

Lagt til réttis: Eiríkur Lindenskov

út at koyra



Bæði í Danmark og í Evropa annars hefur Honda CR-V megnað at koma á fyrstaplássi

Mynd: Jens Kristian Vang

Honda CR-V yvirhálar kappingarneytarnar

Fýrahjólstrekkjarin hjá Honda, sum innan annars er átökur einum persónbíl, hefur klárað seg rættuliga væl á danska marknaðinum, í tíðarskeiðnum januar til september í fjór seldur teir 194 bílar, sum setir Honda CR-V klárt á fyrsta plássið framman fyri kappingarneytarnar – 148 fleiri enn nummar tvey í bólkinum.

Eisini á evropiskum stoði klárar CR-V seg væl. Ein kanning, sum er grundað á upplýsingar frá JATO Dynamics, sum hefur skrásett soluna í 17 londum í Evropa í tíðarskeiðnum januar til august, setir CR-V in greitt á fyrsta plássið við 26.228 bílum.

Navnið CR-V merkir »Comfortable Recreational

Vehicle», sum týtt til vanligt mál merkir »ein komfortabul fritíðarbilur«. CR-V er uttan iva ein frálíkur bílur hjá teimum, sum hava hug at njóta náttúruna, men eisini til teirra, sum hava tørv á góðum plássi til fimm vaksni, ella børn og hund. Samstundis er tann praktiski CR-V eitt viðkað alternatívt til tann traditonella

stationcar'in. Hann kann bæði koyra á grasi, grúsi og asfalti. Motorurin er einn nýmentur 2.0 litur DOHC 16V, sum gevur 128 HK.

Fýrahjólstrekkjið hjá CR-V er rættuliga sermerkt, tí hann fer ikki at trekkja við øllum fyra fyrr enn hann fer at glíða á undirlagnum. Tá hendir hetta av sær sjálvum við eini serligari hydrauliskari pypmuskipan í differentialinum. Henda automatiska skipan er samstundis orkusparandi.

Standardútgærdi CR-V er m. a. duplutt airbag, ABS bremsur, servostýring, fjarstýrt sentrallás, startsperra, el-síðurútar, miðborð at leggja niður, campingborð, alufelgur og takboylar.

Prísurin fyri ein van er 188.750 og fyri ein sedan 242.750



Fýrahjólstrekkjarin hjá Honda í sýnishollini hjá Norðbíl við Oyggjarvegin í Havn



Álvur Haraldsen

Um at leggja ferðslutrygdina til réttis

Jón Kragestein

Felagsskapurin fyri fíggarligum og menningarligum arbeiði, OECD, gjørdi í 1997 eitt tilmæli um, hvussu ferðslutryggin í einum landi best kann verða lögð til rættis. Her skal verða gjørdur ein samandrættur av tilmælinum.

1) Í innganginum verður sagt, at ferðsluvánlukkur eiga at verða defineraðar sum ein heilsutrupulleiki.

2) Høvuðsboðskapurin í tilmælinum er, at neyðugt er at seta upp eina hugmynd – eina vision – sum skal lýsa, hvussu ynskt verður, at ferðslan og ferðslutryggin skal vera í framtíðini. Og skal nakað spyrjast burtur úr, má breið undirtøka vera í fólkinum fyri hugmyndini.

3) Síðani er neyðugt, at finna fram til, hvørjir teir størstu trupulleikarnir eru. Hetta má verða gjørt við neyðum kanningararbeiði, og til hetta er neyðugt at fáa til vega øll viðkomandi hagtøl.

4) Eitt er at hava eina ynskihugmynd – eina vision at arbeiða fram í móti. Men fyri at koma framá – úr verandi støðu, er neyðugt seta upp smærri málsetingar, sum skulu røkast í nærmastu framtíð og at seta tøl á, so at týðiliga sást, um tað gongur framá.

5) Hetta skal eisini verða gjørt hvørt sær fyri tey ymisku vandaøkini.

6) Neyðugt er eisini at gera kanningararbeiði fyri finna fram til bestu framferðarhættirnar, so at tað fæst sum mest burtur úr orkunum, sum skal nýtast fyri at betra um viðurskiptini.

7) Gjort má verða greitt, hvør ið hefur uppgávuna og ábyrgdina av teimum ymisku økjum. Her verður hugsað um stovnar og onnur, bæði á landsplani og í lokalsamfelagnum.

8) Tá ið ferðslutrygdartiltøk verða framd, má eisini hædd verða tikin fyri, hvussu umhvørvið verður vart. Harumframt má eisini verða tikið við, at ferðslutrygdartiltøkini – í tann mun tað ber til – ikki tarna ferðsluni, so tað tekur longri tíð at koma úr einum stað í annan.

9) Umráðandi er, at ábyrgdin í mestan mun, er á lokalum plani, t.d. hjá kommunum. Á lokalum plani er mangan møgulegt at koma fram til skilagóðar loysnir, sum passa júst til tað ávísu bygðina ella býin, og mangan uttan, at tað kostar tað stóra.

10) Fyri at fólk betri skulu skilja tað skilagóða í at gera tiltøk at betra um ferðslutrygdina, er neyðugt at seta kostnaðarætlanir upp, har tað sást, hvussu nógv tiltøkini kosta og hvat ið fæst afturfyri, at fyribyrgjandi tiltøk verða framd.

11) Skal tað vera gjørligt – veruliga – at betra um ferðslutrygdina í einum landi, er neyðugt, at hvør einstakur samfelagsborgari kennir ábyrgd og letur hoyra frá sær, so at politikkarar og myndugleikar kenna eitt trýst á seg at gera nakað.

12) Neyðugt er allatíðina at vísa á nýggjar framferðarhættir ella tiltøk, sum ikki eru roynd áður.

13) Tá ið talan er um ferðslutrygdartiltøk er sjálvsagt, at tað í fleiri viðurskiptum er neyðugt við góðum og neyðum eftirlitið, so at tær reglur, sum verða settar, verða hildnar. Her verður serliga hugsað um lögregluna – men eftirlitsábyrgdin liggur eisini á øðrum stovnum.

14) Fyri at fylgja við í, um tey ymisku tiltøkini eru framd og ikki minst, hvussu tey hava virkað, er neyðugt er at hava eina eftirkanningarskipan.

15) At enda skal verða nevnt, at neyðugt er at gera eftirmetingar, og hesar eiga at verða gjørdar av fólki, sum eru óheft av teimum stovnum, sum hava fyriskipað tiltøkini.

Grannar okkara í norðurlondum hava í fleiri ár arbeitt eftir slíkum leisti, sum tann her nevndi. Í lotuni er tað serliga "0-visionin" í Svøríki, sum er frammi. Asannast má, at vit í Foroyum hava ikki arbeitt á henda hátt. So her er nakað at fara í gongd við.