðan hlutabréf í BMW hafa hækkað um 80% og hlutabréf í Volkswagen þrefaldast. Credit Suisse bankinn treystir ekki hagnaðarspá Zetsche og telur að skrúfa verði hana niður. Ekki ríkir þó neitt svartnætti hjá Mercedes Benz því sala fyrirtækisins í

heiminum öllum á fyrsta ársfjórðungi jókst um 3,5% þótt salan hafi verið dræm í Evrópu. BMW náði sjö prósentu aukningu og Audi 6,8%. Ljósið í myrkrinu hjá Benz er að í mars jókst salan um 6,5% en BMW var með 4,4% vöxt og Audi 3,0%. Dieter Zetsche hefur sagt að Mercedes Benz muni ná toppsætinu aftur sem söluhæsta lúxusmerkið við enda þessa áratugar, en það hefur hins vegar verið mörgum aðhláturfefni.



Jepplingurinn Toyota RAV4.

Frá Toyota vegna fréttu um innkallanir

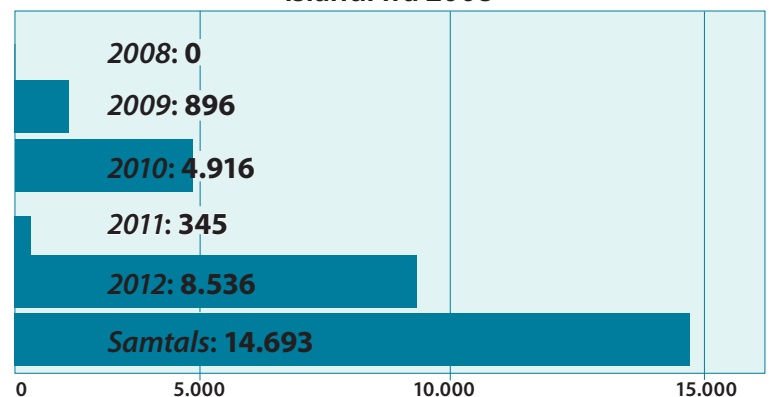
Innkallanir valda viðskiptavinum okkar óþægindum en hjá Toyota er krafan um gæði sett ofar öllu.

Í vikunni var tilkynnt um innköllun á 700 Toyota-bílum vegna hugsanlegs galla í loftpúða. Eigendur bílanna fá fljótlega bréf þar sem þeir verða boðaðir til næsta viðurkennds þjónustuverkstæðis Toyota þar sem bílarnir verða skoðaðir og gert við þá ef þarf. Skoðun og viðgerð verða eiganda bílsins að kostnaðarlausu eins og alltaf þegar bílar eru kallaðir inn. Þessi innköllun, eins og aðrar innkallanir Toyota á Íslandi, er gerð samkvæmt ósk Toyota í Evrópu (TME). Okkur þykir leitt þegar innkallanir valda viðskiptavinum

okkar óþægindum en hjá Toyota er krafan um gæði sett ofar öllu. Þess vegna er aldrei hikað við að kalla inn bíla ef minnsti grunur leikur á að þeir standist ekki þær ströngu kröfur sem Toyota og viðskiptavinir fyrirtækisins gera um gæði framleiðslunnar.

Til að varpa ljósi á umfang innkallana að undanförunu er vísað í meðfylgjandi lista sem sýnir fjölda bíla sem Toyota á Íslandi hefur kallað inn sl. fimm ár, 2008-2012. Þess ber að geta að hér á landi hafa slysk ekki verið rakin til þeirra atvika sem voru ástæða innköllunar.

Fjöldi innkallaðra Toyota-bifreiða á Íslandi frá 2008



Við bjóðum frábært verð

Umfelgun á fólksbíl 5490.- Umfelgun á smájeppa 6490.-

Til eldri borgara:

Umfelgun á fólksbíl 4990.- Umfelgun á smájeppa 5990.-



Borgartún 36 | 105 Reykjavík | Sími: 588-9747 | Fax: 588-9722 | verslun@vdo.is

SKIPTU UM SKOÐUN

Það er ódýrara.

