

Út at koyra

Nakað um Bilar og tøkni

EIRIKUR LINDENKSOV

Vanligir bilar í dag hava skrokk, sum er gjørdur úr tunnum stálplátum. Soleiðis hava bilar verði í nógv ár, men ikki altíð. Gomlu bilarnir vórðu bygdir á eina rammu, eins og vit kenna tað frá last-bilum og jeepum í dag. At plátukonstrueraði skrokkurin í sær sjálvum

ingsstabiliteturin er og fyri koyrieginleikarnar. Flestu bilar hava motorin framman. Tá er lagað manni bæði við fram-, bak- og fýrhjólstrekki.

Bilar við hekkumotori (motorinum aftanfyrir bakaksulin) hava bak-hjólstrekk (tvey undan-tøk eru kortini: 4-hjólstrekti Porsche 911 Carrera 4 og 911 Turbo). Bil-



er styrkin í bilinum, merkir eisini, at allir lutir, sum eru í einum bili, eru heftir beinleiðis á skrokk-in.

Men nú eru teir eisini farnir undir at gera bilar við tilsvarandi sjálvberandi konstruktiónum úr aluminumsplátum. Hetta fyri at gera bilin lættari.

Cw-virði

Onkuntíð siggja vit í lýsingum nevnt cw-virði á einum bili. Hetta er eini háttur, nýttur verður til at



lýsa, hvussu nógv vindmótstöðu ein bilur hevur - aerodynamiska góðskan - also hvussu væl bilurin »glíður gjøgnum luftina«. Eitt lágt Cw-virði førir eisini til minni orkunýtslu, lægri ójód frá vindi og eina hægri toppferð.

Men veruliga luftmótstöðan hjá bilinum eru kortini eins nógv treytað av »støddini«.

Hon er jú Cw-virðið faldað við flatamálið á bilinum framman. Kortini eru tað fáir bilframleiðarar, ið geva upp Cw-virðið, nevnt luftmótstöðutalið.

Motorurin og drivvælini

Hvar í skrokkinum motorurin er, hevur nógv at siga fyri, hvussu rætn-

Bugatti EB 110 SS - Hetta er bilurin fyrri teryriku. Kostar heilar 10.000.000 krónur. Motorur: 3,5 litur, 611 HK og toppferðin er 355 km/t

ar við senturmotori (motorinum framman fyri bakaksulin) hava bak-hjól- ella 4-hjólstrekk. Heksumotorbilar er heldur sjáldsamar, og tað eru senturmotorar eisini, sjálvt MGF, Renault Spider og Lotus Elise nú

Porsche 911 Carrera 4 hevur hekkumotor og fest við bak- ella 4-hjólstrekki. Hann kostar bara 1.545.975 kr!

koma við hesi konstruktión. Orsøkin til at henda konstruktiónin er so sjáldsom, er at bilurin fer at svinga heldur óhepnisliga og rætningsstabiliteturin er vánaligur.

Orsøkin til at senturmotorbilurin er so sjáldsamur, er at hann er sera trupul at koyra - bara serfrøingar kunnu megna at útnýta koyrieginleikarnar. Felags fyri báðar er, at nógv av plássinum innan verður burturspilt - motorur og akslar taka nógv pláss. Harafturat er ringt at sleppa framat, tá arbeiðast skal.

Jón Kragesteen, Ferðslutrygd:

Koyra varligari við trygdarbelti

- Eg eri sannførdur um, at tað altíð er vandamikið at føra fram hin »skeiva« boðskapin. - At spennan betlið er at viðurkenna, at vandin lúrar allastaðni - eisini teir stuttu túrarnar, sigur Jón Kragesteen í viðmerking til Ólav Waag Høgenesen, sum fanst at herferðini um trygdarbelti hjá Ferðslutrygd.



Hesin bilurin rendi frontalt á við 60 km/t, og kann lesarin sjálvur ímynda sær at verið í bilinum - uttan tøgðarseðlar

EIRIKUR LINDENKSOV

Í Sosialinum út at koyra herfyri tosaðu vit við Ólav Waag Høgenesen, koyrilæra- ra í Havn. Hann helt herferðina fyri at fáa fólk at nýta trygdarbelti verða nak- að nógv avgjörð.

Hann førði fram, at meiri neyðugt er at leggja dent á at fáa fólk at koyra so var- luga, at tey ikki seta seg og onnur í ta støðu, at trygd- arbelti má til fyri at bjarga lívinum. Hann legði kortini dent á, at hann als einki hevur ímóti trygdabelta-her- ferðini, men hann saknaði bara nevndu sjónarmiðini - helt herferðina leggja í so stóran dent á tað tøkniliga, og minti á, at tað eru menn- iskju, sum koyra bilarnar.

Vit hava vent okkum til leiðararan á Ferðslutrygd,

Jón Kragesteen. Hann fegn- ast um at fáa kritikk, men skilir tó ikki grundstøðið undir kritikknum hjá Ólavi.

- Tað er púra greitt, at fremsta uppgávan hjá Ferðslutrygd er at ávirka hugburðin hjá fólki, so at tey ansa eftir sær sjálvum í ferðsluni - og sjálvandi, at tey eisini hugsa um hini, og ikki koma teimum í vanda. - Ymsar meiningar kunnu vera um, hvussu vit ávirka henda hugburð, heldur Jón Kragesteen. - Í roynd og veru er tað ein sera áhuga- verður spurningur, sum illa ber til at svara út í æsir.

- Men fyri at fáa sum mest brutur úr, hevur Ferðslu- trygd seinastu ári skipað arbeiðið sitt soleiðis, at ork- an er savnað mu nøkur fá evni í senn, so at betur ber til at treingja ígjøgnum stóra meldurin av infor- mation,

sum fólk verða útsett fyri nú á døgum. Sum eitt hóp- uðsevni í 1995 var trygd- arbeltið valt. Rættuliga fitt varð gjørt brutur úr, so mik- ið, sum orka var til, sigur Jón.

- Men eg eri ikki samdur við Ólavi Waag Høgenesen í tí, at fyri tað, um vit í einum tíðarskeiði fokusera á eitt evni í senn, skal hetta føra við sær, at fólk gloyma alt annað skil - at tey av hesi orsök fara at halda, at bara tey eru í trygdarbelti, so kann einki henda teimum.

- Tí eftir míni áskoðan, er tað at spennan trygdarbeltið ein viðurkenning av tí veruleika, at vandin lúrir al- tíð, tá ið vit koyra bil - eisini teir stuttu túrarnar.

- Við at spennan teg í trygdarbeltið visir tú tyð- luga umheiminum og tær sjálvum, at her ræður um at

vera ansin.

Jón Kragesteen sigur, at tað eru so nógvir mátar at ávirka hugburðin hjá fólki, og at eingin »rættur« máti er til.

- Men eg eri sannførdur um, at tá ið vit tosa um fyrri- byrgjandi upplýsing, so er tað altíð vandamikið at føra hin »skeiva« boðskapin fram, og her hugsar Jón um, at yvirskriftin »Vandamikil herferð fyri trygdarbelti« vónandi ikki fær nakran frá at nýta trygdarbelti. - Góður vani fremur góðan hugburð, sigur Jón Kragesteen at end- a.