Tékkland	8.945
Aðalskoðun	10.320
Frumherji	9.600

Samanburður á verðskrá aðalskoðunar bifreiða undir 3.500 kg að leyfðri heildarþyngd, skv. vefsíðum fyrirtækjanna 15. apríl 2013

 **TÉKKLAND**
Bifreiðaskoðun

Olís stígur enn eitt græna skrefið

Olís hefur sett á markað hreint og umhverfisvænna díseleldsneyti sem nefnist VLO. Engar breytingar þarf að gera á dísilbílum, og eldsneytið kostar það sama en mengar minna. Olís undirbýr einnig byggingu metanstöðvar á höfuðborgarsvæðinu.

Olís er fyrsta íslenska olúfyrirtækið sem blandar dísilolíu sína með VLO, eða vetnismeðhöndlaðri lífrænni olíu, sem er hreinna og umhverfisvænna díseleldsneyti en áður hefur þekkt. Með þessari nýjung stígur Olís enn eitt græna skrefið en félagið hefur um árabíl unnið skipulega að umhverfis- og uppgræðslumálum. Að sögn Jóns Ólafs Halldórssonar, framkvæmdastjóra smásölu- og eldsneytissviðs Olís, er framleiðsluáferð VLO gjörólík annarri lífdísilolíu. „VLO virkar fullkomlega eins og önnur dísilolía en mengar minna. Þessi olía hefur erlendis gengið undir nafninu HVO, eða vetnismeðhöndluð jurtaolía, en á næstu misserum mun dýrafita koma til sögunnar í auknum mæli og því kjósum við að tala um „lífræna“ olíu fremur en jurtaolíu.“

Jón segir VLO vera blandað í dísilolíu Olís sem hlutfall af seldu magni í samræmi við reglugerðir í Evrópu. „Það er ekki enn búð að setja slíka reglugerð hér á landi en við gerum ráð fyrir því að það muni gerast innan skamms. Íblöndunarhlutfall okkar skilar í heildina 5% minni koltvísýringu-útblæstri dísilbifreiða.“ Það er vel hægt að nota hreina VLO á dísilvélar að sögn Jóns en með íblönduninni vill Olís stuðla að því að gera VLO samkeppnisfæra í verði á eldsneytismarkaðnum. „Íblöndunin hefur engin áhrif á verð og eykur ekki eldsneytiseyðslu viðskiptavina okkar. Hún dregur hins vegar úr koltvísýringu-útblæstri og losun gróðurhúsalofttegunda.“

Hitapolið eldsneyti

Ekki þarf að gera breytingar á dísilbílum eða endurstilla þá til að nota VLO. „Notkun VLO skilar sama afli og þolir auk þess mjög vel mikinn kulda og hita. Vandinn við hefðbundið lífdísil er að það getur þránað við geymslu. VLO býr ekki við það vandamál og því öflugt fyrir þær aðstæður sem við búum við hér á landi. VLO hefur verið prófað við köldustu aðstæður í Finnlandi og Kanada og reynst mjög vel.“



VLO er hreinna og umhverfisvænna díseleldsneyti en áður hefur þekkt, að sögn Jóns Ólafs Halldórssonar, framkvæmdastjóra smásölu- og eldsneytissviðs Olís.

MYND/VILHELM

Vetnismeðhöndlun er nýstárleg aðferð við framleiðslu á lífildsneyti fyrir dísilvélar. Hún er afrakstur vísinda- og þróunarstarfs hjá finnska olúfyrirtækinu Neste Oil að sögn Jóns. „Eingöngu er notað endurnýjanlegt eldsneyti úr umhverfinu, til dæmis ýmsar tegundir jurtaolíu, en einnig er ýmis dýrafituúrgangur frá veitingahúsum og sláturhúsum sem annars yrði hent. Þessi aðferð hefur skilað hreinni og umhverfisvænni vöru sem er laus við þau vandamál sem fylgt hafa annarri lífdísilolíu, eins og botnfall, þránun og bakteríumyndun.“

Metanstöð í byggingu

Olís undirbýr nú byggingu metanstöðvar á höfuðborgarsvæðinu

sem gert er ráð fyrir að taki til starfa 1. júní næstkomandi. Unnið er að frágangi samnings við Sorpu sem gerir fyrirtækinu kleift að selja um 1.500 normal rúmmetra af metani á ári en metan er framleitt á sorphaugum Sorpu en þá myndast gas þegar úrgangur brotnar niður. „Þetta er enn einn liðurinn í umhverfisstefnu okkar. Framleiðsla þess var boðin út fyrir stuttu síðan og áttum við hæsta boð. Olís mun selja það samkvæmt samkomulagi frá og með miðju ári.“ Bileigendur geta breytt bílum sínum í metanbíla héraðs hjá Íslenska gámafélaginu og einnig er hægt að kaupa nýja bíla hjá nokkrum bílaumboðum hér á landi sem ganga fyrir metani. „Yfirleitt nota

bíleigendur bæði bensín og metan á bíla sína. Notkun metans er ekki mjög útbreidd héraðs en á vafalaust eftir að aukast. Í dag ganga ríflega 1.000 bílar héraðs fyrir metani.“

Þrýstingur frá neytendum

Jón segir aukinn þrýsting vera frá almenningi um umhverfisvænna eldsneyti. „Olúfyrirtæki víða um heim finna fyrir auknum þrýstingi frá neytendum um að í boði sé eldsneyti sem dregur úr mengun koltvísýringu. VLO er vissulega liður í þeirra þróun. Einnig skiptir máli í þessu samhengi að eldsneyti sé ekki framleitt úr einhverju sem hefur áhrif á matvælaframboð í heiminum.“

VLO er unnið úr dýrafitu eða olíu sem er ekki notað til matarframleiðslu og það skiptir miklu máli í víðu samhengi.“

Eins og fyrr segir er sala á VLO í dísilolíu enn eitt grænt skref sem Olís stígur. Olís hefur að sögn Jóns um árabíl unnið skipulega að umhverfis- og uppgræðslumálum og haft það í stefnu sinni að standa vörð um náttúru Íslands. „Umhverfisbaráttan hefur ekki eingöngu falist í styrkjum til ýmissa málefna á sviði náttúruverndar heldur einnig í daglegri starfsemi og þjónustu okkar. Með umhverfisstefnu okkar viljum við stuðla að því að hver kynslóð skili landinu og auðlindum þess í betra horfi en áður til þeirrar næstu.“

Umhverfisvænni díselolía hjá Olís

- Vetnismeðhöndlun skilar hreinni lífrænni olíu en áður hefur þekkt.
- Íblöndunarhlutfall jafngildir 5% minni koltvísýringumengun.
- Má nota á allar dísilvélar án þess að breyta þeim eða endurstilla.
- Stuðlar að hreinni og betri bruna sem skilar hreinni vél.
- Eykur ekki viðhald eða eyðslu og hefur ekki áhrif á verð.
- Skilar sama afli og venjuleg díselolía.
- Er mjög kuldaþolin og geymist vel, jafnt í hita sem kulda.

Nánari upplýsingar á olis.is

VLO Dísel **olis**
Vetnismeðhöndluð lífræn olía

Bílamarkaðurinn á Indlandi hrygur

Gríðarhraður vöxtur bílamarkaðarins á Indlandi síðastliðin tíu ár hrundi með miklum látum síðastliðið ár. Á Indlandi gera menn upp fjárhagsárið um þessar mundir og niðurstaðan er minnkandi sala bíla, um 6,7%. Það er þvert á þær væntingar sem bílaframleiðendur höfðu um markaðinn á Indlandi. Salan í mars einum var 22,5% minni en árið áður, svo tala má um mikið hrun. Á síðustu árum hefur markaðurinn vaxið um 30% á ári og undan-gengin ár hafa bílaframleiðendur veðjað mjög á þennan veldisvaxandi markað og sett gríðarlegt fjármagn í uppbyggingu þar.

Það sem stöðvað hefur vöxtinn svo hratt nú eru háir vextir, mikil hækkun eldsneytisverðs og slæmt efnahagsástand.

Troðfullir sýningarsalir og lækkað verð

Afleiðingin er troðfullir sýningarsalir af bílum og barátta framleiðendanna um sem mestan afslátt á þeim. Alls ekki kræsileg staða, en stórir framleiðendur eins og Ford og Volkswagen ætla samt ekki að draga sig af markaðnum þar heldur þreyja þórrann því tækifærin eru enn til staðar í svo fjölmörgu landi. Víst er þó að framleiðendurnir muni hætta við áframhaldandi fjár-

festingar þar í landi og bíða átektu. Mest hrun í bílasölu hefur verið á litlum bílum en jepplingum hefur farnast betur. Í hjart-sýniskasti bílaframleiðendanna voru spár um níu milljón bíla sölu árið 2020 frá tveimur milljónum bíla nú og fjárfestingar miðuðu við það. Hætt er við að þær spár verði endurskoðaðar. Þeim bílasala sem farnast hefur verst er heima fyrirtækið Tata og hefur salan hjá fyrirtækinu fallið um 30% og sala hins ofuródyra Tata Nano-bíls, sem sigra átti heiminn, algerlega hrunið. Það er eins gott að Tata á Jaguar/Land Rover, sem gengur mjög vel þessa dagana.



Tata Nano, ódýrasti bíll í heim, en selst ekki.



FLYST FRAMLEIÐSLA DACIA TIL MAROKKÓ?

Forsvarsmenn rúmenska bílaframleiðandans Dacia létu hafa eftir sér í síðustu viku að framleiðsla fyrirtækisins gæti hugsanlega flust til Marokkó ef verkföll og launabarátta starfsmanna í Rúmeníu næði nýjum hæðum. Fyrirtækið tapaði 20 milljónum evra á tveggja daga verkfalli þeirra um daginn. Þar fóru verkamenn í verksmiðjum Dacia fram á 40% hækkun launa en eigendur Dacia buðu þeim á móti 9% hækkun. Dacia er í eigu Renault og er mikilvæg eining þar á bæ þar sem Renault tapar nú á rekstri sínum en Dacia hagnast vel á hverju ári.

Mikilvæg eining hjá Renault

Dacia flytur út 90% framleiðslu sinnar og seldi 360.000 bíla í fyrra, fimm prósentum meira en árið áður. Mjög vel gengur með sölu Dacia-bíla og sem dæmi var salan í febrúar í Evrópu-sambands- og EFTA-löndunum 15,4% meiri en árið áður á meðan Renault varð að sætta sig við 14,8% minnkun í sölu. Laun verkamanna hjá Dacia eru næstum helmingi hærrí en meðallaun í Rúmeníu, en laun þeirra verkamanna sem myndu setja saman bíla í Marokkó yrðu aðeins helmingur af þeim launum sem verkamenn Dacia fá nú. Því kemur vel til greina að flytja framleiðsluna þangað. Sem fyrr leitar framleiðsla ávallt til lægstu launanna.



HJÁ AÐALSKOÐUN ER BÍLLINN Í GÓÐUM HÖNDUM VERIÐ VELKOMIN Á GRJÓTHÁLSINN



Aðalskoðun

Paulreyndir fagmenn taka vel á móti þér þegar þú lætur skoða bílinn þinn hjá Aðalskoðun. **Nýjasta skoðunarstöðin okkar er að Grjóthálsi 10.** Hlökkum til að sjá þig, það er alltaf heitt á könnunni.

Opið kl. 8-17 virka daga – sími 590 6900



Aðalskoðun, faggildur skoðunaraðili í 19 ár

Aðalskoðun

Reykjavík
Grjóthálsi 10
Sími 590 6940

Reykjavík
Skeifunni 5
Sími 590 6930

Hafnarfjörður
Hjallahrauni 4
(við Helluhraun)
Sími 590 6900

Kópavogur
Skemmuvegi 6
(bleik gata)
Sími 590 6935

Reykjanesbær
Holtsgötu 52
(við Njarðarbraut)
Sími 590 6970

www.adalskodun.is og www.adal.is